

Таким чином, науковою новизною роботи є розроблений вартісно-орієнтований підхід до оптимізації портфелю інвестиційних проєктів у житловому будівництві із застосуванням моделей реальних опціонів шляхом формування матриці визначення комбінаторних переваг за стратегічним параметром, що синтезує в собі три основні параметри проєктів – чисту вартість реалізації, строк окупності проєкту та вартість опціону на відстрочення реалізації проєкту що, на відміну від існуючих підходів, дозволяє оптимізувати інвестиційний портфель з врахування умов невизначеності зовнішнього середовища та гнучкості реагування на його зміну шляхом покрокового здійснення інвестування з метою збереження стратегічних переваг будівельних підприємств.

1. Boyle P.P. Options: a Monte Carlo approach / P.P. Boyle // Journal of Financial Economics. – 1977. – Vol. 4, Issue 3. – P. 323-338.

2. Brealey R. Principles of Corporate Finance / R. Brealey, S. Myers. – New York: McGraw-Hill Co. – 1996. – 998 p.

3. Markowitz H. M. Portfolio Selection: Efficient Diversification of Investment. Wiley. New York, 1959.

Отримано 23.10.2012

УДК 625.7/8

И.И.ЖДАНЮК, М.Н.ДЖАЛАЛОВ

Департамент строительства и дорожного хозяйства Харьковского городского совета

**АНАЛИЗ ФАКТОРОВ, ВЛИЯЮЩИХ НА ЭКОНОМИЧЕСКУЮ
ЭФФЕКТИВНОСТЬ РЕКОНСТРУКЦИИ И РЕМОНТА
УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ ГОРОДА В ПЕРИОД ПОДГОТОВКИ И
ПРОВЕДЕНИЯ ЧЕМПИОНАТА ЕВРОПЫ ПО ФУТБОЛУ ЕВРО-2012 В
УКРАИНЕ (на примере г. Харькова)**

Проведен анализ основных факторов экономической эффективности производства работ по ремонту и реконструкции улично-дорожной сети г. Харькова при подготовке к проведению широкомасштабного мероприятия общегосударственного значения. Освещены направления работы по ремонту и реконструкции улично-дорожной сети города с учетом обеспечения экономического обоснования реализации намеченных проєктов.

Проведено аналіз основних факторів економічної ефективності виробництва робіт з ремонту та реконструкції вулично-дорожньої мережі м. Харкова при підготовці до проведення широкомасштабних заходів загальнодержавного значення. Висвітлено напрямки роботи з ремонту та реконструкції вулично-дорожньої мережі міста з урахуванням забезпечення економічного обґрунтування реалізації намічених проєктів.

In this article, the analysis of the main factors of the economic efficiency of Kharkov road system reconstruction and maintenance while preparing for a wide scale event of all-Ukrainian importance has been carried out. This work also highlights the areas of work on the city's road system reconstruction and maintenance with consideration given to the economic grounding of the planned projects' implementation.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, строительство, реконструкция, ремонт дорог, экономическая эффективность.

В основных направлениях социально-экономической политики правительства Украины на долгосрочную перспективу важное место отводится развитию транспортной инфраструктуры, созданию условий для лучшего удовлетворения растущих транспортных потребностей экономики страны и ее населения [1].

Отличительной чертой экономической деятельности, связанной со строительством, ремонтом и содержанием автодорог и дорожного покрытия является то, что ее состояние в Украине до сих пор, даже в условиях развитого рынка, практически полностью зависит от условий финансирования как со стороны государственного, так и со стороны региональных бюджетов. Величина парка дорожной техники и количество организаций, специализирующихся на строительстве, ремонте и содержании автомобильных и пешеходных дорог, определяется объемами дорожных работ, целиком и полностью зависящими от бюджетного финансирования.

В настоящее время государственное инвестирование проводится с учетом приоритетных направлений развития всего дорожно-строительного комплекса. Прежде всего, это содержание и ремонт автомобильных дорог, ремонт мостовых переходов.

Сложившаяся конъюнктура рынка дорожного ремонта и строительства характеризуется тем, что основным определяющим фактором ее состояния является наличие средств в бюджете города и области на оказание подобного рода работ [2].

Для обеспечения устойчивого экономического роста Харьковского региона необходимо взаимосвязанное развитие экономики и дорожно-транспортного комплекса, однако в настоящее время в этой сфере наблюдается целый ряд проблем.

Во-первых – наличие противоречий между потенциалом, которым располагает Харьковский регион, территориальным, природно-сырьевым, топливно-энергетическим и относительно низким уровнем обеспеченности автомобильными дорогами нужной категории, что не позволяет в полной мере осваивать ресурсы региона. Это усугубляется несоответствием существующих автомобильных дорог нормативным требованиям, а также перегрузкой действующей сети автомобильных дорог.

Во-вторых – увеличение темпов экономики, привело к спросу на автомобильные перевозки и увеличению численности парка автотранспорта как в Харьковском регионе, так и по стране в целом. Это привело к тому, что при интенсивном росте автомобилизации увеличение протя-

женности автомобильных дорог общего пользования составило за период 1995-2012 гг. лишь 15%.

В-третьих – условия глобализации мировой экономики и развития межгосударственных связей может привести Харьковский регион к экономической изоляции из-за отставания в развитии сети автомобильных дорог, несоответствия её международным стандартам, отсутствия развития сети скоростных автомагистралей, позволяющих без задержек движения пересечь регион, следуя как с запада на восток, так и с севера на юг.

В-четвёртых – потребность в привлечении значительных капиталовложений в модернизацию и развитие автодорожной сети и с другой стороны – низкая инвестиционная привлекательность дорожной отрасли из-за высокой капиталоемкости дорожных объектов и длительного срока их окупаемости, что сдерживает рынок частных инвестиций.

Нерешенность указанных проблем приводит к тому, что автомобильные дороги сегодня выступают одним из ограничений, сдерживающих экономический рост и ухудшает качество жизни населения.

Таким образом, требуется решение местных властей, направленное на реформирование дорожного хозяйства г. Харькова, создание механизмов формирования улично-дорожной сети, отвечающей требованиям населения Харьковского региона и обеспечивающей растущий спрос на автомобильные перевозки [3, 4].

При реализации данной концепции будут влиять следующие негативные факторы:

- несовершенство административной реформы и муниципальной реформы;
- несовершенство государственной концепции создания и развития сети автомобильных дорог;
- несовершенство концепции управления государственным имуществом и приватизацией;
- несовершенство концепции реформирования как государственного, так и местных бюджетов;
- отсутствие стратегии развития транспорта г. Харькова на период до 2020 года.

Вместе с тем, в силу достаточной самостоятельности органов исполнительной власти г. Харькова и органов местного самоуправления, вышеуказанные негативные факторы могут быть минимализированы.

Анализ современной ситуации показывает, что на экономическую эффективность дорожно-строительного производства в регионах Украины (в частности в г. Харькове) влияет следующий комплекс проблем:

- нехватка сети магистральных улиц в пределах городской черты составляет порядка 50-100 км;
- хроническое отставание дорожно-мостового строительства от реальных потребностей города, усугубленное резким ростом парка автомобильного транспорта, привело к тому, что около 80% магистралей и транспортных узлов, особенно в центральной части города, работают на пределе пропускной способности;
- особые проблемы связаны с ведомственными и внутриквартальными дорогами, которые в настоящее время находятся в неудовлетворительном состоянии и в ряде случаев представляют угрозу безопасности движения.

Также, особую озабоченность вызывает состояние трамвайного полотна, которое зачастую находится в соприкосновении с проезжей частью городских улиц, требует современного подхода к решению безопасного движения вдоль трамвайного полотна, и имеет пересечение с основными городскими магистралями.

Из общего числа дорожно-транспортных происшествий доля ДТП по причине сопутствующих дорожных условий, связанных как с неудовлетворительным содержанием автомобильных дорог, так и с их недостаточным техническим оснащением, составляет около 20%.

Улично-дорожная сеть автомобильных дорог г. Харькова относится к собственности громады. Их эксплуатация и развитие является сферой ответственности органов местного самоуправления и осуществляется за счёт местных бюджетов. Реконструкция и строительство отдельных участков местных автомобильных дорог целевого подхода осуществляется также с привлечением средств, выделяемых из государственного бюджета.

Учитывая прогнозируемый рост количества транспортных средств и увеличение объема грузовых и пассажирских перевозок на автомобильном транспорте приведет к повышению интенсивности движения, что в существующих условиях будет способствовать появлению системных транспортных заторов, снижению скоростей движения, росту транспортных издержек и ухудшению обстановки:

- для хранения частных легковых автомобилей в настоящее время не хватает порядка 100 тыс. машиномест;
- необходимость обоснования единой государственной научно-технической политики с учетом передового зарубежного опыта и актуальных проблем дорожного хозяйства.

Для решения данных проблем при подготовке к проведению чемпионата Европы по футболу ЕВРО-2012 в Украине были разработаны основные программные документы:

- «Государственная целевая программа подготовки и проведения в стране финальной части чемпионата Европы 2012 года по футболу», утвержденной постановлением Кабинета Министров Украины от 14 апреля 2010 N2 357 с изменениями, внесенными постановлением Кабинета Министров Украины от 27.10.2010р. N2 1077;

- «Городская целевая программа подготовки и проведения в Украине финальной части чемпионата Европы 2012 года по футболу», утвержденной решением 45 сессии Харьковского городского совета 5 созыва от 23 июня 2010. N2 180/1 О с изменениями. Программа включает 21 задание, выполнение которых обеспечивают 366 мероприятий на общую сумму 9169,34 млн. грн.;

- Смета расходов на выполнение «Городской целевой программы по подготовке и проведению в Украине финальной части чемпионата Европы 2012 года по футболу», утвержденная решением 49 сессии Харьковского городского совета 5 созыва от 27 октября 2010 г. №2 333/1 в.

При подготовке к проведению чемпионата Европы по футболу ЕВРО-2012 в Харькове были запланированы и реализованы ряд мероприятий по улучшению состояния улично-дорожной сети города (строительство, реконструкция и ремонт дорог):

➤ Автомобильные дороги коммунальной собственности.

➤ Городской целевой программой до 2012 года предусмотрено реконструировать 152 объекта улично-дорожной сети города общей протяженностью 191,83 км на общую сумму 500 млн.грн., в том числе:

- 54 дороги в районе стадиона КП ОСК «Металлист» длиной 28,22 км на общую сумму 45,6 млн.грн., из них реконструировано 46 дорог длиной 22,6 км на общую сумму 38,55 млн.грн.;

- 20 дорог на въездах и выездах из Харькова длиной 64,64 км на общую сумму 58,7 млн.грн., из них реконструировано 18 дорог длиной 61,4 км на общую сумму 53,4 млн.грн.;

- 78 дорог, которые соединяют объекты инфраструктуры Евро-2012, длиной 98,97 км на общую сумму 125,6 млн.грн., из них реконструировано 69 дорог длиной 79,56 км на общую сумму 112,85 млн.грн.

➤ Созданы и обустроены места парковок, перехватывающих паркингов, буферных зон в районе стадиона и центральной фан-зоны города.

➤ На многих объектах капитального ремонта для верхнего слоя покрытия применен щебеночно-мастичный асфальтобетон с минеральными добавками, обеспечивающими высокую устойчивость покрытия к накоплению остаточных деформаций, в виде колеи, при высоких температурах, имеющий длительную водоустойчивость и морозостойкость, что приводит к увеличению межремонтных сроков эксплуатации дорог.

Также предусмотрено строительство дублеров основных магистралей ул. Довгалевого и других, этот шаг позволит увеличить количество въездов в город. Такие магистрали, как пр. Московский, пр. Гагарина, ул. Ключковская, ул. Полтавский шлях и ряд других, планируется сделать магистралями с непрерывным движением за счет строительства транспортных развязок.

Недофинансирование из государственного бюджета в 2012 году по состоянию на июнь 2012 года составляет 155 млн.грн. при плане 200,0 млн.грн.

Согласно результатам анализа можно констатировать эффективность применяемых методов при решении дорожно-транспортных проблем в отдельно взятом регионе.

1.Постановление Кабинета Министров Украины от 20.02.2012 г. №126.

2.Климов В. Интеллектуальные транспортные системы // Сопест. Мир Связи. – 2009. – № 10.

3.Семёнов В.Т., Высоцкая Г.В., Гордиенко С.Н., Завальный А.В., Ищенко Т.В., Климов А.А., Пан Н.П., Патракеев И.М., Сосипатров А.М., Шипулин В.Д. Концепция организации обслуживания дорожного хозяйства г. Харькова. – ХНАГХ. Харьков-2008. – 33 с.

4.Харківська міська рада. Інформаційний бюлетень №1 «Про хід реалізації угоди між містом Харків, приймаючим фінальний турнір чемпіонату Європи 2010/2012 року з футболу та Європейським союзом футбольних асоціацій, угодами між Європейським союзом футбольних асоціацій зі стадіоном та аеропортом». – Харків. – 2010. – 21 с.

Получено 09.10.2012

УДК 365.244

А.В.РАЗУМОВА, канд. экон. наук

ГВУЗ «Приднeпровская государственная академия строительства и архитектуры», г.Днепрoпетровск

АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ МЕТОДЫ РЕШЕНИЯ СОЦИАЛЬНОЙ ПРОБЛЕМЫ – ОБЕСПЕЧЕНИЕ НАСЕЛЕНИЯ ЖИЛЬЕМ

Проанализированы существующие в Украине методы решения жилищной проблемы. Предложен механизм обеспечения населения жильем на основе развития арендных отношений.

Проаналізовано існуючі в Україні методи вирішення житлової проблеми. Запропоновано механізм забезпечення населення житлом на основі розвитку орендних відносин.

In the article analyzes existing in Ukraine methods for solving the housing problem. The mechanism of housing provision on the basis of the lease is offered.

Ключевые слова: арендное жильё, муниципалитет, доступное жильё.