

На жаль, незважаючи на низку переваг, пов'язаних з функціонуванням недержавних пенсійних фондів, значна частина населення їм не довіряє. Це зумовлено різноманітними причинами, основною з яких є недостатня поінформованість про діяльність НПФ та умови участі в них. Варто звернути увагу на те, що рівень заощаджень населення України не є на високому рівні, тому і рівень вкладів, що трансформуватимуться в інвестиції, знаходитиметься на цьому ж рівні. Для тих, хто має грошові кошти і готовий їх інвестувати, на шляху зустрічаються певні перешкоди: обмеження щодо вкладання активів у ті чи інші фінансові інструменти, що зумовлено недосконалістю законодавства.

Висновки. Розглянувши особливості діяльності недержавних пенсійних фондів, можна зазначити, що вони займають значну роль на інвестиційному ринку, яка проявляється через ряд їхніх функцій. Проте існують і певні недоліки в процесі здійснення цими установами інвестиційних операцій. На цьому етапі важливою є роль держави, яка повинна забезпечити довіру громадян до недержавних пенсійних фондів через надання достовірної та повної інформації про діяльність таких установ, створити відповідну нормативно-правову базу щодо специфіки здійснення інвестування та сприятливі умови для максимального захисту вкладів.

Література

1. Бахмач А.О. Недержавні пенсійні фонди: статистика, перспективи / А.О. Бахмач // Вісник ПФУ : зб. наук. праць. – 2008. – № 9. – С. 14-15.
2. Біла С.О. Роль держави в управлінні розвитком недержавних пенсійних фондів / С.О. Біла // Публічне управління: теорія та практика : зб. наук. праць. – 2010. – № 1 (5). – С. 120-127.
3. Загальні положення системи пенсійного забезпечення // Міністерство соціальної політики України. [Електронний ресурс]. – Доступний з <http://www.mlsp.gov.ua/labour/control/uk/publish/>.
4. Закон України "Про недержавне пенсійне забезпечення": від 9 липня 2003 року № 1057-IV. [Електронний ресурс]. – Доступний з <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1057-15>.
5. Змієнко М.О. Сутність недержавних пенсійних фондів як інституційних інвесторів / М.О. Змієнко // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури : зб. наук. праць. – 2011. – Вип. 30 : Веб-сайт Нац. бібл. України ім. В.І. Вернадського. [Електронний ресурс]. – Доступний з http://nbuv.gov.ua/PORtal/soc_gum/ppei/2011_30/Zmienko.pdf.
6. Коваль О.П. Перспективи впровадження загальнообов'язкової накопичувальної пенсійної системи в Україні: вплив на економічну безпеку : монографія / О.П. Коваль. – К. : НІСД, 2012. – 240 с.
7. Момотюк Л.Є. Роль недержавних пенсійних фондів у системі пенсійного забезпечення / Л.Є. Момотюк // Фінанси України : журнал. – 2006. – № 6. – С. 71-77.
8. Недержавний пенсійний фонд "Відкритий пенсійний фонд "ФріФлайт". [Електронний ресурс]. – Доступний з <http://npf-ff.com.ua/uk/>.
9. Офіційний сайт Державної комісії з регулювання ринків фінансових послуг в Україні. [Електронний ресурс]. – Доступний з <http://www.dfp.gov.ua>.

Хома И.Б., Лопадчак М.З. Негосударственные пенсионные фонды как участники инвестиционного рынка

Представлены основные характеристики негосударственных пенсионных фондов, сущности и особенности их функционирования как участников инвестиционного рынка. Охарактеризована их деятельность и оценены тенденции развития. Рассмотрены особенности инвестирования активов негосударственных пенсионных фондов, в частности ограничения на осуществление этого процесса, определены факторы, влияющие на него. Проанализирована структура инвестированных пенсионных активов. Исследовано влияние состояния негосударственных пенсионных фондов на формирование инвестиционных ресурсов. Определены преимущества и недостатки, связанные с этой деятельностью, и предложены оптимальные пути их достижения и решения.

Ключевые слова: негосударственный пенсионный фонд, финансовые инструменты, пенсионные активы, инвестиционный портфель, фондовый рынок, защита вкладов.

Khoma I.B., Lopadchak M.Z. Non-governmental Pension Funds as Participants in the Investment Market

The basic characteristics of non-governmental pension funds, essence and features of their functioning as members of the investment market are clarified. Their activities are characterized as well as development trends are estimated. The features of investment of non-governmental pension funds, including restrictions of this process and the factors that influence it are considered. The structure of invested pension assets are analyzed. The article contains the investigation of non-governmental pension funds influence on investment resources. Advantages and disadvantages associated with this activity are determined and the best solutions of their achievements are suggested.

Key words: non-governmental pension fund, financial instruments, pension assets, investment portfolio, stock market, protection of deposits.

УДК 656.13

Доц. С.Г. Шевченко, канд. екон. наук –
ЛРІДУ НАДУ при Президентіві України

РОЛЬ ДЕРЖАВИ У ФОРМУВАННІ ТРАНСПОРТНИХ ЛОГІСТИЧНИХ ПОТОКІВ

Досвід ведення господарства в країнах колишнього Радянського Союзу наочно ілюструє згубну дію на суспільство неадекватної транспортної системи. Сьогодні для нормального перебігу економічних процесів необхідна конкурентна і прибуткова система транспортних послуг. Значення транспортної системи не можна недооцінювати. Населення, як основного споживача транспортних послуг, передусім цікавить доступність транспорту, його ціна й ефективність, а також питання безпеки і впливу на довкілля. Тому саме попит населення на товари-послуги і визначає розвиток транспорту. Впровадження нових логістичних схем і готовність за ними працювати є, без сумніву, позитивною тенденцією розвитку транспортної логістики в Україні.

Ключові слова: транспортна система, логістичний потік, державне регулювання, транспортний тариф.

Державі, за будь-якої форми господарювання, потрібна стабільна й ефективна транспортна система, яка дозволила б підтримувати економічне зростання. Участь і зацікавленість уряду в операціях перевезення очевидно пояснюється роллю транспорту в національній економіці. Відомо, що транспортування – це комплексна активність, пов'язана з переміщенням матеріальних ресурсів певним транспортним засобом. У логістичному ланцюзі транспортування складається з комплексних та елементарних активностей, що охоплюють експедитування, вантажопереробку, упакування, передачу прав власності на вантаж, страхування й ін.

Транспортна галузь призначена для ефективної та своєчасної доставки товарів на ринки по всій країні, забезпечуючи цим самим доступність для споживачів за розумними цінами. Справа, очевидно, не тільки в транспорті, адже його плачевний стан багато в чому зумовив нездатність командно-адміністративної економіки доставляти на ринки ту продукцію, яку вдавалося виробити. Щоб економіка була стабільною і ефективною, необхідна конкурентна і прибуткова система транспортних послуг.

У багатьох країнах світу держава втручається в роботу транспорту більшою мірою, ніж в інші галузі господарства. Таке втручання може набувати форми регулювання, підтримки або участі у власності. Державне регулювання полягає в тому, що уряд обмежує доступ перевізників до певних ринків або займається нормуванням транспортних тарифів. Політика підтримки транспорту виявляється в тому, що уряд допомагає галузі в дослідженнях і розробках, виділяє землю під залізничні магістралі або контролює систему управління повітряним транспортом. Державне управління діяльністю транспорту здійснюється насамперед шляхом проведення та реалізації економічної і соціальної політики, включаючи надання дотацій на пасажирські перевезення.

Серед комплексних активностей, що забезпечують функціонування транспорту, є тарифікація. Механізм тарифікації потребує економічного обґрунтування та державного контролю. Держава встановлює тарифи на транспортні послуги відповідно до законодавства України. Рівень тарифів на транспорт визначається згідно з нормативними витратами на одиницю транспортної роботи, рівнем рентабельності та оплатою податків. Розрахунки суми оплати послуг транспорту загального користування проводяться на основі чинних тарифів у порядку, визначеному статутами окремих видів транспорту та іншими актами законодавства України.

Одним із істотних факторів, що впливає на вибір перевізника, є вартість перевезення. Боротьба за клієнтів, неминуча в умовах конкуренції, вносить свої ринкові корективи в транспортні тарифи. Наприклад залізниці сьогодні серйозно конкурують з автомобільним транспортом у галузі перевезень невеликих партій вантажів, так званих дрібних і малотоннажних відправок. Якщо ще 20 років тому автомобільні перевезення на відстані понад 300 км вважались збитковими, то сьогодні цей вид надання транспортних послуг претендує на звання домінуючого. Це надає гальмівний вплив на зростання відповідних конкurentних, зокрема залізничних, тарифів.

Прикладом системи перевезень на короткі відстані є транспортна система міста. Великі міста відзначаються не тільки достатнім асортиментом перевізників, а й гнучкою системою тарифів. Системи тарифів на різних видах транспорту мають свої особливості. Транспортний тариф – це ціна за переміщення матеріального об'єкта в просторі. Транспортні тарифи включають тарифи на вантажні перевезення та пасажирські тарифи. Вантажний транспорт, доставляючи продукцію від виробників до споживача, збільшує її вартість. Пасажирський транспорт надає послугу. З огляду на це, формування пасажирських тарифів відноситься до сфери надання послуг, а в основу вантажних тарифів покладено суспільно необхідні витрати праці з доставки вантажу, що визначає вартість перевезення, грошовим вираженням якої є транспортний тариф. Згідно з Наказом Міністерства інфраструктури України 25.11.2013 р. № 940, рівень тарифів на перевезення пасажирів міським електротранспортом визначається на основі повної собівартості перевезень у прогностичному (плановому) періоді з урахуванням інвестиційної складової за формулою, що враховує повну собівартість перевезень усіх категорій пасажирів, чистий дохід, отриманий підприємствами від інших видів діяльності, планову рентабельність підприємства та запланований обсяг загальних пасажирських перевезень [1].

Умілим регулюванням рівня тарифних ставок різних зборів можна стимулювати також попит на додаткові послуги. Цікаво, що вартість перевезення, яка встановлювалася спочатку за угодою сторін, у процесі розвитку транспорту набула форми заздалегідь фіксованої плати. Система транспортних тарифів складається з: плати, що стягуються за перевезення вантажів; зборів за додатковій операції, пов'язаних із перевезенням вантажів; правил обчислення плат і зборів. Тарифи заздалегідь встановлюють плату за перевезення, оголошуються для відомостей і застосовуються до всіх відправників та одержувачів вантажів. Рівень тарифів на транспорті визначається відповідно до нормативних витрат на одиницю транспортної роботи, рівня рентабельності та оплати податків. Під час розроблення тарифної політики враховуються також рівень тарифів на інші види транспорту, інтереси учасників доставки. Відшкодування збитків від безплатних перевезень пільгових категорій громадян регулюється нормативними актами Кабінету Міністрів України.

Під час визначення транспортних тарифів базою є собівартість перевезення вантажів або пасажирів, до складу якої входить вартість засобів виробництва, які використовуються у процесі перевезення, заробітна плата працівників та інші витрати. Собівартість перевезення залежить від розмірів вантажного потоку, його складу, напрямку руху, відстані перевезення, виду транспорту та ін. Формування транспортних тарифів має певні особливості, пов'язані з особливостями транспорту як сфери діяльності. Крім цього, наприклад у Великобританії і Німеччині деякі транспортні компанії є власністю держави, яка суворо контролює їх ринки, набір послуг і тарифи. Такий контроль дає змогу уряду впливати на економічний успіх окремих регіонів, галузей або фірм.

Сторону споживання операцій транспортування – населення – передусім цікавить доступність транспорту, його ціна й ефективність, а також питання безпеки і впливу на довкілля. Зрештою, саме попит населення на товари зі всього світу і визначає розвиток транспорту. Для споживачів важливо, щоб транспортні послуги були недорогими, але їм небайдужі також безпека транспорту і його дія на довкілля. За останні два десятиліття в обох галузях досягнуто вражаючий прогрес.

За умови підвищення безпеки транспорту і скорочення збитку для довкілля у будь-якому випадку доводиться платити споживачам, тому їм і належить колективно вирішувати скільки безпеки та інших послуг вони хотіли б купити. Система стосунків із приводу транспортування складна через численність учасників. Це породжує часті конфлікти між сторонами, що мають різні комерційні інтереси, – вантажовідправниками, вантажоодержувачами і перевізниками, а також між сторонами, що мають макроекономічні інтереси, – державою і населенням. Ці конфлікти стали причиною дублювання функцій, регулювання і введення обмежень на надання транспортних послуг.

Перешкодою до активного впровадження логістичної системи управління транспортом в Україні є неготовність більшості українських компаній довірити управління своїх вантажів третій стороні на території України. Використовують таку схему переважно великі фірми, що працюють із транспортними компаніями на довгостроковій основі. Загалом управління транспортною системою України здійснюється за галузево-територіальним принципом.

Сьогодні багато великих українських транспортних компаній починають активно упроваджувати нові для України схеми транспортної логістики. Пріоритетом у цих випадках вважається не економія фінансів, а завдання побудувати структуру, чітку та узгоджене планування і, як результат, поступове вдосконалення схеми перевезення. Транспортна логістика в такому випадку дає змогу економити значно більше завдяки налагодженому ланцюжку вантажоперевезень і зниження ризиків.

Невеликий досвід роботи демонструє, що транспортна логістика має бути довгостроковою програмою. Логістика, як партнерство, повинна ґрунтуватися на двосторонній відвертості та взаємній довірі, а отже – державних гарантіях. Споживач транспортних послуг має знати повну інформацію про перевізника: за якою ціною отримуються ставки фрахту в судновласників, відсоток на операції тощо. Будучи ланкою логістичного ланцюга, споживач так само може брати участь у виборі умов транспортування. Транспортна компанія зі свого боку має всі дані й час, щоб удосконалити транспортний ланцюжок. Обидві сторони при цьому максимально зацікавлені в довгостроковій співпраці та в поліпшенні якості й термінів вантажоперевезення.

Останніми роками в літературі вживається термін "управління ланцюгом поставок" (Supply Chain Management) як варіант повної системної інтеграції процесів постачання, виробництва та дистрибуції, що видозмінює встановлені межі функціонування окремих учасників логістичного ланцюгу, формуючи в нових межах нову логістичну систему вищої ієрархії. Така логістична система набуває рис системної, функціонально наскрізної орієнтації на переміщення. Управління ланцюгом поставок означає концепцію планування, управління і контролю за допомогою ланцюга поставок, який охоплює всі фази створення і доставки логістичних цінностей – від місця отримання сировини через виробництво до кінцевого покупця з метою пропозиції відповідних товарів у відповідному місці та часі, у відповідній кількості та якості, за обґрунтованих витрат, з використанням сучасних інформаційних технологій. Перераховані принципи прийнято вважати основними правилами логістики. Цільове використання сучасної інформаційної технології вздовж ланцюга поставок створює нові можливості для його формування. Міжорганізаційна кооперація на засадах ланцюга поставок дає змогу досягти значних позитивних результатів управління запасами та здійснюється через спільну оптимізацію запасів усіх кооперованих підприємств. Відомо, що управління витратами ґрунтується на мінімізації логістичних витрат усього логістичного ланцюгу. Важливо враховувати, що горизонт часу співпраці має бути довготерміновий, обмін інформацією для планування та управління ланцюгом поставок має здійснюватися впродовж усього ланцюга, сфера контактів між партнерами має функціональний характер і поширюється на різні рівні управління. Для кооперованої співпраці учасників логістичного ланцюгу обов'язкове спільне постійне планування, узгодженість культури підприємств, поділ ризику, швидке переміщення товарів та інформації. Формування таких логістичних ланцюгів передбачає підготовку до управління ланцюгом поставок, яка охоплює фазу аналізу вимог клієнтів з урахуванням інших головних завдань, що реалізуються у структурі ланцюга поставок,

фазу аналізу відокремлених у структурі ланцюга поставок логістичних процесів, встановлення принципів управління стосовно ланцюга поставок, у яких реалізація потребує щоразу дещо інших алгоритмів управління, а отже, диференційованих вимог щодо систем логістичної інформації, розробку концепцій рішень у сфері технології логістичної інформації, фазу аналізу результатів стосовно варіантних рішень управління ланцюгом поставок, завдання якої – оцінка рівня реалізації поставлених цілей, вибір інтегрованих варіантів управління ланцюгом поставок [2].

Додатковим підтвердженням того, що транспортна логістика в Україні не стоїть на місці, а планомірно розвивається і переймає передовий досвід, є прагнення українських компаній спростити логістичний ланцюжок. Нерідко, товари, ввезені через українські порти, вивозяться на регіональні склади у всі регіони України. При чому іноді ці ж товари транспортуються із складів назад у портові міста для подальшого споживання. Як результат – компанія несе подвійні витрати на перевезення, вантаження і розвантаження, складські послуги, а також збільшуються ризики, пов'язані з перевезенням товарів. Прибрати зайву ланку логістичного ланцюжка можуть допомогти проміжні склади. Схема для логістики достатньо проста і полягає у прибиранні зайвих ланок – учасників, що призводить до економії.

Транспортна логістика в Європі вже давно активно використовує нові, прогресивні, водночас прості, схеми перевезень. Проблемою українського ринку транспортних послуг є неготовність більшості українських компаній довірити управління своїм вантажем третій стороні без необхідних гарантій. Державний нагляд і контроль покликаний забезпечити ринок перевезень необхідними інструментами і таким чином створити сприятливі умови для розвитку транспорту і формування нових логістичних потоків.

Література

1. НАКАЗ 25.11.2013 р., № 940. Про затвердження Порядку формування тарифів на послуги міського електричного транспорту. режим доступу. [Електронний ресурс]. – Доступний з <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z2035-13>
2. Економічна енциклопедія. – У 3-ох т. – Т. 2. / редкол.: ...С.В. Мочерний (відп. ред.) та ін. – К.: Вид. центр "Академія", 2000. – 864 с.
3. ZN.UA "Дзеркало тижня. Україна". [Електронний ресурс]. – Доступний з http://dt.ua/ECONOMICS/derzhava-vitratit-na-aeroporti-13-5-mlrd-gm-a-potim-privatizuye-122552_.html.
4. Азаренкова Г.М. Фінансові потоки в системі економічних відносин: монографія / Г.М. Азаренкова. – Харків: Вид. дім "Інжек", 2006. – 328 с.

Шевченко С.Г. Роль государства в формировании транспортных логистических потоков

Опыт ведения хозяйства в странах бывшего Советского Союза наглядно иллюстрирует пагубное действие на общество неадекватной транспортной системы. Сегодня для нормального протекания экономических процессов необходима конкурентная и прибыльная система транспортных услуг. Значение транспортной системы нельзя недооценивать. Население, как основного потребителя транспортных услуг, прежде всего интересуется доступностью транспорта, его цена и эффективность, а также вопрос безопасности и влияния, на окружающую среду. Поэтому именно спрос населения на товары-услуги и определяет развитие транспорта. Внедрение новых логистических схем и готовность по ним работать является, без сомнения, позитивной тенденцией развития транспортной логистики в Украине.

Ключевые слова: транспортная система, логистический поток, государственное регулирование, транспортный тариф.

Shevchenko S.G. State Role in Forming Transport Logistic Streams

Management experience in post Soviet Union countries evidently illustrates the pernicious operating on society of an inadequate transport system. These days, the competition and profitable system of transport services is needed for the normal flowing of economic processes. The value of a transport system has to be estimated. The population, as a basic user of transport services, is foremost interested in availability of transport, its price and efficiency, and also safety and influence on an environment. Therefore, the demand of population is on commodities-services and determines development of transport. The introduction of new logistic charts and readiness to work with them are undoubtedly a positive progress of transport logistic trend in Ukraine.

Key words: transport system, logistic stream, government control, transport tariff.

УДК 338.45(477.8)

Доц., ст. наук. співроб. Я.В. Шевчук¹, д-р екон. наук;
доц. Н.І. Ценклер², канд. екон. наук

РЕСУРСНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТА ОЦІНЮВАННЯ ОКРЕМИХ ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ КАРПАТСЬКОГО РЕГІОНУ

Проаналізовано ресурсне забезпечення розвитку економіки Карпатського регіону. Розглянуто та оцінено зміни станів окремих видів економічної діяльності за останні роки. Акцентовано увагу на внутрішньорегіональних відмінностях розміщення підприємств окремих видів економічної діяльності, зумовлених економіко-географічними та історичними передумовами. Встановлено, що відбувається перерозподіл робочої сили до галузей, які зорієнтовані на надання послуг населенню. Наголошено на потребі здійснення ефективної структурної диверсифікації промисловості для повноцінного і безпечного функціонування виробничих галузей Карпатського регіону та удосконалення регіональної політики України.

Ключові слова: вид економічної діяльності, ресурсне забезпечення, регіон, регіональна політика.

Карпатський регіон розташований на крайньому заході України і межує з Польщею, Словаччиною, Угорщиною, Румунією і Молдовою. До його складу входять чотири області: Закарпатська, Івано-Франківська, Львівська і Чернівецька. Прикордонне його положення, специфічні природні умови вплинули на формування господарського комплексу і визначили місце у загальнодержавному територіальному поділі праці.

Загальна площа території регіону становить 56,6 тис. км² або 9,4 % території України. Карпатський регіон має дуже вигідне географічне положення. Він розташований у центрі Європи на перетині шляхів сполучення із Заходу на Схід та з Півночі на Південь (рис. 1).

У Карпатському регіоні проживає 13,3 % населення України. Станом на 1 січня 2012 р. населення становить 6077,0 тис. осіб. У регіоні спостерігався найвищий показник народжуваності та природного приросту серед інших регіонів країни. Густота населення становить 107,3 осіб/км², що значно вище від середнього загальноукраїнського показника. Розселення населення досить нерів-

¹ Тернопільський інститут соціальних та інформаційних технологій;

² Ужгородський торговельно-економічний інститут Київського НТЕУ

номірне. У гірській місцевості воно у 2,5 раза нижче, ніж у середньому у регіоні. Міське населення становить 49 %. Регіон повністю забезпечує себе власною робочою силою. З регіону, з метою працевлаштування і відповідного заробітку, багато працездатного населення виїжджає за межі регіону і за кордон [8].

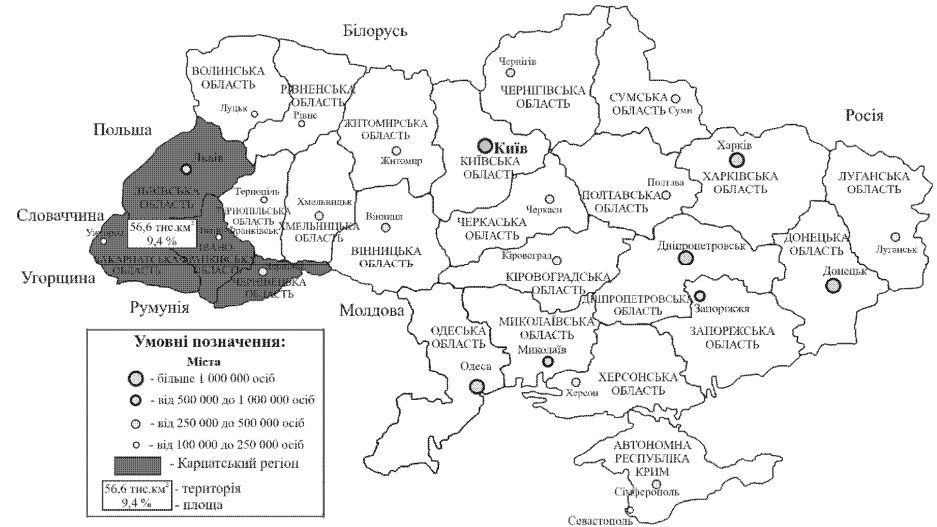


Рис. 1. Територія Карпатського регіону

У структурі господарства Карпатського регіону переважають промисловість, сільське господарство, транспорт, будівництво. Регіон спеціалізується на видобутку вугілля, природного газу, виробництві електроенергії, лісопереробці і виробництві меблів, будівельних матеріалів, харчових продуктів, фармацевтичній промисловості, нафтохімічній і хімічній, рекреаційній діяльності.

Внутрішньорегіональні відмінності розміщення підприємств окремих видів економічної діяльності зумовлені економіко-географічними та історичними передумовами. У Львівській обл. розвинена вугільна промисловість, електроенергетика, машинобудування, агропромисловий і транспортний комплекси та оздоровчо-туристичний. В Івано-Франківській області розвинуто електроенергетику, паливну, хімічну, нафтохімічну, нафтопереробну промисловість, вона вирізняється розвитком будівельних матеріалів і будівельної індустрії, агропромисловим комплексом, лісовою та деревообробною промисловістю.

Чернівецька і Закарпатська області за рівнем розвитку національного господарства є найменш розвинутими у регіоні та в Україні. Основу їх економіки становлять АПК, деревообробна промисловість, легка і харчова галузі [8]. Чисельність населення зросла, порівняно з 2013 р., на 600 тис. осіб і становила на 1 січня 2014 р. 6085,9 тис. осіб постійного населення або 13,4 % від всієї чисельності в Україні. Структуру наявного населення показано на рис. 2.

Упродовж останніх років у Карпатському регіоні три області, крім Львівської, мали приріст населення. Закарпатська область – єдина область, яка мала приріст сільського і міського населення. В Івано-Франківській і Черні-