

труднощі із конструкторськими ресурсами, недостатність сучасних технологій — як технічних засобів, так і програмного забезпечення, відставання в оснащенні бортових радіоелектронних комплексів, а ще існують проблеми в сотень підприємств, що виробляють комплектуючі, без яких літак не є працездатним;

- по-шосте, не можна оминати увагою ще одну проблему — брак досвіду виробництва та просування товару в умовах ринку. Так, транспортний літак Ан-70, який мав стати рушійною силою розвитку АП України в нових умовах, уже «спожив» 1,5 млрд дол. США, більше, ніж сума коштів усіх інших проектів періоду незалежності, разом узятих, але серійне виробництво й досі не налагоджене.

Зазначені проблеми такою ж мірою позначилися і на авіадвигунобудівництві, у сфері якого єдиним в Україні є підприємство «Мотор Січ» (м. Запоріжжя). Однак в ринкових умовах позиція цього підприємства була більш вигідною, адже сьогодні кожен десятий літак та кожен четвертий гелікоптер у світі оснащений двигуном українського виробництва, випущеним підприємством ВАТ «Мотор Січ». На даному етапі — це підприємство, яке спеціалізується на виробництві наукомісткої продукції, має унікальне виробництво, де сконцентровано новітні авіаційні технології, обладнання, інтелектуальний кадровий потенціал, який дозволяє створити конкурентоспроможну на світовому ринку техніку нового покоління: 43 типи двигунів та їх модифікації, багато з яких тривалий час експлуатуються на авіаційних магістралях 89 країн світу. Однак і за такої потужної бази та вигідного ринкового положення ВАТ «Мотор Січ» переживає не найкращі часи, зокрема внаслідок труднощів із фінансуванням перспективних розробок авіадвигунів V покоління та недостатністю оборотних коштів для закупівлі комплектуючих.

Результатом усіх зазначених обставин стали важкі умови функціонування, а скоріше виживання, вітчизняних авіа будівельних підприємств без державної підтримки за умов суцільної неплатоспроможності населення. З іншої сторони, по при цей песимістичний висновок, зараз вітчизняна авіапромисловість випускає літаки Ан-32, Ан-72, Ан-74 та модифікацію цих літаків — Ан-124. Окрім цього, Україна розраховує на серійне виробництво нових зразків літаків: Ан-70, Ан-74ТК-200, Ан-74ТК-300, Ан-140, а також й Ан-148 та АН-158, який зробив перший свій політ у 2010 р. Названі моделі мають зацікавити нових покупців і допомогти старим клієнтам замінити парк застарілих «Анів». Нині заміні підлягають літаки, які майже виробили ресурс, — Ан-12 на Ан-70 і Ан-24, відповідно, на Ан-140. Двигуни

до антонівських літаків проектує і серійно виробляє запорізький моторобудівний комплекс: Запорізьке машинобудівне конструкторське бюро «Прогрес» і Запорізьке ВАТ «Мотор Січ». Останнім часом поряд із двигунами Д-27 (для Ан-70), Д-36 (Ан-74) запорізькі двигунобудівники освоюють ринок вертолітних двигунів і двигунів для легких літаків.

На законодавчому рівні авіабудування України у складі машинобудування включена до одного з пріоритетних напрямів інноваційної діяльності на період до 2013 р. Така важливість машинобудування відзначена на законодавчому рівні через те, що в Україні воно є однією з бюджетоутворювальних галузей промисловості. По при це, як уже зазначалось, результати діяльності цього важливого наукомісткого сектору в останні два десятиліття є далекі від бажаних.

УДК: 338.47:656.2

УЧЕТ СОСТОЯНИЯ ОБЩЕСТВА ПРИ РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ УКРАИНЫ

*Бараш Ю.С., д.э.н., профессор (ДНУЖТ
им. Лазаряна)*

В современных условиях при разработке вариантов развития транспортной системы Украины в условиях МТК нельзя пренебрегать требованиями устойчивого развития общества.

Если говорить о роли транспорта в обеспечении устойчивого развития общества, то следует выделить моменты, на которые влияет транспорт: охрану здоровья; уменьшение смертности; обеспечение устойчивого развития населенных пунктов; защиту атмосферы; борьбу с изменениями климата; рациональное использование земельных ресурсов; сохранение лесов и биологического разнообразия.

Следует также отметить, что транспорт существенно влияет на окружающую среду, безопасность регионов и общество через аварии, загрязнение атмосферы, шум и другие факторы. Обозначенные факторы иногда чрезмерно отрицательно сказываются на развитии общества.

Следует также иметь ввиду, что человечество не сможет отказаться от транспортных услуг, поэтому важно выбирать такие направления развития транспортных систем, при которых ущерб, наносимый транспортом обществу, будет минимальным.

Оценка этого ущерба в каждом виде воздействия по количественным характеристикам не позволяет дать интегральную оценку для

разных видов транспорта.

На наш взгляд такой интегральной оценкой может быть денежный учет этих воздействий.

Одна из лучших в мире методик денежного учета влияния транспорта на окружающую среду и общество была разработана учеными Германии и Австрии (INFRASS/IWW). Внешние издержки транспорта, введенные этими исследователями, позволяют оценить в денежном выражении затраты, которые несет общество в связи с работой транспорта и которые транспорт не оплачивает.

Исследования INFRASS/IWW показали, что в странах Евросоюза общество для ликвидации последствий работы транспорта несет убытки в размере, достигающем 10 % ВВП. В условиях, когда транспорт создает те же 10 % ВВП, его работа оказывается практически «холостой», т.е. все, что создали, сразу и тратится на ликвидацию последствий. Основная доля этих убытков вызвана авариями (почти 200 млрд. евро в год) и изменением климата. Автомобильный транспорт в Евросоюзе дает более 90 % внешних издержек общества.

Помимо общих издержек INFRASS/IWW рассчитали и удельные. Расчеты показали, что на единицу работы автомобильных видов транспорта общество тратит существенно больше, чем на рельсовые виды. В последние годы это соотношение несколько снижается, т.к. в Евросоюзе проводится большая работа по снижению смертности на дорогах (за 30 лет в 2 раза) и снижению выбросов углекислого газа автомобильным транспортом.

Для оценки внешних издержек в условиях Украины необходимо провести полноценные, аналогичные INFRASS/IWW исследования со сбором и анализом статистической, экологической и экономической информации. Следует отметить очень важный и позитивный фактор, заключающийся в том, что, в отличие от Европы, железнодорожный транспорт Украины все еще выполняет достаточно большой объем перевозок на транспортном рынке, хотя его доля и несколько снижается в последние годы.

В таких условиях (особенно при финансово-экономическом кризисе) ставка на развитие автомобильного транспорта вряд ли является оправданной. Если в качестве примера рассмотреть необходимость строительства новой магистрали длиной в 500 км для пропуска в сутки в одном направлении 50 000 т груза и 2 000 пассажиров, то в случае принятия автомобильного варианта общество на внешних издержках каждый год даже при оптимистическом прогнозе будет терять по сравнению с железнодорожным вариантом более 6 млрд. грн. Такой суммы достаточно, чтобы каждые полтора года строить на этом участке новую железнодорожную линию.

Особенно важен учет внешних издержек

при рассмотрении проблем городского транспорта. Если в Киеве абсолютное большинство автомобилистов пересекает с личных автомобилей на метро, то уменьшение внешних издержек транспорта в этом случае составит почти 10 млрд. грн в год. За эти деньги, сэкономленные за два года, можно построить высокоскоростную (350 км/ч) железнодорожную линию Киев - Днепропетровск.

Немаловажным фактором является и потребность транспорта в земельных ресурсах, которые во всем мире являются дефицитом. Например, для перевозки в городских условиях 60 000 пассажиров в час автомобилями необходима дорога шириной в 200 м, при перевозке автобусами - 80 м, а при перевозке линией легкого метро - 9 м. В условиях дефицита и высокой стоимости земли выбор вида транспорта очевиден.

Необходима серьезная работа по поднятию привлекательности и развитию общественных видов транспорта, прежде всего рельсовых, для снижения внешних издержек. Весь мир возвращается к трамваям, создает линии легкого метро для снижения давления транспорта на общество. В условиях больших городов необходимо всячески избавляться от крайне нерациональных, затратных и опасных «маршруток».

Для железнодорожного транспорта очень важными направлениями являются: повышение скоростей движения пассажирских и грузовых поездов, расширение интермодальных перевозок, расширение номенклатуры подвижного состава, внедрение современных технологий оформления и контроля перевозок.

Учет внешних издержек при сравнении вариантов позволяет уйти от узковедомственного подхода и делать экономическую оценку, принимая во внимание интересы всего общества, для повышения безопасности жизни и деятельности людей и обеспечения концепции устойчивого развития.

УДК 005.3:656.611.2

УПРАВЛЕНИЯ ОПТИМАЛЬНОСТЬЮ СОСТОЯНИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОМПЛЕКСОВ

Береза В. В., соискатель (ОНМУ)

Нерешенной проблемой в практическом, методическом и теоретическом аспектах остается вопрос концентрации капитальных активов и провозной способности по судоходным компаниям. Критерий описывается четко – эффективность затрат и стоимости предприятия.