

УДК 338.47:330.322:657.412.7

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

СТАТИСТИЧНИЙ АНАЛІЗ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ ЯК ОБ'ЄКТА ІНВЕСТУВАННЯ ФІНАНСОВИХ РЕСУРСІВ НЕДЕРЖАВНИХ ПЕНСІЙНИХ ФОНДІВ

У статті обгрунтовані проблеми транспортної системи України, перспективи її розвитку та потенційні можливості забезпечення обсягів транзиту через територію України. На основі аналізу статистичних даних авторами проаналізовано рівень економічної привабливості будівництва автошляхів та визначено ступінь доцільності вкладень пенсійних коштів НПФ, з огляду на необхідність отримання постійного гарантованого доходу в довгостроковій перспективі.

In the article the problems of the transport system of Ukraine, the prospects for its development and potential of the volumes of transit through Ukraine. Based on the analysis of statistical data the authors analyzed the level of economic attractiveness of road construction and the degree of feasibility of investments of pension funds PSF, given the constant need for guaranteed income in the long run.

Ключові слова: транспортна система, вантажопотоки, транзит, недержавні пенсійні фонди (НПФ), страхові компанії (СК), система недержавного пенсійного забезпечення (НПЗ).

Key words: transportation system, freight, transit, private pension funds (NPF), insurance companies (IC), the private pension system (NEC).

ВСТУП

Економічний стан України характеризується очікуванням значних трансформаційних процесів у економіці. Одним із стратегічних напрямів економічного розвитку України, на наш погляд, повинна стати модернізація транспортної системи, оскільки саме вона, об'єднуючи сегменти виробничих процесів різних галузей, структурує ринкову економіку, формує єдиний економічний простір та є інструментом інтеграції національної економіки в систему міжнародних інтеграційних зв'язків. Саме це дозволяє розглядати транспортну систему як

важливий фактор економічного зростання національної економіки. Але будівництво автодоріг потребує значних постійних фінансових ресурсів. В умовах фінансової нестабільності спрямування з держбюджету необхідних коштів у короткостроковій та середньостроковій перспективі не є можливим. Залучення іноземних кредитних ресурсів під державні гарантії теж проблематичні. Тому саме фінансові ресурси системи недержавного пенсійного забезпечення можуть стати тим інвестиційним ресурсом, який дозволить формувати транспортну систему відповідно сучасним міжнародним стан-

дартам. З іншого боку, експлуатація автошляхів, які співпадають з транзитними коридорами, має потенціал стати гарантованим джерелом отримання інвестиційного прибутку та відтворення пенсійних коштів у період, коли на ринку спостерігається нестача ліквідних надійних фінансових інструментів.

Все більш актуальною проблемою стає визначення найменш ризикованих напрямів використання пенсійних активів та засад гарантування пенсійних накопичень. На жаль, ці проблеми на сьогоднішній день не мають однозначного рішення. В порядку дискусії пропонується розглянути по-

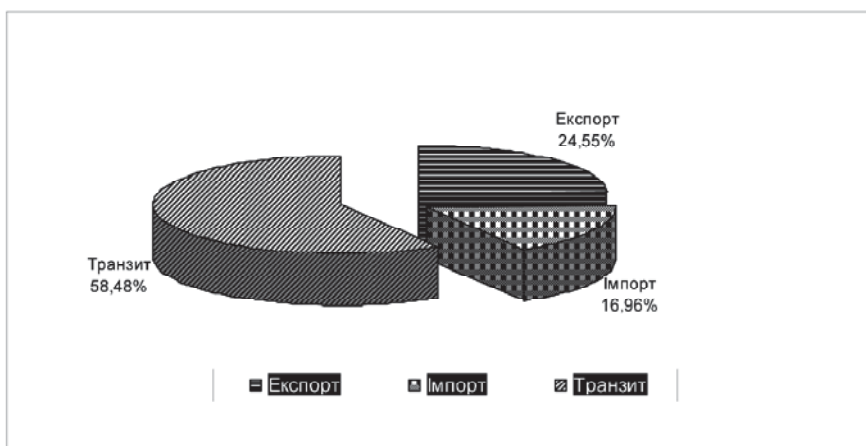


Рис. 1. Зовнішньоекономічні вантажопотоки через кордони України у 2008 р.

тенціал транспортної галузі України як можливого об'єкта інвестування коштів суб'єктів системи НПЗ. З огляду на невідворотність пенсійної реформи та впровадження накопичувального рівня запропонована тема є досить важливою, актуальною і перспективною для аналізу.

Об'єктом дослідження виступає транспортна система та її транзитний потенціал. Суб'єктом — учасники системи недержавного пенсійного забезпечення, які мають довготривалі пенсійні ресурси, такі як недержавні пенсійні фонди, страхові компанії та банки.

Функціонуюча в Україні транспортна система та стан транзитних коридорів не відповідають потребам міжнародних запитів ані за якістю надання послуг, ані за пропускними потужностями. Тому в сучасних реаліях видається актуальним вирішення проблем ефективного фінансування будівництва, ремонту та експлуатації автомобільних доріг зокрема.

АНАЛІЗ ФАХОВИХ ПУБЛІКАЦІЙ

Дослідженням стану транспортної системи та проблемам її реформування приділяється значна увага у роботах Новикова А.М., Головка Т.В., Погребняка М.М., Прейгера Д., Харчука О.Г. та інших. Аналіз фахових публікацій з даної тематики вказує на те, що питання збільшення інвестування в будівництво автошляхів є дуже актуальним.

Характеристика інвестиційної діяльності НПФ відображена в роботах Д.Леонова, Н. Ковальової, В. Яценко, А. Нечай, О. Залетова, В. Сулова та ін. Однак, незважаючи на значну кількість досліджень щодо реформування пенсійної системи, замало уваги приділено аналізу можливостей НПФ та СК як стратегічних інвесторів, які оперують довготривалими фінансовими ресурсами.

З огляду на те, що дуже складно прорахувати інвестиційний дохід від інвестування пенсійних коштів в конкретні об'єкти на довгострокову перспективу, у даній статті пропонуємо проаналізувати один з потенційних, найбільш привабливих з точки зору ефективності, напрям інвестування пенсійних коштів у транспортну інфраструктуру України.

ПОСТАНОВКА ЗАВДАНЬ ДОСЛІДЖЕНЬ

Метою даної статті є визначення потенціалу транспортної системи як можливого об'єкта інвестування пенсійних коштів. Вагомою складовою даного дослідження є вивчення проблем транспортної системи України, перспектив її розвитку та збільшення потенційних можливостей забезпечення обсягів транзиту через територію України; на основі аналізу статистичних даних охарактеризувати рівень економічної привабливості одного з основних сегментів транспортної системи, а саме — будівництво ав-

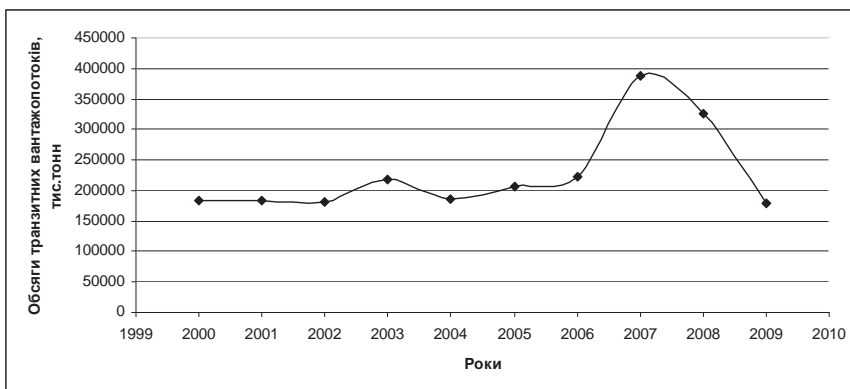


Рис. 2. Динаміка обсягів транзитних вантажопотоків через кордони України у 2000–2009 роки

тошляхів, та визначити ступінь доцільності вкладень пенсійних коштів НПФ, з огляду на необхідність отримання постійного гарантованого доходу в довгостроковій перспективі.

РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕНЬ

Особливе географічне положення України з широкими можливостями участі в міжнародному транзиті, з наявністю виходів до південних морських транспортних шляхів об'єктивно повинно відігравати роль геополітичного зв'язку у відношеннях між країнами Заходу та Сходу. За оцінками британського інституту Рендел, Україна має найвищий в Європі показник транзитності — 3,11 [2], найдовші кордони серед європейських країн, а також високий рівень транскордонності (19 областей з 25 — прикордонні).

Аналізуючи зовнішньоекономічні вантажопотоки через кордони України (рис. 1), необхідно відмітити, що на транзит припадає 58,48% [5].

Територією України проходять три міжнародних (Критські № 3 (Берлін — Вроцлав — Львів — Київ), № 5 (Трієст — Любляна — Будапешт — Львів) і № 9 (Гельсінкі — Санкт-Петербург — Мінськ — Київ — Кишинів — Димитровград)) і чотири національних (ЧЕС, Європа — Азія, Балтійське море — Чорне море, Євроазіатський) транспортних коридори. Слід зазначити, що високий коефіцієнт транзитності в усьому світі розглядається як стабільне джерело надходжень до державного бюджету. З огляду на географічне положення України, обсяги транзитних перевезень мали б постійно зростати. Але стійкої довготривалої динаміки не спостерігається (рис. 2).

Таблиця 1. Динаміка обсягів транзитних вантажопотоків через кордони України у 2000–2009 роки

Рік	Обсяг транзитних вантажопотоків, тис. тонн	Абсолютне відхилення, (+;-), тис. тонн	Темп зростання, %	Темп приросту (зменшення), %	Абсолютне значення 1% приросту
2000	184000,5	-	-	-	-
2001	183633,45	-367,05	99,80	-0,20	1840,00
2002	181607,96	-2025,49	98,90	-1,10	1836,33
2003	218963,98	37356,02	120,57	20,57	1816,08
2004	185629,81	-33334,17	84,78	-15,22	2189,64
2005	205565,2	19935,39	110,74	10,74	1856,30
2006	222948,12	17382,92	108,46	8,46	2055,65
2007	386956,56	164008,44	173,56	73,56	2229,48
2008	325423,03	-61533,53	84,10	-15,90	3869,57
2009	178134,07	-147288,96	54,74	-45,26	3254,23

Таблиця 2. Показники інтенсивності динаміки введення в дію автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям за 2000—2008 роки

Рік	Введення в дію автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям, км.	Темп зростання, %		Темп приросту, %		Абсолютне значення 1% приросту
		ланцюговий	базисний	ланцюговий	базисний	
2000	194	-	-	-	-	-
2001	134	69,07	69,07	-30,93	-30,93	1,94
2002	77	57,46	39,69	-42,54	-60,31	1,34
2003	73	94,81	37,63	-5,19	-62,37	0,77
2004	133	182,19	68,56	82,19	-31,44	0,73
2005	101	75,94	52,06	-24,06	-47,94	1,33
2006	100	99,01	51,55	-0,99	-48,45	1,01
2007	159	159,00	81,96	59,00	-18,04	1,00
2008	111	69,81	57,22	-30,19	-42,78	1,59

У середньому щорічно обсяг транзитних вантажопотоків складав 227286,27 тис. тонн.

З таблиці видно, що у 2001, 2002, 2004, 2008 та 2009 роках відбувалося скорочення обсягів транзиту, лише в 2005—2007 роки спостерігалось досить вагоме зростання обсягів транзитних вантажопотоків через кордони України. [4] У 2007 році темп приросту склав 73,56%, який був найвищим, починаючи з 2000 року, а найменше значення темпів зменшення спостерігалось у 2009 році — на рівні 54,74%. Зазначимо, що на автомобільний транспорт у 2009 році припадало лише 1,18% від загального обсягу транзитних вантажопотоків, що свідчить про наявність автотранзитного потенціалу.

Зазначимо, що теперішній стан автомобільних доріг в Україні є гіршим порівняно із сусідніми державами, що робить їх неконкурентоспроможними для здійснення міжнародних автомобільних перевезень.

За період з 2000 по 2008 роки в середньому щороку введено в дію автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям 108,2 км. В середньому щороку обсяги введених в дію автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям зменшувались на 10,4 км, що складало 6,02%. Впродовж періоду дослідження найвищий темп зростання спостерігався в 2004 році і становив 182,19%.

Як наслідок, відбувається перерозподіл транзитних потоків не на користь України, про що свідчить, наприклад, зростання транзиту територіями Білорусії та країн Балтії, які, активно конкуруючи з транспортною мережею України, вже почали роботи по створенню транспортних коридорів через свої території в обхід України.

Прикладом успішного використання географічного положення та отримання доходів від транзитних потоків є той факт, що близько 1/4 ВВП Латвії становлять саме доходи від транзиту [8]. Польща з коефіцієнтом тран-

Таблиця 3. Автомобільні дороги загального користування України з твердим покриттям за категоріями у 2009 році

Категорії	Довжина доріг з твердим покриттям, км	Питома вага, %
1	2601,5	1,57
2	12891,5	7,78
3	29269,2	17,65
4	105885,4	63,86
5	15152,3	9,14
Разом	165799,9	100,00

зитності 2,72 щороку отримує від транзиту вантажів через свою територію доходи на суму 3,2—3,7 млрд дол. [6], а Україна з показником 3,11 від неналежного використання міжнародних та національних транспортних коридорів щорічно втрачається близько 3 млрд грн. [7].

При цьому дорогами державного значення, які становлять 10% усього дорожнього господарства України, здійснюється 80% перевезень. Щільність доріг в Україні у 5 разів менша, ніж, наприклад, у Франції [7].

Переважаюча частина автомобільних доріг України, які увійшли до складу міжнародних транспортних коридорів, була збудована більш ніж півстоліття тому. Як наслідок, середня категорійність автодоріг України становить 3,71 (табл. 3), що свідчить про переважання шляхів з низькою пропускною спроможністю і не відповідають сучасним європейським стандартам. Майже всі автомобільні шляхи на основних напрямках транспортних коридорів проходять через населені пункти, що не відповідає вимогам до МТК.

Основні транзитні потоки, які проходять територією України, формуються в Російській Федерації (понад 86%), у Казахстані (більше 9%), а також Білорусії, Молдові, Угорщині.

При цьому 63,86% доріг з твердим покриттям припадають на дороги 4 категорії.

Особливістю транспортних сполучень є те, що автошляхами міжнародних транспортних перевезень здійснюється близько 50% всіх внутрішніх перевезень [8]. Можна прогнозувати, що така ситуація буде зберігатися досить довго. Саме цей фактор дозволяє розглядати транспортну інфраструктуру при належній організації її функціонування на прагматичних засадах як можливе гарантоване постійне джерело отримання інвестиційного доходу з найменшими інфляційними ризиками.

Україна у цілому має розвинену транспортну систему, але аналіз показників її функціонування свідчить про ряд стримуючих факторів, які негативно впливають на процеси розвитку всього транспортно-дорожнього комплексу (ТДК). В економічному аспекті основними з них є:

- недостатнє фінансування дорожнього господарства;
- несприятливий інвестиційний клімат, недостатній обсяг залучення коштів на розвиток транспорту;
- недосконала система оподаткування, недосконалість нормативно-правової бази, низький темп адаптації вітчизняного транспортного законодавства до міжнародного;
- загострення конкурентної боротьби за транзитні потоки в умовах виходу Європейського Союзу безпосередньо до кордонів України;
- відставання у розбудові мережі автомобільних доріг, відсутність швидкісних автомобільних доріг державного значення, невідповідність їх стану темпам автомобілізації країни, брак коштів на їх

розбудову;

— збільшення рівня транспортної складової у ціні товарів у 1,5—1,7 рази внаслідок неефективної конкурентної політики;

— високий рівень транспортності валового внутрішнього продукту, який в Україні складає 9,8 ткм/дол. ВВП, у той час як у розвинених країнах це число становить 1 ткм/дол. ВВП [1];

— відсутність можливостей гарантованого швидкого, комфортного, економічного і безпечного перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом через застарілість інженерних конструкцій, мостів та інших споруд на дорогах, що не може забезпечити умов для підвищення конкурентоспроможності мережі доріг для збільшення експортно-імпорتنих та транзитних перевезень і прискореного соціально-економічного та екологічно-збалансованого розвитку країни та ін.

Незадовільний стан шляхового покриття доріг України збільшує час проходження транспорту по території країни, призводить до більшого його зносу, збільшує витрачання пального (на 30% перевищує аналогічні показники у розвинутих зарубіжних країнах [3]) та збільшує обсяги шкідливих викидів в атмосферу. Все це збільшує собівартість як внутрішніх, так і транзитних перевезень по території України (собівартість перевезень на вітчизняних автодорогах в 1,5 рази перевищує аналогічні показники у зарубіжних країнах [3]), робить українські автошляхи нерентабельними порівняно з європейськими та знижує конкурентоспроможність вітчизняних транспортних сполучень. При цьому загальна специфіка автомобільних перевезень полягає в їх значно вищій вартості порівняно з перевезеннями залізничним транспортом (за даними експертів, у США вона є вищою у 4—6 разів, у Росії — у 20 і в Україні — у 10—15разів) [1].

Ці проблеми перешкоджають повній реалізації наявних переваг.

ВИСНОВКИ

1. Україні необхідно створювати сучасні транспортні коридори, що дозволить інтегруватися в міжнародну транспортну систему та максимально використати транзитний потенціал держави, що буде сприяти прискореному розвитку народногосподарського комплексу регіонів, через які будуть проходити магістралі. Для цього є необхідні стартові умови для формування сучасної системи транспортних комунікацій, яка відповідає б європейським стандартам.

2. Підсумовуючи результати аналізу конкурентоздатності транспортної галузі України слід зазначити, що основним сприятливим фактором є вигідне геостратегічне положення країни. Ця галузь потребує значних капіталовкладень, але інвестиції мають великий рівень прибутковості та відносно малий ступінь ризику через природний характер переваг України [8]. Оскільки будівництво автосполучень вимагає значних капіталовкла-

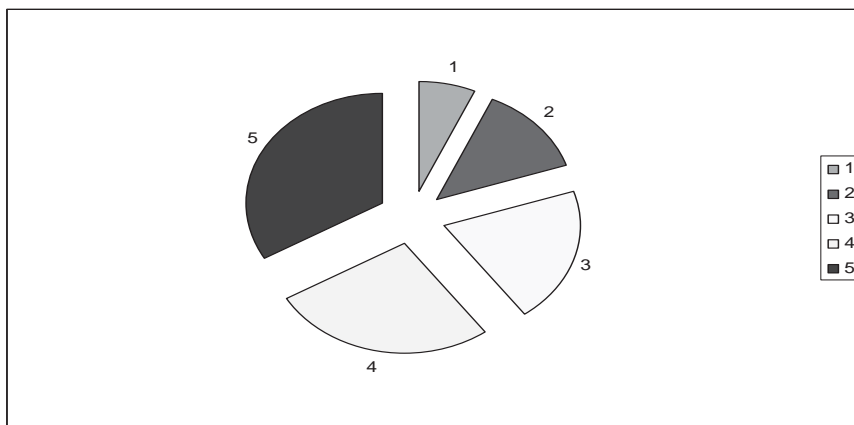


Рис. 3. Автомобільні дороги загального користування України з твердим покриттям за категоріями у 2009 році

день і державних коштів не вистачає, необхідно залучати додаткові недержавні ресурси, наприклад пенсійні кошти недержавних пенсійних фондів, в першу чергу, для збільшення будівництва автомобільних доріг за напрямами міжнародних та національних транспортних коридорів.

3. Суб'єкти системи недержавного пенсійного забезпечення можуть виступати в якості стратегічного інвестора при реконструкції та будівництві автошляхів, які відповідають Міжнародним транспортним коридорам, адже за своєю економічною сутністю інфраструктурні об'єкти є найбільш привабливими для залучення коштів НПФ з рентабельністю до 30%.

4. Залучення НПФ як стратегічних інвесторів у розбудову транспортної мережі доцільно на основі реалізації механізму державно-приватного партнерства.

5. Участь НПФ в концесіях є привабливим та прибутковим напрямом в їх діяльності за умов цілеспрямованої, прогнозованої та виваженої державної політики в цій сфері.

Література:

- Новикова А.М., Головка Т.В. Шляхи розвитку транспортно-дорожного комплексу України в освоєнні зовнішньоекономічних зв'язків // Автошляховик України. — № 1. — 2007. — С. 2—4.
 - Пашенко Ю.Є. Транзитний потенціал — умова інтеграції України до європейської та світової транспортних систем // Формування ринкових відносин в Україні. — № 10. — 2005. — С. 13—16.
 - Прейгер Д. Актуальні питання будівництва доріг і розбудови мережі вантажних автоперевезень в Україні // Економіка України. — С. 15—27.
 - Статистичний щорічник України за 2009 рік. — К.: Державне підприємство "Інформаційно-аналітичне агентство", 2010. — 566 с.
 - Транспорт і зв'язок України 2008. Статистичний збірник / За ред. Н.С. Власенко. — К., — 2009. — 281 с.
 - Шеремет М.Я. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів // Регіональна економіка. — 2008. — № 1. — С. 219—225.
 - Електронний ресурс: <http://elvisti.com/node/52940>
 - Електронний ресурс: <http://referat.atlant.ws/?set=referat&mc=12&cm=1065>
- Стаття надійшла до редакції 08.04.2011 р.