

Business, 1993. – 221 p.

8. Нижегородцев Р. Информационная экономика. Книга 1. Информационная Вселенная [монография] / Р. Нижегородцев. - Москва-Кострома, 2002. - 163 с.

9. Николаев Є.Б. Теорія інформаційної економіки: зміст і основні суперечності / Є.Б. Николаев // Автореферат дис. к.е.н. – Київ.: ХНЕУ, 2011. – 19 с.

10. Дятлов С.А. Принципы информационного общества / С.А. Дятлов // Информационное общество.- Санкт-Петербургский государственный университет экономики и финансов. – 2000. - вып. 2. - С. 77 – 85.

11. Дятлов С. Предмет и метод теории информационной экономики / С. Дятлов //

Экономическая теория на пороге XXI века-2 ; под редакцией Ю. Осипова, В. Пуляева, В. Рязанова, Е. Зотовой. - М. : Юрист, 1998. - С. 497-519.

12. Чала О.В. Інформаційний простір підприємства як об'єкт управління / О.В. Чала // Вісник економіки транспорту і промисловості: Збірник наукових праць. Вип. 32. - Х., 2010. - С. 25-29.

13. Україна у вимірі економіки знань [монографія]/ За ред. акад. НАН України В.М. Гейця. - К.: Основа, 2006. - 592 с.

14. Пріоритети національного економічного розвитку в контексті глобалізаційних викликів : монографія : у 2 ч. – Ч. 1 [монографія] / за ред. В.М. Гейця, А.А. Мазаракі. – К. : Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2008. – 389 с.

Аннотация. В статье уточняется сущность понятия "информационная экономика" с учетом ее ресурсов, ее продукта и аспектов, связанных с использованием информации и инновационных знаний в рамках информационного пространства.

Ключевые слова: информация, информационная экономика, информационное общество, информационный ресурс, знание, коммуникации, информационное пространство.

Summary. Essence of concept "information economy" is examined in the article. Informative economy" is specified taking into account her resources, her product and aspects, constrained with the use of information and innovative knowledge within the framework of informative space.

Keywords: information, informative economy, informative society, informative resource, knowledge, communications, informative space.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Чебанова Н.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 001.89:338

МУЛЬТИПЛІКАТИВНИЙ ЕФЕКТ ВІД ДІЯЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Широкова О.М., к.е.н., доцент,
Челядінова Н.Г., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

У статті розглянуті питання доцільності оцінки мультиплікативних ефектів від діяльності залізничного транспорту і їх вплив на національну економіку, особливо від реалізації великих інвестиційних проектів. Проаналізовано ключові фактори, що впливають на оцінку мультиплікаторів. Описано загальні методологічні підходи до оцінки мультиплікативних ефектів.

Ключові слова: залізничний транспорт, мультиплікатор, мультиплікативний ефект, інвестиції.

Постановка проблеми. Транспортна діяльність України є однією з найважливіших стратегічних компонентів соціально-економічного розвитку держави. Вона грає принципово значиму роль у розвитку багатьох галузей національної економіки. В Україні діяльність залізничного транспорту є невід'ємною частиною реалізації національної політики в області національної безпеки. Тому розвиток залізничного транспорту, який зачіпає інтереси великої кількості галузей народного господарства, є загальнодержавним комплексним завданням.

У зв'язку з цим управління розвитком залізниць України в особливо складних економічних умовах повинно бути орієнтовано на досягнення найбільшого сумарного результату не тільки окремо для складових елементів залізничної галузі але й для всього транспортного комплексу країни. Цей підхід повинен бути заснований на врахуванні пріоритетів розвитку держави та залізничного транспорту зокрема, поліпшенні соціально-економічного стану населення, позитивного росту макроекономічних, соціальних і

інших показників у діяльності транспортного комплексу.

Вибір найбільш перспективних напрямків розвитку залізничного транспорту повинен бути заснований на основі використання нових інноваційних шляхів діяльності які в свою чергу повинні базуватися на чіткій оцінці кожного запропонованого заходу.

Таким чином, поставлена проблематика необхідності оцінки результативності та дієвості впроваджуваних інноваційних заходів спричиняє необхідність дослідження мультиплікативного впливу певних напрямків діяльності залізничного транспорту на соціально-економічний розвиток України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Ідея мультиплікатора розроблялася в численних роботах цілого ряду відомих закордонних економістів, серед яких виділяються Р. Кан, К. Віксель, М. Туган-Барановський, А. Шпітгоф, Е. Хансен, П. Самуельсон, Дж. Кларк, А. Пигу, Р. Харрод, Дж. Хікс [1]. Проблеми використання системного підходу в дослідженні макроекономічних процесів і мультиплікативних ефектів, що проявляються в них, досить глибоко пророблені й у вітчизняній економічній науці. Великий внесок у розробку цих проблем внесли А.Г. Аганбегян, М.М. Албегов, Е.Д. Баранів, В.Д. Белкін, А.Г. Гранберг і ін. [2, 3]. Проблеми дослідження матеріально-фінансових потоків у системі економічного обороту й пов'язаних з ними ефектів мультиплікації розглядалися в роботах Л.Б. Ісаєва, Г.Д. Кулагіної і цілого ряду інших авторів [4].

Проте, на фоні глибокого вивчення цих питань недостатнім є вивчення прояву мультиплікатора у економічній системі від діяльності окремих галузей, зокрема залізничного транспорту. Це стосується як підсумків інноваційних рішень так і інвестиційної діяльності.

Мета дослідження. На основі вищезазначеної проблематики з метою забезпечення сталого господарювання залізничного транспорту необхідно дослідити прояв мультиплікативного ефекту від впровадження інноваційних рішень на транспортну діяльність та державу в цілому.

Виклад основного матеріалу дослідження. У самому загальному виді мультиплікативний ефект це сукупний результат, що виникає в економічній системі за рахунок впливу (зміни) в одному з її елементів. Розмір впливу на сам елемент приймається за прямий ефект, а співвідношення між розміром прямого ефекту й сукупного (мультиплікативного) ефекту називається мультиплікатором.

Мультиплікатор (у макроекономіці) - чисельний коефіцієнт, що показує, у скільки разів зміняться підсумкові показники розвитку

економіки при рості інвестицій або виробництва в аналізованому виді діяльності. У рамках макроекономічного аналізу можуть різнитися виробничі й інвестиційні мультиплікатори.

Мультиплікативний ефект - добуток мультиплікатора на зміну обсягу виробництва, інвестицій і інших характеристик галузі, який відбиває ефект від збільшення показників в аналізованому виді діяльності з урахуванням його внеску в економічну динаміку.

Термін "мультиплікатор" вперше було впроваджено в 1931 р. англійським економістом Р.Ф. Каном для обґрунтування організації суспільних робіт як засобу виходу з економічної депресії й скорочення безробіття. Він продемонстрував, що державні витрати на організацію суспільних робіт не тільки приводять до створення робочих місць, але й стимулюють збільшення споживчого попиту, тим самим сприяючи зростанню виробництва й зайнятості в цілому по економіці. Пізніше вчитель Р.Ф. Кана, Дж. М. Кейнс сформулював теорію мультиплікативних ефектів в економіці, виділивши (крім мультиплікатора зайнятості) мультиплікатори доходів і інвестицій.

Сутність мультиплікатора сформульована в такий спосіб: збільшення кожного з компонентів автономних витрат приводить до збільшення національного доходу суспільства, причому на величину більшу, ніж первісні витрати. Він показує залежність приросту національного доходу від приросту інвестицій. Мультиплікатор збільшується, коли споживачі схильні використовувати приріст своїх доходів для нарощування споживання, і зменшується, якщо підсилюється схильність споживачів до нагромадження заощаджень.

З визначень зрозуміло, що більша величина мультиплікатора аж ніяк не тотожна високому мультиплікативному ефекту. Галузі економіки мають різну вагу в сумарних показниках валового випуску, таким чином, при рівних темпах зміни динаміки виробництва номінальні прирости випусків у різних видах діяльності будуть істотно відрізнятися (наприклад, процентний пункт зростання виробництва в нафтовидобутку по номінальному обсягу буде значніше, ніж у суднобудуванні). Це означає, що вид діяльності, який має високий коефіцієнт мультиплікатора, але при цьому має меншу вагу в економіці повинен мати менший мультиплікативний ефект у порівнянні з більше значимою галуззю.

У роботах різних дослідників, пов'язаних з вивченням мультиплікативний ефект, пропонувалися різні моделі, які породжували ті або інші прояви мультиплікативних ефектів. Виявилось, що мультиплікативний ефект мають не тільки інвестиції, але й інші чинники (податки, технологічні зміни, курси валют, банківські ставки

й т.п.). Проявлятися мультиплікативні ефекти можуть відносно збільшення кількості робочих місць, росту ВВП, сукупних витрат, випуску продукції, екологічних показників і т.п. З'явилися й нові терміни: матричний мультиплікатор, акселератор, тахі-мультиплікатор і т.п.

Проте місце і роль інвестицій у транспортну інфраструктуру мають найбільш характерний народногосподарський ефект який характеризується не тільки мультиплікатором інвестицій, але й утворює мультиплікативний ефект від діяльності залізничного транспорту, оскільки економічний добробут економіки багато в чому залежить від вигід, які одержує залізнична галузь. До них включаються: поліпшення транспортної доступності, зменшення часу транспортування, ріст обсягів перевезень, зниження рівня викидів шкідливих речовин, ріст інтермодальних перевезень.

Інвестиції у вантажну транспортну інфраструктуру характеризуються економічним ефектом, який приводить до зниження вартості перевезення вантажів і росту можливостей до доступу на різні товарні ринки; росту експортних можливостей, що веде до зростання виробництва, росту продажів, реструктуризації виробничої лінійки компаній, зниженню собівартості продукції.

У зв'язку з цим необхідно є розробка методологічних основ щодо достовірної оцінки мультиплікативних ефектів від можливих інноваційних рішень на залізничному транспорті.

Незважаючи на різноманіття запропонованих у науковій літературі моделей, для цілей даного дослідження всі методи розрахунку можна умовно розділити на дві групи: методи прямого рахунку й методи, які засновані на матриці витрати-випуск (міжгалузевого балансу).

При застосуванні методів першого типу аналізуються тільки парні зв'язки між вихідним імпульсом і змінами в первинному елементі системи (сегменті економіки) і суміжними з ним елементами, зв'язки з якими найбільш сильні.

Використання балансового методу розрахунку засновано на матрицях міжгалузевих потоків (матриця витрати-випуск), а також інвестиційної матриці (коефіцієнти якої показує ріст попиту на інвестиції залежно від росту випуску), дозволяє оцінити, так звані повні витрати, що враховують як безпосередній вплив змін у первинному сегменті на суміжні сектори економіки, так і опосередковані імпульси, які будуть поширюватися по всі сектори, навіть не пов'язані з первинним.

Обидва підходи мають свої переваги й недоліки. Метод прямого рахунку менш вимогливий до інформації й не припускає дуже складних моделей. Він більше гнучкий і може бути адаптований до конкретного об'єкта аналізу. Тому,

він придатний для розрахунку не тільки суто економічних, але й більше складних ефектів - соціальних, екологічних і т.п.

Балансовий метод, насамперед, припускає наявність розробленого міжгалузевого балансу з виділенням необхідного об'єкта (первинного сектора), що не завжди можливо.

Якщо методом прямого рахунку можна оцінювати ефекти для локальних підсистем, наприклад, регіону, то балансовий метод в основному придатний для оцінок на рівні національної економіки, оскільки офіційна статистика регіональні баланси не розробляє (у тому числі й тому, що відсутня надійна статистика міжрегіональних потоків). Балансовий метод в основному може бути використаний для розрахунку таких ефектів як зростання випуску, виробництва доданої вартості, з певними обмеженнями для оцінки інвестицій. Він мало придатний для розрахунку соціальних і інших ефектів неекономічної природи. Балансовий ж метод дозволяє дійсно одержати повний мультиплікативний ефект за всіма зв'язками, у тому числі, з огляду на зворотні зв'язки (коли вихідний імпульс у первинному секторі "вертається" від інших секторів у вигляді додаткового попиту на продукцію первинного сектора).

Оскільки в даному дослідженні розглядається мультиплікативний ефект від імпульсу розвитку в конкретних напрямках (сегментах) економіки, а саме, у напрямках діяльності залізничного транспорту, то частина інвестицій витрачається на додаткову оплату праці й на додаткові ресурсні витрати. Цей постулат виражений у моделі Неймана. Такий поділ вектора інвестицій створює передумови для правильного розуміння суті галузевого характеру мультиплікаційного ефекту. У кожній галузі вектор додаткової праці генерує мультиплікативний ефект по Кейнсу, виводячи додаткові доходи трудящих у сектор споживання. Вектор же додаткових матеріальних витрат генерує імпульси додаткових ресурсних вимог, які виражаються в номенклатурному й ціновому вираженнях.

При оцінці мультиплікативних ефектів від основних видів діяльності залізничного транспорту України необхідно мати у своєму розпорядженні адекватну статистичну базу по міжгалузевих зв'язках національної економіки на представницькому тимчасовому інтервалі.

Тобто, зрозуміло, що мультиплікаційні ефекти необхідно розглядати з позицій динамічного мультиплікатора. При цьому варто прагнути виконувати прості правила, що впливають із моделей тахі-мультиплікатора:

- інвестиції повинні здійснюватися постійно, протягом тривалого часу;

- не здійснювати автономні інвестиції в галузі, що перебувають у стадії скорочення;

- не здійснювати автономні інвестиції в галузі, що перебувають у стадії стрімкого зростання.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Транспорт займає досить важливу роль в економіці й породжує численні зв'язки усередині системи, генерує нові процеси. Дослідники вживали й уживають заходів по створенню моделей, коректно відтворюючи такі зв'язки з метою більше точного виявлення впливу транспорту на економіку й економічної системи на транспорт. При цьому доводиться враховувати безліч факторів, погоджувати транспорт і простір, займаний країною або регіоном, рівень їхнього розвитку й економіки в цілому, проблеми екології й новітні дослідження в області створення нових видів палива тощо. Значна частка досліджень зосереджена на оцінках макроекономічних ефектів і їхнього впливу на розвиток транспортної системи й транспортної інфраструктури.

Так, використання методу оцінки мультиплікативних ефектів розширює діапазон можливостей у застосуванні міжгалузевого макроекономічного інструментарію, дозволяє враховувати вплив структурних характеристик розвитку економіки на ключові макроекономічні показники.

Описаний підхід до аналізу мультиплікативних ефектів може застосовуватися для експертних оцінок у рамках діалогу з і державною владою, під час обговорення податкової й тарифної політики й т.д., а також при визначенні значимості конкретних великих інвестиційних проектів. Оцінки можливого народногосподарського ефекту від реалізації інвестиційного проекту можуть виявитися корисними для представників бізнесу як аргумент у дискусії про можливі обсяги адміністративної або фінансової підтримки з боку держави.

Доказом цього є експертні оцінки, які базуються на тому, що кожна грошова одиниця

інвестицій у залізничний транспорт створює потужний мультиплікативний ефект і приводить до збільшення ВВП у 2,5-3 рази більше, створюючи потребу в розвитку національної промисловості, у тому числі високотехнологічних виробництв і інноваційної діяльності.

При цьому, із всіх видів транспорту в найбільшого ступеня в інвестиціях не вистачає на залізничному транспорті, який забезпечує близько 40% вантажних і пасажирських перевезень у країні - причому перевезень самих соціально значимих і важливих для держави.

Перспективою подальших досліджень є розроблення методичних основ оцінки мультиплікативних ефектів не тільки від інвестиційних заходів але і від інших інноваційних рішень, які спрямовані на підвищення ефективності роботи залізничного транспорту.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Леонов С. В. Інвестиційний потенціал банківської системи України [Текст]: монографія / С. В. Леонов. – Суми : ДВНЗ “УАБС НБУ”, 2009. – 375 с.
2. Экономическая теория: Курс лекций, часть 2. Под общей ред. Акад. Деминой М.П. [Текст] / М.П. Демина - Иркутск: ИГЭА, 1995г. – 92 с.
3. Щербанин Ю.А. Транспорт и экономический рост: взаимосвязь и влияние [Текст] / Ю. А. Щербанин // Евразийская экономическая интеграция. - №3 (2), 2011. – С. 65-78.
4. Мальтус Т. Антология экономической классики [Текст] / Т. Мальтус, Д. Кейнс, Ю. Ларин - Москва: Эконом-Ключ, 1993г. – 569 с.
5. Юрченко Ю. Макроекономічний підхід до діяльності залізничного транспорту [Текст] / Ю. Юрченко, О. Широкова // Актуальні проблеми економіки - №10 (124), 2011. – С.135-144.

Аннотація. В статье рассмотрены вопросы целесообразности оценки мультипликативных эффектов от деятельности железнодорожного транспорта и их влияние на национальную экономику, особенно от реализации крупных инвестиционных проектов. Проанализированы ключевые факторы, влияющие на оценку мультипликаторов. Описаны общие методологические подходы к оценке мультипликативных эффектов.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, мультипликатор, мультипликативный эффект, инвестиции.

Summary. The paper deals with the feasibility assessment of multiplicative effects of rail transport operations and their impact on the national economy, particularly the implementation of major investment projects. Analyzed the key factors influencing the evaluation of multipliers. Describes the general methodological approaches to evaluation of multiplicative effects.

Keywords: railway, multiplier, multiplier effect, the investment.

*Рецензент к.е.н., професор УкрДАЗТ Жердєв М.Д.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*