

по принятой форме расчета;

$K_{po}$  - рыночная стоимость транспортного объекта базового состояния системы;

$\iota_p$  - индекс роста производительности по варианту развития;

$\iota_t$  - индекс роста интенсивности транспортных процессов;

$K_{pn}$  - капитальные вложения, необходимые для реализации стратегии адекватного развития относительно параметров конкурентоспособности и интеграционных процессов.

$t_x$  - ставка налога на прибыль транспортных предприятий;

$\alpha_{ci}$  - коэффициент дисконтирования денежных потоков за жизненный цикл проекта;

$\Delta K_{pt}$  - приращение капитальной стоимости предприятия в текущем периоде.

В условиях неравномерности развития и с учетом основных положений теории экономического роста в качестве критерия развития национальных предприятий морского транспорта следует принимать темпы изменения основных показателей. При этом имеется в виду, что цикличность развития и высокая конкуренция на фрахтовом рынке предопределяют неравномерное или скачкообразное изменение показателей. Большинство результатов в течение отдельных этапов жизненного цикла не описываются экспоненциальными зависимостями.

Развитие морских транспортных предприятий в сложных условиях воздействия внешней среды, задачи достижения не только предпринимательской, но макроэкономической эффективности предопределяют особые задачи к научному обоснованию и выбору стратегии функциональной деятельности и развития. В то же время мировая научная мысль, а также исследования отечественных ученых содержат основы и методические подходы, на основании которых возможно совершенствование принципов принятия экономических и инвестиционных решений в системе развития национального морехозяйственного комплекса в системе МТК.

Механизм управления процессом становления Украины как морской державы представляет собой совокупность форм и методов использования экономических принципов в системе эффективного развития национального морского транспортного потенциала. При прочих равных условиях этот процесс усложняется тем обстоятельством, что внешние торговые и транспортные операторы рассматривают Украину, как страну, проводящую пассивную морскую транспортную политику.

Для реализации стратегии активного развития национального судоходного потенциала необходимо разрешение трех важнейших задач:

обеспечение нормальных условий для реализации предпринимательской инициативы, нацеленной на формирование провозной способности на основе принципа предельной склонности к сбережению частных и коллективных инвесторов;

построение теоретических и методических основ эффективных хозяйственных и инвестиционных решений в системе нормализованного наращивания морского транспортного потенциала с учётом европейской транспортной системы;

всемерная, не противоречащая международному опыту и критериям эффективности, поддержка и защита национальных судовладельцев и торговых портов в периоды становления стратегии развития и кризисных этапов жизненного цикла.

### УДК 656.21

#### НАПРЯМКИ ДОСЛІДЖЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ СИСТЕМИ ДОСТАВКИ ВАНТАЖІВ ПРИ МІЖНАРОДНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ

*Альошинський Є.С., к.т.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Одним з напрямів підвищення якості перевезень і впровадження нових видів послуг є стратегія формування міжнародних транспортних коридорів (МТК), що проходять через територію України. Для підвищення якості транспортних послуг виникає необхідність в створенні логістичної системи транспортного комплексу міжнародних залізничних перевезень, яку слід розглядати не тільки як сукупність кількох окремих моделей, але й як єдину багатofункціональну систему «Виробник – Транспортний комплекс міжнародних вантажних перевезень (ТК МВП) – Споживач».

Дослідження функціонування системи доставки вантажів при міжнародних перевезеннях доцільно проводити в три етапи: 1) відокремлені дослідження кожного мікрорівня ТК МВП (прикордонні передавальні, сортувальні, припортові та внутривузлові вантажні станції); 2) відокремлені дослідження кожного напрямку МТК (макрорівень); 3) комплексні дослідження всіх напрямків МТК. Сутність досліджень на мікрорівнях (залізничних станціях) логістичної системи зводиться до оптимізації технології проведення митних та супутніх операцій з метою зменшення можливості затримки вагонів та контейнерів. Дослідження на макрорівнях (в межах

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,