

нює його чисельності на початку нового періоду мінус кількість товарів, що вибули з ужитку внаслідок зносу, та плюс обсяг нових покупок. Модель, яка пов'язує чисельність парку з обсягами покупок і враховує різницю між бажаною кількістю товару у користуванні споживача і наявним парком, має вигляд:

$$q_t = \delta(\alpha + \beta p_t + \gamma Y_t) + (\lambda - \delta)S_{t-1},$$

де p — відносна ціна,

Y — реальний дохід,

δ — швидкість адаптації ($0 < \delta < 1$),

λ — норма зносу,

q — обсяг покупок,

S_{t-1} — чисельність парку на кінець попереднього періоду.

Для чисельної реалізації цієї моделі потрібні дані про обсяг покупок, відносну ціну, реальний дохід та чисельність парку з урахуванням зносу. Проблемою є знаходження даних про чисельність парку з урахуванням зносу. Існують різні підходи до розв'язання цієї проблеми. Один з них розглянуто в роботі [1]. Спочатку вибирається початкове значення S_0 і різні значення норми зносу λ і робиться рекурентна підстановка до рівняння $S_t = S_{t-1} - \lambda S_{t-1} + q_t$. Остаточно вибирається той ряд, який має найбільший R^2 .

Література:

1. *Stone J. R. N. and Rowe D. A.* The market demand for durable goods. *Econometrica*, vol. 25, p. 423—443.
2. *Холден К., Піл Д. А., Томпсон Д. Л.* Економічне прогнозування. Кембрідж. ун-т, 1996.

МЕТОДИЧНИЙ ПІДХІД ДО ОЦІНКИ ЕФЕКТИВНОСТІ СТВОРЕННЯ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

Н. Іванова, Л. Кудіна (департамент економічних наук)

Вступ України до міжнародних транспортних організацій і структур, ратифікація ряду міжнародних угод, конвенцій та інших документів з питань транспортних систем і перевезень став першим кроком, з якого почалась інтеграція транспортно-дорожнього комплексу України у міжнародну транспортну систему.

Відповідно до рішень другої Пан-європейської конференції міністрів транспорту (березень 1994 року, Крит) через Україну планується проходження трьох з дев'яти міжнародних транспортних ко-

ридорів (МТК). Подальше уточнення планів розвитку інфраструктури МТК на території України привело до визначення ряду автомобільних доріг, які підлягають реконструкції, а також нового будівництва в деяких напрямках і на їх відгалуженнях.

Прогнозні оцінки обсягів вантажних і пасажирських перевезень показують, що до 2005 року вони не досягнуть рівня 1990 року. Тільки до 2010 року буде перевищений рівень 1990 року.

Експортні, імпорتنі та транзитні перевезення автомобільним транспортом територією України за різними оцінками можуть зрости з 0,6 млн. т в 1995 році до 1,7—2,5 млн. т в 2010 році.

Ці обсяги перевезень можуть бути освоєні сучасними автомобільними дорогами в напрямках МТК при їх реконструкції та доведенні їхнього стану до рівня європейських стандартів.

За даними Української державної корпорації по будівництву, ремонту та утриманню автомобільних доріг потреби в розвитку автомобільно-дорожньої мережі складатимуть:

до 2000 року — 1500 км; до 2005 року — 4000 км; до 2010 року — 6500 км; до 2015 року — 10300 км;

з них у напрямках міжнародних транспортних коридорів:

до 2005 року — 1000 км; до 2010 року — 1500 км; до 2015 року — 1400 км.

Потреби в капітальних вкладеннях на будівництво та реконструкцію автомобільних доріг за оцінкою Української державної корпорації по будівництву, ремонту та утриманню автомобільних доріг складатимуть:

до 2000 року — 2400 млн. грн.; до 2005 року — 13000 млн. грн.; до 2010 року — 17000 млн. грн.; до 2015 року — 26200 млн. грн.;

з них у напрямках міжнародних транспортних коридорів:

до 2005 року — 7000 млн. грн.; до 2010 року — 12000 млн. грн. і до 2015 року — 11000 млн. грн.

За даними Укргіпродору орієнтовна вартість реконструкції і модернізації автомобільних доріг в зоні МТК оцінюється в 5,2 млрд. дол. США, а нове автомобільно-дорожнє будівництво оцінюється в 17,0 млрд. дол. США.

Сучасні можливості економіки України дозволяють виділити близько 1 млрд. грн. на розвиток, реконструкцію та утримання автомобільних доріг. Отже виникає потреба в залученні інвестицій.

Відсутність офіційно затверджених “Методичних рекомендацій по оцінці ефективності інвестицій” обумовлює необхідність розробки методичних рекомендацій щодо оцінки ефективності інвестиційних проектів створення та функціонування національної мережі міжна-

родних транспортних коридорів в Україні та їх відбору для фінансування, які передбачають створення нормативно-законодавчої бази, а також поетапну оцінку ефективності на рівні концепції, програми та складових МТК.

ВИВЧЕННЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ КУЛЬТУРИ — ОСНОВА ФОРМУВАННЯ УКРАЇНСЬКОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ ЕЛІТИ

С. Злупко (Львівський державний університет ім. І. Франка)

Значення національної економічної культури у формуванні економічної еліти важко переоцінити. В українстві з приводу цього існує стійка традиція, яка сягає сивої давнини, рельєфно виступала в період Київської Русі, а ще помітніше — в новітню добу. Навіть за умов бездержавності демократично зорієнтовані українські вчені й політичні діячі закликали передусім пізнавати життя власного народу, щоб плідно йому служити.

Національні економічні кадри формуються насамперед на знанні вітчизняної культури, зокрема економічної.

Сучасне професорсько-викладацьке покоління економістів, м'яко кажучи, слабо або зовсім не обізнане з економічною історією та економічною думкою України. У тому легко переконатися, заглянувши у будь-який підручник чи посібник з економічної теорії, виданий за останні роки в Україні. На їх сторінках можна натрапити на імена маловідомих зарубіжних вчених, але там відсутні українські знаменитості навіть світового виміру.

Вивчення економічної теорії повинно бути насичене економічною україникою і насамперед теоретичними здобутками національної економічної думки, в арсеналі якої є цінності світового значення.

На жаль, доводиться констатувати, що не тільки цей золотий фонд належно не використовують сучасні українські економісти-теоретики; достатньо не обізнані з ними фахівці з економічної історії та історії економічної думки України.

У старшого і середнього покоління українських економістів домінує погляд, згідно з яким економічна історія та історія економічної думки взагалі, а не тільки власної країни, є чимось малодоцільним і непотрібним.

Можна погодитися з думкою О. Кілієвича, який вважає першочерговим завданням “наповнення” вітчизняним матеріалом тради-