

УДК 005.8

ДОСЛІДЖЕННЯ СУТНОСТІ ПОНЯТТЯ «СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ ІНВЕСТИЦІЙНИМИ ПРОЕКТАМИ»

Бормотова М.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Досягнутий розвиток управління інвестиційними проектами у сучасному світі, накопичені знання й досвід з управління проектами у різних сферах, а також результати міжнародного співробітництва в області управління проектами вийшли на той рівень, коли стало можливим і необхідним інтегрувати знання з управління проектами у єдину системну модель. Проте в літературі українськими, російськими та зарубіжними вченими на цей час таке поняття як «система управління інвестиційними проектами» майже не розглядається. Для того, щоб розібратися в самому понятті „система управління інвестиційними проектами”, розберемо визначення таких понять як система та управління проектами взагалі.

Відповідно до міжнародного стандарту ISO 9000:2000 „Системи менеджменту якості. Загальні положення та словник”, система – це сукупність взаємопов'язаних та взаємодіючих елементів. Російський енциклопедичний словник дає наступне визначення, система (від греч. systema – ціле, складене із частин) – множина елементів, що перебувають у відносинах і зв'язках з один одним та утворюють певну цілісність, єдність .

Бажин В. Д. [1] дає наступне визначення поняття система: система – сукупність зв'язаних між собою та зовнішнім середовищем елементів і частин, функціонування яких спрямоване на одержання конкретного результату. Таким чином, в загальному розумінні, система – це сукупність взаємозалежних елементів, що виступають як певна цілісність.

На думку Мазура І. І., Шапіро В. Д. [4], управління проектами – це методологія організації, планування, управління, координації людських і матеріальних ресурсів протягом життєвого циклу проекту, спрямована на ефективне досягнення його цілей шляхом застосування системи сучасних методів, техніки й технологій управління для досягнення певних у проекті результатів за складом й обсягом робіт, вартістю, часом, якістю.

Кобиляцький Л. С. [3] дає визначення поняття “управління проектом” як діяльність, спрямовану на реалізацію проекту з максимально можливою ефективністю при заданих обмеженнях щодо часу, коштів (ресурсів) і якості кінцевих результатів.

На думку вчених Воробьова Ю. М., Воробьової О. І. [2], управління проектами – це

система здійснення всіх принципів розробки й реалізації інвестиційного проекту будь-якого виду протягом усього його життєвого циклу, що забезпечують ефективне досягнення поставлених цілей.

Таким чином, аналізуючи вище перелічені визначення поняття „управління проектом”, можна зробити висновок, що управління інвестиційними проектами включає діяльність з планування, організації, координації, мотивації та контролю протягом життєвого циклу проекту шляхом використання системи сучасних методів та техніки управління. Ця система має на меті забезпечити найбільш ефективну реалізацію визначених у проекті результатів за складом та обсягом робіт, вартості, якості та відповідності до інтересів учасників інвестиційного проекту.

УДК 658.26.004.18

НАПРЯМКИ ЕНЕРГОЗБЕРЕЖЕННЯ В ТРАНСПОРТНОМУ КОМПЛЕКСІ УКРАЇНИ

Боровик Ю.Т., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Енергозбереження є найважливішим стратегічним напрямком діяльності України. Невирішеність проблеми бережливого витрачання енергоносіїв може погрожувати національній безпеці держави, особливо враховуючи відсутність в країні власних запасів нафти, газу, ядерного палива.

Можливо представити такі шляхи енергозбереження:

- зменшення енергоємності продукції, що випускається, на діючих підприємствах за рахунок модернізації;
- встановлення лічильників тепла, електроенергії і газу нової конструкції на промислових підприємствах та в побутовому секторі;

- утилізація «енерговмістовних» відходів;
- виробництво біогазу та біоетанолу;
- відбір «покинutoї» енергії;
- впровадження відновлюваних екологічно чистих джерел енергії;
- поступове переведення автотранспорту на газові та електричні двигуни.

Значний потенціал енергозбереження зосереджений у транспортному комплексі України гальмується факторами, що стоять на заваді втілення системи енергозбереження на транспорті.

Незадовільний стан енергетичного господарства на транспорті обумовлений низкою інституційних, економічних, науково-технічних, інформаційно-освітніх та інших причин.

Залізничний транспорт є невід'ємною частиною енергетики країни і складає з нею

єдиний технологічно зв'язаний комплекс. Тому в умовах реформування електроенергетики країни важливим є створення енергетичної стратегії залізниць України.

Реформування електроенергетики на залізничному транспорті здійснюється за такими напрямками:

- зміна характеру відносин Укрзалізниця як споживача енергії з постачальниками паливно-енергетичних ресурсів (ПЕР);

- зміна обсягів перевезень ПЕР і перебудова географії вантажопотоків на залізницях України;

- створення власного сектора генерації електроенергії і участь в роботі підприємств ПЕК як співвласника енергетичних потужностей.

На автомобільному транспорті передбачено здійснення заходів з оптимізації дорожнього руху, вдосконалення структури автотранспорту, розширення використання альтернативних видів палива, добавок і присадок до палив, застосування енергозберігаючих технологій обслуговування та ремонту рухомого складу.

На морському та річковому транспорті розширюється практика застосування оптимальних швидкостей суден, підвищується рівень утилізації теплової енергії для тепло- та електропостачання суден, застосовуються альтернативні джерела енергоресурсів на пасажирських туристичних суднах під час стоянки за рахунок підключення до берегових електричних мереж, ввести в експлуатацію низку геліосистем гарячого водопостачання та вітрових електрогенераторів.

Таким чином, транспортний комплекс України як один із найбільших споживачів ПЕР, повинен відігравати визначну роль у підвищенні якості й ефективності роботи електроенергетики країни.

УДК 330.322:658.114

ПОВЫШЕНИЕ КАПИТАЛИЗАЦИИ РЕГИОНОВ НА ОСНОВЕ УПРАВЛЕНИЯ МАКРОЭКОНОМИЧЕСКИМИ ПОКАЗАТЕЛЯМИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА

Борович О.Д., к.э.н., профессор (УкрГАЗТ)

Государственно-частное партнерство на транспорте является в последнее время наиболее актуальным направлением развития данной сферы в разных регионах мира.

Партнерство предполагает равновеликое стремление обеих сторон в достижении своих (и что очень важно) несовпадающих целей. У частного: это прибыль плюс некоторый общественный резонанс от вложений в

инфраструктуру, позднее конвертируемый опять же в капитал. У государства цели свои – повышение качества жизни населения и возросшие макроэкономические показатели. Как соединить эти цели в едином инвестиционном процессе? Пока приверженность ГЧП громче декларирует государство, а бизнес выжидает.

ГЧП - это аналог западного PPP (public-private partnership). Однако тамошнее партнерство подкреплено детальными руководствами (например, Scottish Transport Appraisal Guidance), где четко прописано, как считать выгоду частников от вложений в транспортную инфраструктуру, такой документ-результат серьезной работы совместно органов государственного управления и ассоциаций производителей транспортных услуг. И одно из ключевых понятий в нем- теневые (shadow) цены и выгоды. Цены (тарифы) частных инвесторов могут и должны включать компенсацию «теневых» выгод, которые невидны невооруженным глазом (уменьшение нагрузки на природную среду, улучшение доступности грузов и людей и т.д.). Но результат расчета этого эффекта шел в централизованной экономике в общую корзину. А сейчас требуется конкретная адресная выгода. Таким образом, успех ГЧП на транспорте зависит от наличия механизма прямого перелива общей (бюджетной) полезности в выгоду частного инвестора. Даже как методическая эта задача очень сложна. Поэтому ключ к успеху ГЧП лежит в ответе на вопрос: как материализовать улучшение макроэкономических показателей от реализации проекта в выгоду инвестора.

Пока заинтересовать бизнес удастся только инвестиционными проектами, чья эффективность напрямую зависит от объемных параметров (размеров машинопотока): платные дороги с гарантированным трафиком, мосты, однопродуктовые трассы для вывоза продукции крупных производителей (специализированные порты). В основе лежит ясный тезис: чем больше возишь, тем доходы выше. Но здесь и дает о себе знать главное противоречие государства и частного: большая транспортная работа, так радующая перевозчика, повышает грузоемкость ВВП (измеряемую в тонно-км на 1 доллар ВВП). Для государства очень важно, какой ценой (транспортной работой) достигается прирост добавленной стоимости. А частника это вообще не интересует. А между тем, давно уже известно, что неформальный переход развивающихся стран в развитие может быть реализован только при грузоемкости 1 т-км/1 доллар США и меньше. К. Кларк в свое время проделал титаническую работу, определив тренды снижения грузоемкости ВВП за 150 лет в разных странах. Во всем мире грузоемкость снижалась и даже в Индии достигла уровня 0,8 ткм/долл. ВВП. А в СССР она все время