

не тільки мільйони тонн вантажів, але і мільйони, заплачені в казну за їх транзит, сотні тисяч нових робочих місць і розвиток супутньої інфраструктури.

УДК 658.152:656.022.8(100)

ПРОБЛЕМЫ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ КАК ФАКТОР, ТОРМОЗЯЩИЙ РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ В УКРАИНЕ

Терованесов М.Р., к.т.н., доцент (ДонИЖТ)

Уровень развития транспортной системы государства — один из важнейших признаков ее технологического прогресса и цивилизованности. В рыночных условиях к транспортной системе Украины предъявляются высокие требования в отношении качества, регулярности и надежности транспортных связей, сохранности грузов и безопасности перевозки пассажиров, сроков и стоимости доставки, что определяет необходимость реформирования отрасли.

Реформирование транспортной системы Украины невозможно без привлечения иностранных инвестиций. Основным препятствием для широкого привлечения иностранных инвестиций в Украину является неблагоприятный инвестиционный климат, который, в конечном счете, предопределяет степень риска инвестиций и возможность их эффективного использования. Украина проигрывает конкуренцию по степени благоприятности инвестиционного климата своим ближайшим соседям: Болгарии, Венгрии, Польше, Румынии, Словакии, что связано с рядом таких причин, как:

1. Отсутствие благоприятной правовой обстановки, стабильной законодательной базы, обеспечивающей условия максимально эффективной защиты интересов иностранных инвесторов, стимулирование инновационной деятельности.

2. Отсутствие четкой стратегии развития страны на долгосрочную перспективу с конкретно обозначенными приоритетами и механизмами их реализации.

3. Наличие больших рисков при реализации инвестиционных проектов, которые связаны с сохраняющейся нестабильностью.

4. Неопределенность и непредсказуемость государственной политики в налоговой сфере, что приводит к невозможности осуществления каких-либо прогнозов, негативно сказывается на

инвестиционной привлекательности украинской экономики.

5. Отсутствие государственной инновационной стратегии, т. е. государственного инновационного заказа на развитие научно-технического потенциала страны, приоритетных видов деятельности и отраслей экономики.

6. Слабая поддержка и слабое стимулирование инвестиционно– инновационного роста через партнерство государства и бизнеса и их интересы в отношении инвестиций и инноваций.

7. Отсутствие кадрового обеспечения инновационной деятельности на основе интеграции вузов, академических и отраслевых институтов и инновационных компаний.

8. Отсутствие преференций для основной массы хозяйствующих субъектов, осуществляющих распространение приоритетных инноваций.

9. Низкая деловая культура, коррумпированность чиновников, скрытое сопротивление предприятий – монополистов, а также проблемы демографической ситуации.

Приведенный перечень проблемных вопросов, ожидающих своего неотложного решения, свидетельствует об их масштабности, сложности и определяющем значении для общего развития экономики Украины.

УДК 656.022.8(100)

ЗАГРОЗА ВТРАТИ УКРАЇНИ СТАТУСУ ТРАНЗИТНОЇ ДЕРЖАВИ

Толстова А.В., аспірант (УкрДАЗТ)

Трансформація геополітичної ситуації, невідповідність транспортного законодавства в галузі міжнародних перевезень України європейському, міжнародним нормам та стандартам (безпека руху, швидкість доставки, рівень надійності, рівень екологізації та ін.), а також відставання розвитку транспортної системи України, незважаючи на зростання товарообміну між Європою та Азією, призводить до послаблення позицій України на міжнародному ринку транспортних послуг.

Одним із головних завдань які постають перед Україною як транзитною державою є розвиток міжнародної інфраструктури транзиту (міжнародних транспортних коридорів (МТК)). Нажаль на етапі створення цієї інфраструктури Україна була задіяна в реалізації швидше політичних ніж економічних проектів пов'язаних з транспортною галуззю країни. Саме тому сьогодні:

- МТК№3 зав'язаний на Єдиному Економічному Просторі. Основним його конкурентом є МТК№2, вантажопотоки якого йдуть на Росію та Середню Азію в обхід України.

- МТК№5 та МТК№7 пов'язані з реалізацією російського проекту «Північ – Південь», який є основним конкурентом МТК TRACEKA. Ускладненням для використання Україною МТК №7 є відсутність судового ходу Дунай – Чорне море, тоді як Румунія, яка контролює основні вантажопотоки по цьому маршруті, проводить роботи по використанню гирла Сфінту Георгія.

- Росія прагне продовжити МТК №9 «в обхід» України від Москви на Новоросійськ. Для цього на кавказькому та каспійському узбережжі створюються комплекси нових потужних портів, та розширюються можливості портів Новоросійськ та Туапсе. Конкуренція російських портів з українськими та балтійськими стимулює їх стрімкий розвиток, завдяки чому сьогодні Росія контролює основні вантажопотоки Балтійського та Чорного морів.

Для усунення загрози, що повстала перед Україною, необхідно проаналізувати стан інфраструктури МТК, та шляхом реконструкції та модернізації ліквідувати «проблемні місця» та привести у відповідність до європейської транспортної системи, удосконалити транзитну політику, з урахування нових європейських підходів, централізовано розвивати транспортний комплекс країни, за рахунок впровадження гнучкої транспортної політики, розвитку науково-технічного потенціалу галузі, розвитку комбінованих перевезень, удосконалення тарифної політики.

УДК 656.13

ИНФОРМАЦИОННО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ В УПРАВЛЕНИИ ПРОЕКТАМИ ФУНКЦИОНАЛЬНОГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

*Усов А.В., д.т.н., профессор,
Григорова Т.М., аспирант (НПУ, г.Одесса)*

По территории нашей страны проходят три международных и четыре национальных транспортных коридора. Географическое положение Украины чрезвычайно выгодно, и привлечение сюда транзитных перевозок позволит ежегодно пополнять бюджет на 15 млрд. гривен. Но чтобы их привлечь, в сжатые сроки предстоит построить или реконструировать по

европейским нормам 3143 км дорог. Наличие информации о предстоящих работах по сохранению функциональных свойств транспортных коридоров, к которым в первую очередь относятся долгосрочная их эксплуатация, – необходимая предпосылка оптимального управления любой системой. Такая информация может быть получена как результат научно обоснованных прогнозов, которые могут быть получены в результате процесса прогнозирования. Различают краткосрочные, среднесрочные и долгосрочные прогнозы. В зависимости от объекта отнесение к разным видам прогнозов будет различным. Для строительства и эксплуатации дорог краткосрочными будут прогнозы на основе анализа структур известных систем управления состоянием и развитием сетей автомобильных дорог. Установлено, что все известные системы имеют следующие подсистемы: информационную, стратегии эксплуатации, оптимизационную, корректировки системы. Такая структура не всегда позволяет решать задачи именно развития сети дорог, поскольку не учитывает ряд важных составляющих этого развития, в частности, повышение категоричности дорог, безопасности движения, защиту окружающей среды, движение финансовых ресурсов и т.д.

Структура системы управления состоянием и развитием сети автомобильных транспортных коридоров должна базироваться на следующих основных принципах:

1. Комплексный подход, согласно которому к управляемым факторам системы должны быть отнесены все значимые факторы, определяющие состояние и развитие сети дорог области.

2. Формирование банка исходной информации должно базироваться на реальных возможностях Службы автомобильных дорог Украины и сочетать инструментальные методы с методами экспертно-мониторинговой оценки.

Модели прогнозирования интенсивности движения, деградации состояния дорог, прогнозирования аварийности должны учитывать реальные условия эксплуатации сети дорог. Специфика проектных задач, связанных с обоснованием расчетных характеристик или исходных данных, на транспорте требует обеспечения глубины прогнозирования на 30-40 лет. Это обусловлено сильно выраженными социальными последствиями нововведений на транспорте. Обычно достигаемая глубина надежного прогнозирования не превышает 8-12 лет. Поэтому разрыв между требуемой и достигаемой ныне глубиной прогнозирования