

О. В. Калініченко,
аспірант, Київський національний економічний університет
О. О. Казак,
здобувач, Полтавський університет економіки і торгівлі

СТАТИСТИЧНИЙ АНАЛІЗ АВТОДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА ПОЛТАВСЬКОГО РЕГІОНУ ЯК ОБ'ЄКТА ІНВЕСТУВАННЯ ПЕНСІЙНИХ РЕСУРСІВ НЕДЕРЖАВНИХ ПЕНСІЙНИХ ФОНДІВ

У статті досліджується потенціал автодорожнього господарства Полтавської області як можливого об'єкта інвестування коштів недержавних пенсійних фондів та визначається мультиплікативний ефект від інвестування пенсійних ресурсів на економіку області.

The article examines the potential of the transport industry of the Poltava region as a possible investment of private pension funds and determined by the multiplier effect of investing pension resources for the regional economy.

Ключові слова: система недержавного пенсійного забезпечення (НПЗ), недержавний пенсійний фонд (НПФ), потенціал транспортної галузі.

Key words: system of private pensions (NGOs), private pension fund (NPF), the potential of the transport industry.

ВСТУП

З 1 січня 2004 року з введенням в дію Законів України "Про загальнообов'язкове державне пенсійне страхування" та "Про недержавне пенсійне забезпечення" започатковано реформування пенсійної системи України, а також запроваджено добровільне недержавне пенсійне забезпечення. У країнах, що досягли значного економічного розвитку, недержавні пенсійні фонди є одними з найбільших інституціональних інвесторів на фондовому ринку, що на даному етапі не характерно для України. Аналітичне прогнозування щодо ефективності діяльності НПФ як учасників системи недержавного пенсійного забезпечення ускладнено, і все більш дискусійним постає питання можливості успішної реалізації 2-ого загальнообов'язкового накопичувального рівня. З одного боку, причинами цього є фактор політичної та економічної нестабільності в країні з наслідком високого ступеня інфляційності економіки, що не дозволяє ефективно накопичувати пенсійні кошти та захищати їх від знецінення. З іншого боку — відсутність

розвинутого фондового ринку та ефективних фінансових інструментів в Україні звужує можливості фінансової діяльності НПФ.

Оскільки демографічна ситуація в країні постійно ускладнюється і навантаження на солідарну систему постійно зростає, з порядку денного не знімається питання подальшого вдосконалення пенсійної системи шляхом організації більш ефективної діяльності системи НПЗ та введення обов'язкового накопичувального пенсійного рівня зокрема.

Аналіз фахових публікацій з даної тематики вказує на те, що питання реконструкції та будівництва нових автосполучень розглядається в роботах багатьох дослідників, а саме: Новикова А.М., Головка Т.В., Погрібняк М.М., Прейгера Д., Харчука О.Г., Пащенко Ю.Є. та інших. Про роль транспортної галузі в економіці країни свідчить і розроблення нормативної бази, затвердження на державному рівні програм по розбудові автосполучень. Разом з тим, багато питань, пов'язаних з розбудовою в Україні сучасної мережі автомобільних доріг і

забезпеченням безпеки їх експлуатації, вирішуються недостатньо ефективно та оперативно.

ПОСТАНОВКА ЗАВДАНЬ ДОСЛІДЖЕНЬ

Одним з найактуальніших питань запровадження накопичувальних рівнів, як обов'язкового, так і добровільного, стає забезпечення гарантування пенсійних накопичень в довгостроковій перспективі. Зазначене завдання кореспондується з проблемою правильного вибору напрямів інвестування пенсійних коштів, тим більше, що в кожному регіоні ці питання мають свої особливості. Оскільки через відсутність комплексних досліджень на ці питання немає однозначної відповіді, пропонуємо в порядку дискусії розглянути потенціал транспортної галузі в Полтавській області як можливого об'єкта інвестування коштів суб'єктів системи НПЗ.

РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕНЬ

Автомобільні дороги Полтавської області є складовою частиною Єдиної транспортної системи України і призначені для задоволення суспільних потреб в пасажирських та вантажних перевезеннях.

Зазначимо, особливістю проходження транспортних коридорів через територію України є регіональна нерівномірність. Більш швидкими темпами розвиток коридорів відбувається на Правобережній частині України, а також у приморських областях (Донецькій, Запорізькій, Миколаївській, Одеській), причому Лівобережна частина України (зокрема, Харківська, Полтавська, Сумська області) залишається майже поза увагою даних проектів, у тому числі такі значні транспортні вузли, як Харків, Чернігів, Луганськ тощо, які для внутрішніх перевезень відіграють значну роль [3].

На наш погляд, дискусійним є висновок Шеремета М.Я. щодо потужностей автошляхів Полтавського регіону, які, на думку автора, повною мірою задовольняють потреби господарського комплексу [3].

Полтавська область розташована на перехресті різноспрямованих міжнародних транспортних магістралей, що певним чином визначає спеціалізацію регіону та пріоритети його розвитку. Протяжність існуючої мережі автомобільних доріг області становить понад 20 тис. км, з яких дороги загального користування, що знаходяться у загальнодержавній власності та рахуються на балансі Служби автомобільних доріг у Полтавській області, мають протяжність 8852,1 км (5,2% від загальної протяжності в Україні), з них 871,1 км (4,0%) належать до доріг державного значення та 7981 км (5,4%) — до доріг місцевого значення (рис. 1).

Полтавська область посідає 7 позицію за забезпеченістю автомобільними дорогами на 1000 кв. км території, цей показник по області стано-

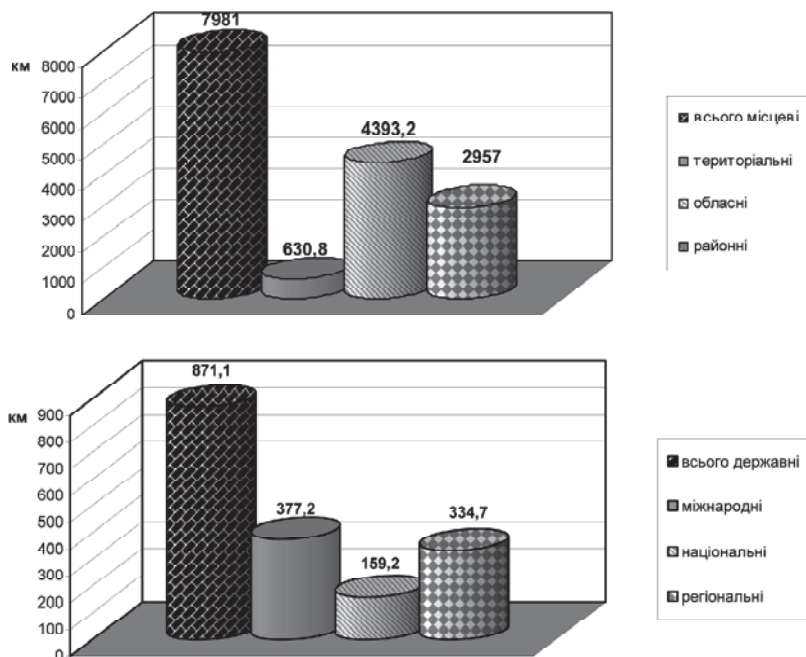


Рис. 1. Протяжність доріг Полтавської області [5]

вить 306,8 км при середньому показнику по Україні 280,1 км. та 6 місце по Україні за кілометражем на 1000 чоловік населення 5,7 км при середньому показнику по Україні 3,6 км.

Мережа доріг державного значення області включає в себе 375 км (або 7,2% від загальної протяжності в Україні) доріг за напрямками міжнародних та національних транспортних коридорів. Територією регіону проходить міжнародний транспортний коридор Київ — Полтава — Харків — Дебальцеве — Ізварине (коридор Європа — Азія).

Для теперішнього стану функціонування системи шляхів Полтавської області характерне значне збільшення інтенсивності руху транспорту, і при цьому основне навантаження припадає на дорогу М-03 Київ-Харків-Довжанський, про що свідчить наведений нижче графік (рис. 2).

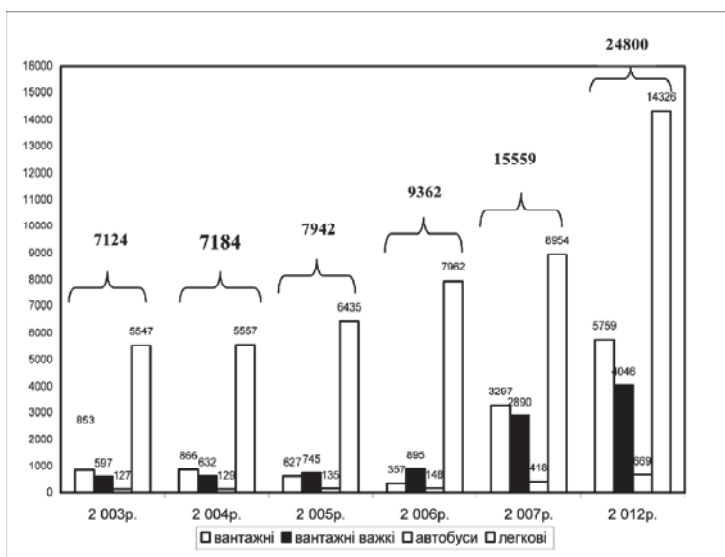


Рис. 2. Інтенсивність руху транспортних засобів на автодорозі М-03 Київ-Харків-Довжанський [5]

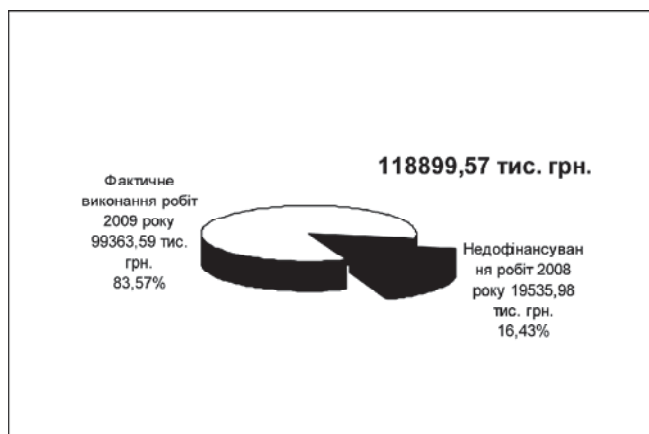


Рис. 3. Обсяг фінансування робіт з поточного ремонту та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування на 2009 рік [5]

У той же час існуючий державний план заходів фінансового забезпечення, згідно якого повинні здійснюватися роботи, які сприяли б розширенню транзитних можливостей та оптимізації використання автомобільних доріг регіону, не враховує всіх потреб Полтавської області. Реальні обсяги розбудови та ремонту мережі доріг області в останні роки постійно скорочувалися у зв'язку з недостатнім фінансуванням дорожнього господарства.

Так, у період 2004—2007 років фінансове забезпечення дорожнього комплексу області становило лише 15—18 відсотків від нормативної потреби, а протяжність збудованих або відремонтованих за рік доріг у порівнянні з 1998 роком скоротилися у 3—5 раз, як і обсяг фінансування у порівнянних цінах [5].

У цілому, мережа автомобільних доріг області потребує значних капіталовкладень на реалізацію заходів з її збереження, розвитку, підвищення рівня безпеки дорожнього руху, збільшення транзиту та комфортності перевезень, проте щороку спостерігаємо недофінансування (рис. 3).

За основними напрямками опорної мережі державних доріг області сучасна інтенсивність руху вже досягла межі пропускної здатності транспортних споруд.

Проблеми полягають в тому, що існуючий транспортно-експлуатаційний стан автомобільних доріг, мостів та дорожньої інфраструктури, які майже вичерпали свій технічний ресурс, не забезпечують швидкого, комфортного, економічного та безпечного перевезення пасажирів, вантажів, і, як наслідок, стримують соціально-економічний екологічно збалансований розвиток регіону. Сучасний стан транспортної системи також не сприяє привабливості та підвищенню конкурентоспро-

можності автомобільних доріг як для забезпечення транзитних міжнародних та внутрішньогосподарських перевезень, так і для розвитку туризму. Невідповідність показників транзитних перевезень міжнародним вимогам щодо швидкості, неперервності, збереження цілості вантажів, розмірів тарифів і цін на послуги значно стримує зростання обсягів. Ускладнює ситуацію і те, що траса Київ — Харків проходить через обласний та районні центри, що також зменшує швидкісні можливості та й негативно впливає на екологічну ситуацію в місті.

Слід зазначити, що саме такі негативні висновки були підтверджені експертними оцінками при аналізі стану головних українських транспортних магістралей при аналізі можливостей України до чемпіонату по футболу Євро-2012.

Оптимізувати стан автодорожнього господарства як України в цілому, так і Полтавської області зокрема, можна ремонтуючи існуючі дороги або розбудовуючи нові. Але модернізація та розширення існуючих автошляхів є менш привабливими порівняно із спорудженням нових через неможливість забезпечення швидкісного автотрафіку, оскільки дороги, як правило, проходять через населені пункти, а місцевий рух може заважати транзитному транспорту. Саме проходження автотрас міжнародних транспортних коридорів поза межами населених пунктів є однією з основних вимог Європейського Союзу та одним з чинників безпечного швидкісного руху автотранспорту по них [4]. З огляду на це ремонт автодоріг не може привести до розв'язання проблем транспортної галузі, тому в довгостроковій перспективі більш прийнятним є будівництво нових шляхів з дотриманням всіх вимог міжнародних стандартів. Але проблемою реалізації таких масштабних робіт є надзвичайна капіталомісткість будівництва автомобільних шляхів, адже середня вартість прокладання 1 км дороги в Україні в традиційних умовах, за даними різних джерел варіюється від 1 млн дол. [2] до 5—6 млн дол. В той час середня ціна будівництва 1 км чотирирядного шосе у Франції зазвичай не перевищує 3 млн дол. [3].

Реалізація існуючого та подальший розвиток транзитного потенціалу області, створення сприятливих умов для учасників перевезень та інших послуг є одним із напрямів реалізації стратегії економічного та соціального розвитку області, що передбачає прискорене відтворення транспортної інфраструктури як фрагмента європейської мережі міжнародних транспортних коридорів. Цей напрям діяльності стає більш актуальним в рамках підготовки країни до чемпіонату Євро-2012. Для Полтавської області це є шансом прискорення процесу удосконалення транспортної мережі, особливо за напрямком Київ — Харків.

Джерелами фінансування Програми визначені кошти спеціальних фондів Державного бюджету України та обласного бюджету, які формуються відповідно до Закону України "Про джерела фінансування дорожнього господарства" та спрямовуються на фінансування робіт, пов'язаних з будівництвом, реконструкцією, ремонтом та утриманням автомобільних доріг загального користування, кредитні ресурси, що залучаються під гарантії Уряду України та інші надходження.

Таблиця 1. Прогнозні обсяги фінансування завдань і заходів Галузевої цільової програми підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу [5] (млн грн.)

Джерела фінансування	Всього	в тому числі за роками				
		2008	2009	2010	2011	2012
Державний бюджет	278,50	13,93	80,46	80,46	80,46	23,20
Кредит	717,00	62,00	141,60	149,60	363,80	0,00
Разом	995,50	75,93	222,06	230,06	444,26	23,20

Аналізуючи завдання і заходи з виконання Галузевої цільової програми підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу, необхідно відмітити, що прогнозовані обсяги фінансування лише на 27,98% покриваються за рахунок державного бюджету (рис. 4).

Практика переконливо доводить, що кредитні ресурси, запозичені у внутрішнього інвестора, наприклад, у НПФ, економічно більш вигідні, ніж масштабні запозичення за кордоном.

З впровадженням нової редакції ЗУ "Про концесії" збільшились можливості реалізації різних концесійних моделей, що значно розширює варіанти участі в них НПФ. Наприклад, НПФ можуть взяти участь у найпоширенішій моделі концесії, коли інвестор вкладає кошти в проектування, фінансує будівництво магістралей, експлуатує її, а держава протягом договірної строку (25—30 років) повертає інвестору вкладені кошти [1].

З метою збільшення обсягів пенсійних коштів як інвестиційного ресурсу доцільно розглянути можливість добровільного залучення зайнятих на будівництві робітників до участі у недержавному пенсійному фонді, який є інвестором цього проекту.

Оскільки на даному етапі розвитку Україна не має практичного досвіду використання доріг на платній основі, то на першому етапі пропонуємо будівництво мостів, наприклад в м. Кременчук через р. Дніпро та ін. інфраструктурні об'єкти на платній основі, які дадуть можливість не тільки забезпечити транзитні потоки, але, що важливо, розвивати місцеві території, наближені до магістралей. Інфраструктурні інвестиції в регіони значно посилять в них економічну активність (зменшуючи транспортні затрати, затрати часу, збільшуючи конкурентоздатність), будуть сприяти зростанню рівня зайнятості.

Будівництво автошляхів має велике значення як один з важливих складових подальшого розвитку регіону, тому необхідно розвивати довгострокову комплексну програму, яка активізує економічну діяльність та покращення соціальних умов.

Використання пенсійних коштів НПФ та інших приватних внутрішніх фінансових ресурсів на будівництво, реконструкцію та капітальний ремонт автомобільних доріг в межах області дадуть змогу забезпечити:

- зменшення щорічних втрат внутрішнього валового продукту в результаті поліпшення стану автомобільних доріг;

- збільшення надходжень до державного та місцевого бюджетів від транзитних перевезень та послуг об'єктів дорожнього сервісу;

- поліпшення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг і приведення його у відповідність з вимогами нормативних документів, створення належної дорожньої інфраструктури;

- створення додаткових робочих місць у промисловості дорожньо-будівельних матеріалів області, дорожньому господарстві, сфері послуг та перевезенні вантажів;

- зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод, особливо з тяжкими наслідками;

- зменшення складової транспортних витрат у вартості товарів і послуг;

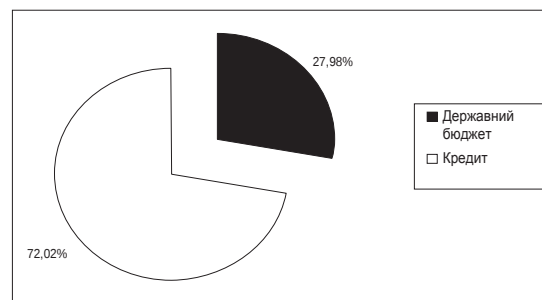


Рис. 4. Структура обсягів фінансування завдань і заходів Галузевої цільової програми підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу

- забезпечення необхідною та якісною транспортною інфраструктурою існуючих та подальший розвиток нових туристичних маршрутів.

На користь інвестування пенсійних коштів у автосполучення регіону необхідно віднести наступне:

- основу валового регіонального продукту Полтавської області складає промислова та сільськогосподарська продукція, яка поставляється в різні регіони країни;

- область має в наявності кордони з регіонами, які мають великі ринки споживання і збуту, а також її територію проходять зовнішньоторговельні міжнародні коридори та транзитні шляхи;

- розвиток автосполучень області буде мати довготривалий мультиплікативний ефект на соціально-економічний розвиток, тому що створить додаткові можливості розвитку інших галузей економіки, а також соціальної сфери;

- рівень наявної та прогнозованої інтенсивності руху, згідно даних Служби Автомобільних доріг в Полтавській області, є економічно доцільним для введення доріг на платній основі.

ВИСНОВОК

Таким чином, можна зробити висновок, що вкладення пенсійних коштів недержавних пенсійних фондів у автосполучення доцільно розглядати як ефективні інвестиції, що будуть гарантувати повернення пенсійних коштів, а також забезпечать значне збільшення показника валового регіонального продукту області.

Література:

1. ЗУ "Про концесії" Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1999, № 41, ст.372). Зі змінами, внесеними згідно із Законами N 2921-III

2. Прейгер Д. Актуальні питання будівництва доріг і розбудови мережі вантажних автоперевезень в Україні / Д. Прейгер // Економіка України. — №7. — 2008. — С. 15—27.

3. Шеремет М.Я. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів / М.Я. Шеремет // Регіональна економіка. — № 1. — 2008. — С. 219—225.

4. Електронний ресурс: <http://www.odessa.ua/news/5525/>

5. Електронний ресурс: <http://www.ukravto-dor.gov.ua/>