

Аналіз робіт, присвячених темі зазначеній темі дослідження, виявив існування щонайменше кількох десятків різних визначень поняття «система», що використовуються в залежності від контексту, області знань і цілей дослідження. Термін «система» позначає як реальні, так і абстрактні об'єкти і широко використовують для утворення інших понять, наприклад, банківська система, логістична система, інформаційна, кровоносна, політична, система рівнянь і інші. Автори розкривають сутність та наводять основні характеристики поняття «логістична система».

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ЛОГІСТИКА, СИСТЕМА, МАТЕРІАЛЬНІ ПОТОКИ

ABSTRACT

Gorbenko A.V., Slavinska O.S., Sopotsko O.Y. Generalization and description of concepts of materials management. // Alexandra Gorbenko, Olga Sopotsko // Visnyk NTU. – K.: NTU. – 2012. – Vol. 26.

The article summarizes the basic definitions of the theory of logistics, retraced the relation between logistics system and management standards, management concepts. Substantiated the basic characteristics logistics supply chains, given their classifications.

Object of study – logistics systems in supply chains.

Purpose – reveal of the content characteristics of logistics systems in supply chains.

Method study – analysis and synthesis of information.

Analysis of studies on the subject of this research topic, revealed the existence of at least several different definitions of the term "system", which are used depending on the context, knowledge and research purposes. The term "system" refers to both real and abstract objects and is widely used for the formation of other concepts, for example, the banking system, logistic system, the information, the blood, the political, the system and others. The authors reveal the essence and basic characteristics of the concept of "logistics system."

KEY WORDS: LOGISTICS, SYSTEM, MATERIAL FLOW

РЕФЕРАТ

Горбенко А.В., Славинская О.С., Сопотко О.Ю. Содержательная характеристика логистических систем цепей поставок / Александра Викторовна Горбенко, Ольга Юрьевна Сопотко // Вестник НТУ. – К.: НТУ. – 2012. – Вып. 26.

В статье обобщены основные определения теории логистики, прослежены взаимосвязи между логистической системой, стандартами менеджмента, концепциями управления. Обоснована содержательная характеристика логистических систем цепей поставок, приведены их классификационные признаки.

Объект исследования – логистические системы цепей поставок.

Цель работы – раскрыть содержательную характеристику логистических систем цепей поставок.

Методы исследования – анализа и синтеза информации.

Анализ работ, посвященных теме указанной теме исследования, выявил существование не менее нескольких десятков различных определений понятия «система», которые используют в зависимости от контекста, области знаний и целей исследования. Термин «система» обозначает как реальные, так и абстрактные объекты и широко используют для образования других понятий, например, банковская система, логистическая система, информационная, кровеносная, политическая, система уравнений и другие. Авторы раскрывают сущность и приводят основные характеристики понятия «логистическая система».

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ЛОГІСТИКА, СИСТЕМА, МАТЕРІАЛЬНІ ПОТОКИ

УДК 338.47:656

ФОРМУВАННЯ МІЖГАЛУЗЕВИХ МУЛЬТИПЛІКАТИВНИХ ЕФЕКТІВ В РЕЗУЛЬТАТІ ІНВЕСТИЦІЙ В ТРАНСПОРТНИЙ КОМПЛЕКС

Горобінська І.В.

Постановка проблеми. Сучасна економіка має інвестиційно-інноваційну спрямованість, що і визначає необхідність комплексного розвитку галузей, який, в свою чергу, залежить від цілого ряду макроекономічних факторів, що підлягають державному регулюванню. На даному етапі розвитку не-

обхідним є посилення впливу держави на відтворювальні процеси в економіці країни як основи для вдосконалення міжгалузевих пропорцій. Саме тому економічне обґрунтування такого впливу з позиції міжгалузевого аналізу та визначення його напрямків є актуальною проблемою. Аналіз обсягу реалізованих послуг за видами економічної діяльності свідчить про те, що транспортна галузь має значну питому вагу у створенні ВВП і є визначальною для динамічного розвитку інших сфер економіки країни. Ефективність її діяльності визначається сукупним ефектом, що одержується в інших галузях народногосподарського комплексу. Не менш важливими є питання адаптації та використання в нашій країні сучасних форм державного регулювання транспортної діяльності, що застосовуються у зарубіжній практиці. Виконання завдань транспортної політики не може забезпечуватися розвитком транспортної галузі в інноваційному напрямку тільки за рахунок власних джерел, необхідною умовою є активізація інвестиційних процесів та державна підтримка. Важливим питанням є пошук нових джерел фінансування, інноваційних шляхів розвитку транспортної діяльності, раціонального використання ресурсів, забезпечення екологічної безпеки. Тільки в результаті комплексного аналізу можуть бути вироблені обґрунтовані рекомендації щодо збільшення внеску діяльності транспортної галузі в соціально-економічний розвиток країни.

Аналіз основних досліджень і публікацій. Теоретичні основи дослідження міжгалузевих зв'язків та управління відтворювальними процесами в економіці розглядали такі економісти: Ф. Кене, К. Маркс, Ф. Рікардо, В. Леонт'єв. Значний внесок у вирішення питань використання системного підходу в аналізі макроекономічних процесів і оцінці мультиплікативних ефектів на основі міжгалузевого балансу виробництва і розподілу продукції внесли такі економісти: А.Г. Аганбегян, М.М. Албегов, Є.Д. Баранов, В.Д. Белкін, О.Г. Гранберг та інші. Останніми роками, особливо в Росії, спостерігається підвищений інтерес до питань оцінки мультиплікаційних ефектів в економіці, широкий розвиток наведених питань можна простежити у працях російських вчених: О.О. Широва, О.А. Янговського, В.С. Лісіна, М.Н. Узякова, Г.Р. Серебрякова.

Виділення невирішених питань. В Україні питання дослідження мультиплікативних ефектів та міжгалузевих зв'язків не мають значного розвитку. Залишаються невирішеними питання оцінки мультиплікативних ефектів на основі аналізу міжгалузевого балансу виробництва і розподілу продукції за рахунок впливу транспортної діяльності та удосконалення державної політики управління транспортною галуззю з урахуванням мультиплікативного ефекту на економіку в цілому.

Постановка завдання. Основним завданням дослідження є розробка методичних рекомендацій щодо розрахунку міжгалузевих мультиплікативних ефектів в економіці, що може слугувати базовим методом аналізу макроекономічних наслідків реалізації інвестиційних програм в різних сферах діяльності. Дослідження зосереджується на формуванні міжгалузевих мультиплікативних ефектів в економіці в результаті інвестицій в транспортну галузь.

Викладення основного матеріалу. Сучасний стан економічного розвитку характеризується складною та динамічною галузевою структурою, тому актуальним є питання розрахунку міжгалузевих зв'язків. Вирішення цього питання можливе за умови застосування методів міжгалузевого аналізу на підставі моделі «витрати-випуск», що дає можливість виміряти показники, що описують зв'язки між галузями, встановити їх залежність від кількості ресурсів, що використовуються кожною галуззю. Міжгалузевий баланс є одним з оптимальних інструментів для вирішення завдань оцінювання впливу зростання обсягів виробництва та капітальних вкладень у рамках однієї з галузей на все народне господарство.

Міжгалузевий баланс виробництва і розподілу продукції показує прямий вплив транспортної сфери на інші галузі економіки за такими показниками, як галузевий баланс і зайнятість населення, а також непрямий вплив – економічний ефект в результаті діяльності в сфері транспорту, який можна поділити на мультиплікативний ефект, що зумовлюється впливом найбільш динамічного розвитку видів транспорту на інші сектори економіки; зростання основного капіталу за рахунок інвестицій в транспортну галузь; зростання доходів в результаті підвищення споживчих витрат, зумовлене збільшенням заробітної плати в транспортній сфері (рисунок 1).

Ці непрямі ефекти, в свою чергу, впливають на економіку, і щоб підрахувати загальний вплив транспорту на створення ВВП, необхідно враховувати мультиплікативний ефект. Первинні імпульси, що призвели до дії процесу мультиплікації, згодом викликають вторинні ефекти в економіці. Для розрахунку величини вторинних ефектів з використанням мультиплікаторів застосовується таблиця міжгалузевих балансів, яка відображає ступінь взаємопроникнення різних секторів економіки.

Основоположником теорії мультиплікатора був Дж. Кейнс, суть якої він вбачав в тому, що зростання загальної суми інвестицій супроводжується збільшенням доходу на величину, яка в К разів більше, ніж приріст інвестицій. При цьому первинний ефект збільшення кінцевого споживання по-

вністю залежить від зростання інвестицій, а мультиплікативний ефект – від граничної схильності до споживання, яка виступає механізмом, що опосередковує процес мультиплікації [1].

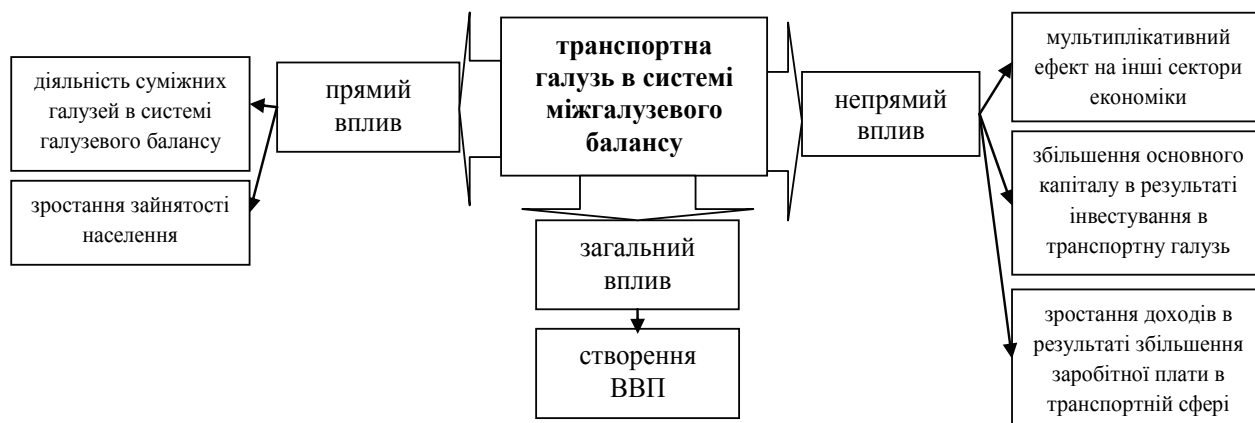


Рисунок 1. – Транспортна галузь в системі міжгалузевого балансу

З кейнсіанською моделлю мультиплікатора узгоджується запропонована А. Афтальоном і Дж. М. Кларком теорія акселерації, суть якої полягає в тому, що збільшений дохід населення, отриманий в результаті інвестування, приводить до зростання попиту на споживчі товари. Внаслідок цього починає збільшуватися їх виробництво, розвиваються відповідні галузі, що у свою чергу, веде до багатократного зростання попиту на товари виробничого призначення. Таким чином, під принципом акселерації розуміється процес, який вказує на те, що попит на інвестиції може бути викликаний зростанням обсягів реалізації і доходів [2].

При цьому більшість економістів схиляються до думки, що розрахунки інвестиційного мультиплікатора мають умовний характер і залежать від багатьох інших чинників – доступності інвестиційних ресурсів, наявності вільної робочої сили, невикористаних потужностей [2]; вартості перевезень, продуктивності праці, внеску транспортної галузі у створення ВВП, питомої ваги логістичних витрат у структурі ВВП, рівня використання транспортних потужностей, оцінки впливу транспортної інфраструктури на економічне зростання в цілому [3].

Ефективність вкладених коштів у формі інвестицій доводиться на основі аналізу міжгалузевого балансу з врахуванням мультиплікативного ефекту, що здійснює транспортна галузь на інші сектори економіки. Інвестиційний мультиплікатор показує, в скільки разів зміниться валовий випуск в економіці за рахунок збільшення інвестицій в основний капітал певної галузі. Його розрахунок здійснюється за формулою (1):

$$K = \frac{1}{1 - MPC} = \frac{1}{MPS} ; \quad (1)$$

де K – інвестиційний мультиплікатор,
 MPC – гранична схильність до споживання,
 MPS – гранична схильність до заощадження.

В таблиці 1 наведено розрахунок граничної схильності до споживання та нагромадження, а також інвестиційного мультиплікатора в Україні.

Основними наслідками процесу мультиплікації є, на першому етапі, виникнення первинних ефектів в результаті інвестування коштів, а на другому етапі, виникнення вторинних ефектів в наслідок дії первинних. Первинний ефект капіталовкладень виявляється у збільшенні доходу виробників засобів виробництва, що дорівнює інвестиційним витратам, тобто $E_1 = I$, даний приріст, в свою чергу, розподіляючись між факторами виробництва, викликає додаткові споживчі витрати, що розраховуються шляхом множення граничної схильності до споживання на величину приросту доходу (2). Так виникає вторинний ефект, який супроводжується приростом доходів виробників споживчих товарів і послуг. Він зумовлений зростанням інвестиційної привабливості, наявністю кадрового потенціалу, розвиненістю інноваційного процесу і загальним ступенем економічного розвитку та проявляється в поширенні нових технологій, розвитку інноваційних методів управління, інтенсифікації ділових зв'язків, розширенні меж діяльності, появи додаткових робочих місць і збільшенні доходів суміжних галузей.

Таблиця 1. – Розрахунок інвестиційного мультиплікатора в Україні

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Валовий наявний дохід (млн. грн.)	208592	232957	275954	355364	451241	551886	735798	956375	924572	1111879	1321414
Кінцеві споживчі витрати (млн. грн.)	156344	170325	201624	245556	337879	424906	558581	758902	772826	914230	1113008
Валове заощадження (млн. грн.)	52248	62632	74330	109808	113362	126980	177217	197473	151746	197649	208406
Гранична схильність до споживання (MPC)	0,75	0,73	0,73	0,69	0,75	0,77	0,76	0,79	0,84	0,82	0,84
Гранична схильність до заощаджень (MPS)	0,25	0,27	0,27	0,31	0,25	0,23	0,24	0,21	0,16	0,18	0,16
Інвестиційний мультиплікатор (K)	4,0	3,7	3,7	3,23	4,0	4,35	4,17	4,76	6,25	5,56	6,25

Джерело: власні розрахунки на основі Національних рахунків України за 2010 та 2011 рік [4]

$$\Delta R_2 = \Delta R_1 \cdot MPC; \quad (2)$$

де ΔR_1 і ΔR_2 – приріст доходу відповідно у результаті первинного і вторинного ефекту.

Граничний рівень сукупного ефекту розраховується за формулою (3):

$$S = \frac{E_1}{1 - MPC} \quad (3)$$

Якщо інвестиції будуть не разовими, а постійно поновлюваними, то можливо дослідити сукупний ефект за певне число періодів, який розраховується як сума добутків коефіцієнта мультиплікації в i -тому періоді на певний ефект в тому ж періоді за формулою (4):

$$S_n = \sum_{i=1}^n K_i \cdot E_i; \quad (4)$$

де S_n – сукупний ефект,

K_i – коефіцієнт мультиплікації в i -тому періоді,

E_i – ефект в i -тому періоді (вкладення коштів).

Концепцією Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 року [5] передбачено виділення коштів на її реалізацію в обсязі 57900 млн. грн., в тому числі з Державного бюджету – 2500 млн. грн., з інших джерел фінансування – 55400 млн. грн. Розглядаючи такий обсяг фінансування в якості прикладу та за умови вкладення коштів в основний капітал, можна розрахувати граничний рівень сукупного ефекту на економіку в цілому від інвестування 57900 млн. грн. у розвиток транспортної галузі. Використовуючи дані таблиці 1 та формулу (3) отримуємо граничний сукупний ефект, що дорівнює 361875 млн. грн., який в 6,25 разів перевищує початкові інвестиції. Це доводить, що одиничні початкові капітальні вкладення в окремі галузі, приводять, в кінцевому підсумку, до збільшення доходів суміжних галузей на величину коефіцієнта мультиплікації.

В роботі «Формування міжгалузевих мультиплікативних ефектів в економіці в результаті зниження тарифів на транспортні послуги» оцінювалися міжгалузеві ефекти на основі розрахунку мат-

ричних мультиплікаторів В.В. Леонтєва за допомогою матриці повних матеріальних витрат продукції i -тої галузі на виробництво одиниці продукції j -тої галузі $(E-A)^{-1}$. Дослідження проводилося на основі використання цінової моделі міжгалузевого балансу, яка базується на системі балансових рівностей, що відображають формування вартості продукції, випущеної галуззю. Цей метод також дає можливість аналізувати наслідки зміни ситуації в одній галузі на інші та на економіку в цілому.

Таким чином, для вирішення завдань регулювання відтворювальних процесів у галузі разом із традиційними методами обґрунтування управлінських рішень необхідно застосовувати запропоновані методи, що враховують міжгалузеві мультиплікативні ефекти, які можна одержати від реалізації державних цільових програм та які дозволяють оцінити результати державного регулювання через механізм мультиплікації.

Висновки. Основною метою транспортної політики держави є стабілізація економічної ефективності діяльності транспортного комплексу з метою забезпечення споживачів якісними послугами перевезення пасажирів і вантажів в обсягах, що забезпечують економічне зростання та постійний розвиток народногосподарського комплексу. Однією з умов стабілізації економічного зростання є активізація інвестиційних процесів. Інвестиційна політика здійснює визначальний вплив на діяльність будь-якої сфери народногосподарського комплексу.

Важлива роль у залученні інвестицій належить державі, яка має створювати умови для ефектної діяльності та раціонального використання власних та залучених ресурсів. Пряме фінансування інвестиційних проектів у поєднанні з механізмами державного регулювання поєднують економіку за рахунок дії механізму мультиплікації. Бюджетне фінансування може здійснюватись як фінансова підтримка високоефективних інвестиційних проектів за умови розміщення виділених коштів як на конкурсних засадах, так і на основі централізованого фінансування інвестиційних програм. Діяльність держави з активізації інвестиційних процесів в транспортній галузі має бути зосереджена на фінансуванні державних цільових програм, реалізації програм лізингу транспортних засобів як одного з механізмів інвестування, наданні податкових пільг, державних субсидій, прямому бюджетному фінансуванню за умови цільового вкладення коштів в основний капітал підприємств, а також спрямована на участь у приватно-бюджетному фінансуванні.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Маневич В.Е. Теоретическая система Кейнса. К 70-летию выхода «Общей теории занятости, процента и денег» / В.Е. Маневич // Бизнес и банки. – 2006. – № 4. – С. 3-18.
2. Масюк Н.Н., Бушуева М.А. Синергетический и мультипликативный эффекты в кластере / Н.Н. Масюк, М.А. Бушуева // VIII Международная научно-практическая конференция «Регионы России: стратегии и механизмы модернизации, инновационного и технологического развития». – М. – 2012. – [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.gosbook.ru/node/60136>
3. Щербанин Ю.А. Транспорт и экономический рост: взаимосвязь и влияние / Ю.А. Щербанин // Евразийская экономическая интеграция. – 2011. – № 3(12). – С. 65-78.
4. Національні рахунки України за 2010 та 2011 рік [Електронний ресурс] / Державний комітет статистики України. – Режим доступу: http://ukrstat.org/uk/druk/katalog/kat_u/publ3_u.htm
5. Про схвалення Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 року [Електронний ресурс] / Кабінет Міністрів України; Розпорядження, Концепція від 03.08.2011 № 732-р. – Режим доступу: <http://rada.gov.ua>

РЕФЕРАТ

Горобінська І.В. Формування міжгалузевих мультиплікативних ефектів в результаті інвестицій в транспортний комплекс / Ірина Владиславівна Горобінська // Вісник НТУ. – К.: НТУ. – 2012. – Вип. 26.

Стаття присвячена оцінці дії механізму мультиплікації в суміжних галузях економіки в рамках міжгалузевого балансу в результаті інвестування коштів в транспортний сектор.

Об'єктом дослідження виступає транспортний комплекс в системі міжгалузевого балансу.

Мета дослідження – розробка методичних рекомендацій щодо оцінки міжгалузевих мультиплікативних ефектів в економіці в результаті інвестицій в транспортний сектор.

Методи дослідження – балансовий метод, міжгалузевий аналіз, методи історичного, логічного та системного аналізу і синтезу.

В ході дослідження встановлено, що міжгалузевий баланс є одним з оптимальних інструментів для вирішення завдань оцінки впливу зростання обсягів виробництва та капітальних вкладень у рамках однієї з галузей на все народне господарство. Міжгалузевий баланс виробництва і розподілу продукції показує прямий вплив транспортної сфери на інші галузі економіки за такими показниками, як

галузевий баланс і зайнятість населення, а також непрямий вплив – економічний ефект в результаті діяльності в сфері транспорту, який можна поділити на мультиплікативний ефект, що зумовлюється впливом найбільш динамічного розвитку видів транспорту на інші сектори економіки; зростання основного капіталу за рахунок інвестицій в транспортну галузь; зростання доходів в результаті підвищення споживчих витрат, зумовлене збільшенням заробітної плати в транспортній сфері. Ці непрямі ефекти, в свою чергу, впливають на економіку, і щоб підрахувати загальний вплив транспорту на створення ВВП, необхідно враховувати мультиплікативний ефект. Первинні імпульси, що призвели до дії процесу мультиплікації, згодом викликають вторинні ефекти в економіці. Для розрахунку величини вторинних ефектів з використанням мультиплікаторів застосовується таблиця міжгалузевих балансів, яка відображає ступінь взаємопроникнення різних секторів економіки. Даний метод планування розвитку конкретних галузей та народногосподарського сектору в цілому може застосовуватися як базовий і змінюватися відповідно до потреб певної сфери, його особливість полягає в оцінці змін пропорцій відтворювального процесу на основі аналізу виробництва та споживання через систему міжгалузевих взаємодій.

Висновки – в результаті дослідження встановлено, що залучення інвестицій в певну сферу забезпечує мультиплікативний ефект розвитку всього народногосподарського комплексу. Важлива роль у залученні інвестицій належить державі, яка має створювати умови для ефективної діяльності та раціонального використання власних та залучених ресурсів. Діяльність держави з активізації інвестиційних процесів в транспортній галузі має бути зосереджена на фінансуванні державних цільових програм, реалізації програм лізингу транспортних засобів як одного з механізмів інвестування, наданні податкових пільг, державних субсидій, прямому бюджетному фінансуванню за умови цільового вкладення коштів в основний капітал підприємств, а також спрямована на участь у приватно-бюджетному фінансуванні.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: МІЖГАЛУЗЕВИЙ АНАЛІЗ, ІНВЕСТИЦІЇ, ІНВЕСТИЦІЙНИЙ МУЛЬТИПЛІКАТОР, МУЛЬТИПЛІКАТИВНИЙ ЕФЕКТ, ТРАНСПОРТНА ГАЛУЗЬ.

ABSTRACT

Gorobinska I.V. Forming of inter-branch multiplicative effects is as a result of investments in a transport complex / Irina Gorobinska // Visnyk NTU. – K: NTU. – 2012. – Vol. 26.

The article is devoted to the estimation of action of mechanism of making of animated cartoon in contiguous industries of economy within the framework of inter-branch balance as a result of investing of money in a transport sector.

As an object of research a transport complex comes forward in the system of inter-branch balance.

A research aim is development of methodical recommendations in relation to the estimation of inter-branch multiplicative effects in an economy as a result of investments in a transport sector.

Research methods are a balance method, input-output analysis, methods of historical, logic and system analysis and synthesis.

It is set during research, that inter-branch balance is one of optimal instruments for the decision of tasks of estimation to influence of increase of production and capital investments volumes within the framework of one of industries on all national economy. Inter-branch balance of production and distribution of products shows direct influence of a transport sphere on other industries of economy on such indexes, as branch balance and employment of population, and also indirect influence is an economic effect as a result of activity in the sphere of transport, that can be divided into a multiplicative effect that is predetermined by influence of the most dynamic development of types of transport on other sectors of economy; an increase of the fixed assets is due to investments in a transport industry; increase of profits as a result of increase of consumer charges, predefined by a rise in wages in a transport sphere. These indirect effects, in turn, influence on an economy, and, to count up common influence of transport on creation of GDP, it is necessary to take into account a multiplicative effect. Primary impulses that brought a process over of making of animated cartoon to the action afterwards cause secondary effects in an economy. For the calculation of size of secondary effects with the use of cartoonists the table of inter-branch balances, that represents the degree of interpenetration of different sectors of economy, is used. This method of planning of development of concrete industries and pertaining to national economy to the sector on the whole can be used as base and to change in accordance with the necessities of certain sphere, his feature consists in the estimation of changes of proportions of reproductive process on the basis of analysis of production and consumption through the system of inter-branch co-operations.

Conclusions – it is set as a result of research, that bringing in of investments in a certain sphere provides the multiplicative effect of development of all pertaining to national economy complex. An

important role in bringing in of investments belongs to the state that must create terms for effective activity and rational use of own and attracted resources. Activity of the state from activation of investment processes in a transport industry must be concentrated on financing of the government having a special purpose programs, realization of the programs of leasing of transport vehicles as one of mechanisms of investing, grant of tax deductions, state subsidies, direct budgetary financing on condition of having a special purpose investment of money in the fixed assets of enterprises, and also sent to participating in the privately-budgetary financing.

KEYWORDS: INPUT-OUTPUT ANALYSIS, INVESTMENTS, INVESTMENT CARTOONIST, MULTIPLICATIVE EFFECT, TRANSPORT INDUSTRY.

РЕФЕРАТ

Горобинская И.В. Формирование межотраслевых мультипликативных эффектов в результате инвестиций в транспортный комплекс / Ирина Владиславовна Горобинская // Вестник НТУ. – К.: НТУ. – 2012. – Вып. 26.

Статья посвящена оценке действия механизма мультипликации в смежных отраслях экономики в рамках межотраслевого баланса в результате инвестирования средств в транспортный сектор.

В качестве объекта исследования выступает транспортный комплекс в системе межотраслевого баланса.

Цель исследования – разработка методических рекомендаций оценки межотраслевых мультипликативных эффектов в экономике в результате инвестиций в транспортный сектор.

Методы исследования – балансовый метод, межотраслевой анализ, методы исторического, логического и системного анализа и синтеза.

В ходе исследования установлено, что межотраслевой баланс является одним из оптимальных инструментов для решения заданий оценки влиянию роста объемов производства и капитальных вложений в рамках одной из отраслей на все народное хозяйство. Межотраслевой баланс производства и распределения продукции показывает прямое влияние транспортной сферы на другие отрасли экономики по таким показателям, как отраслевой баланс и занятость населения, а также не прямое влияние – экономический эффект в результате деятельности в сфере транспорта, который можно разделить на мультипликативный эффект, который предопределяется влиянием наиболее динамического развития видов транспорта на другие секторы экономики; рост основного капитала за счет инвестиций в транспортную отрасль; рост доходов в результате повышения потребительских расходов, вызванных увеличением заработной платы в транспортной сфере. Эти не прямые эффекты, в свою очередь, влияют на экономику, и, чтобы подсчитать общее влияние транспорта на создание ВВП, необходимо учитывать мультипликативный эффект. Первичные импульсы, которые привели к действию процесс мультипликации, впоследствии вызывают вторичные эффекты в экономике. Для расчета величины вторичных эффектов с использованием мультипликаторов применяется таблица межотраслевых балансов, которая отображает степень взаимопроникновения разных секторов экономики. Данный метод планирования развития конкретных отраслей и народнохозяйственного комплекса в целом может применяться как базовый и изменяться в соответствии с потребностями определенной сферы, его особенность заключается в оценке изменений пропорций воспроизводственного процесса на основе анализа производства и потребления через систему межотраслевых взаимодействий.

Выводы – в результате исследования установлено, что привлечение инвестиций в определенную сферу обеспечивает мультипликативный эффект развития всего народнохозяйственного комплекса. Важная роль в привлечении инвестиций принадлежит государству, которое должно создавать условия для эффективной деятельности и рационального использования собственных и привлеченных ресурсов. Деятельность государства по активизации инвестиционных процессов в транспортной отрасли должна быть сосредоточена на финансировании государственных целевых программ, реализации программ лизинга транспортных средств как одного из механизмов инвестирования, предоставлении налоговых льгот, государственных субсидий, прямом бюджетном финансировании при условии целевого вложения средств в основной капитал предприятий, а также направлена на участие в частно-бюджетном финансировании.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: МЕЖОТРАСЛЕВОЙ АНАЛИЗ, ИНВЕСТИЦИИ, ИНВЕСТИЦИОННЫЙ МУЛЬТИПЛИКАТОР, МУЛЬТИПЛИКАТИВНЫЙ ЭФФЕКТ, ТРАНСПОРТНАЯ ОТРАСЛЬ.