Література

1. *Холл Кэлвин С., Линдсей Гарднер*. Менеджмент в энергетике. Пер. с англ. И. Б. Гриншпун. — М.: ЗАО Изд-во ЭКСМО-Пресс, 1999. — 592с.
2. *Чмут Т. К.* Управління енергетичним підприємством: Навч. посібник. — Харків, 1999. — 358 с.
3. Енергозбереження: планування та облік виконання організаційно-технічних заходів щодо економії паливно-енергетичних ресурсів / Стандарт організації України: СОУ 60.3-30019801-019:2005
4. Розпорядження КМ «Про схвалення Концепції проекту Загальнодержавної цільової економічної програми розвитку промисловості на період до 2017 року» від 09.07.2008 р. № 947-р.
5. Енергетична стратегія України на період до2030 року та подальшу перспективу.

Стаття надійшла до редакції 15.05.2011

УДК 330.322.003.13

Н. В. Погуда, аспірант
ДВНЗ «Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана», м. Київ

ОЦІНКА СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ ДЕРЖАВНИХ КАПІТАЛЬНИХ ВКЛАДЕНЬ

АНОТАЦІЯ: У статті автор здійснює оцінку ефективності капітальних вкладень на прикладі будівництва автодоріг, приводить розрахунки з використанням основних показників методики приведених витрат і намагається обґрунтувати доцільність вкладення коштів у проекти, метою яких є отримання соціального ефекту.
КЛЮЧОВІ СЛОВА: інвестиційний проект, капітальні вкладення, ефективність капітальних вкладень, оцінка економічної ефективності.

АННОТАЦИЯ: В статье автор осуществляет оценку эффективности капитальных вложений на примере строительства автодорог, приводит расчеты с использованием основных показателей методики дисконтирования денежных потоков и пытается обосновать целесообразность вложения средств в проекты, целью которых является получение социального эффекта.
КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: инвестиционный проект, капитальные вложения, эффективность капитальных вложений, оценка экономической эффективности.

© Н. В. Погуда, 2011

ANNOTATION: In the article an author carries out the estimation of efficiency of capital investments on the example of building of motorways, brings calculations over with the use of basic indexes of method of discounting of money streams and tries to ground expedience of investment of money in projects, the purpose of which is a receipt of social effect.
KEY WORDS: investment project, capital investments, efficiency of capital investments, estimation of economic efficiency.

Постановка проблеми. Відновлення транспортної мережі України і входження її до міжнародної євразійської транспортної системи обумовлено об'єктивними факторами таких, як розвиток міжнародних зв'язків, зростання ролі країни на світовій арені та розвиток транспортної системи у світі. Так як завданням державної інвестиційної політики є розвиток інвестиційної діяльності, спрямований на створення привабливого інвестиційного середовища та суттєвого нарощування обсягів інвестицій, то будівництво доріг є одним із шляхів щодо вкладення коштів у економіку нашої держави та покращення інвестиційного клімату України.

Тому будівництво автодоріг визнано одним із першочергових завдань держави щодо розвитку державної транспортної системи, оскільки сприятиме залученню інвестицій та розвитку придорожніх територій, покращить транспортно-експлуатаційні показники роботи автомобільного транспорту, а також зменшиться кількість дорожньо-транспортних пригод і покращить екологічні умови довкілля.

Аналіз досліджень і публікацій з проблеми. Актуальність даної проблеми привертає увагу великої кількості вітчизняних і зарубіжних вчених. Дослідженням розвитку державного регулювання інвестиційної діяльності займалися А. Сміт, Д. Рікардо, Е. Хансен, Р. Харрод, Р. Солоу та багато інших вчених, наукові розробки яких слугують методологічною основою для подальших досліджень. Серед вітчизняних вчених аналізом ефективності інвестиційних проектів займаються І. Бланк, Л. Борщ, А. Гойко, А. Пересада, І. Б. Скворцов, М. Мельник, В. Геєць, М. Герасимчук та ін. [1].

Метою статті є обґрунтування доцільності вкладення коштів у проекти, метою яких є отримання не економічного, а соціального ефекту.

Постановка завдання. Інвестиційна політика визначається станом економіки, основним завданням народного господарства у виробництві; науково-технічному і соціальному розвитку країни. Тому ситуація в інвестиційній політиці є своєрідним бароме-

тром стану справ в економіці. Якщо інвестиційній процес ослаблений, то немає того каталізатора, який необхідний для кардинальної перебудови народного господарства.

Особливе місце в системі інвестування посідають державні капітальні вкладення — вкладення коштів в об'єкти виробничої інфраструктури (транспорт і транспортне господарство, лінії електропередач, засоби передавання та опрацювання інформації тощо). Крім цього значні державні вкладення роблять у соціальну сферу (будівництво об'єктів охорони здоров'я, освіти, культури та інше). Постає питання, яким чином можна обчислити їх ефективність, яка їх основна мета, хто зацікавлений в інвестиціях такого типу.

Виклад основного матеріалу. Сучасна інвестиційна політика вимагає забезпечити соціальну спрямованість і високу народногосподарську ефективність капітальних вкладень, а також їх використання переважно на технічне переозброєння і реконструкцію діючих підприємств.

Тому **державні капітальні вкладення** — вкладення коштів, які спрямовані на створення і відновлення основних фондів, джерелом фінансування яких є кошти державного бюджету, державних підприємств та організацій, а також місцевих бюджетів [2].

Для оцінки ефективності державних капітальних вкладень скористаємось умовним прикладом щодо будівництва автодороги навколо м. Києва та оцінимо економічну ефективність обраного проекту на основі Методики приведених витрат та обґрунтуємо доцільність вкладення коштів у безприбуткові (з отриманням соціального ефекту) проекти [3].

Для того, щоб оцінити вказаний нами приклад, доцільно буде порівняти його з економічними показниками капітального ремонту уже існуючого шляху.

Необхідність будівництва автомобільної дороги навколо м. Києва визначається Державною програмою розвитку автомобільних доріг загального користування на 2007—2011 роки, затвердженою постановою Кабінету Міністрів України від 14.02.2007 року № 217.

Мета будівництва автомобільної дороги м. Києва — розвантаження від транзитного транспорту найбільшого в Україні транспортного вузла столиці України м. Києва та приведення до європейського рівня транспортно-експлуатаційного стану міжнародних транспортних коридорів на підходах до м. Києва.

Міністерство фінансів України з посиланнями на результати Рахункової палати США визначило середньосвітові ціни будів-

ництва 1 км дороги у 2008 році на рівні 20—25 мільйонів гривень. Проте, моніторинг вартості будівництво 1 км автомобільних доріг у багатьох країнах світу за даними реферативних журналів у цінах 2007 року становить (табл. 1).

Дані табл. 1 свідчать, що вартість будівництва доріг І категорії у більшості країн світу набагато вища, ніж в Україні.

Для оцінки ефективності вкладення коштів у будівництво доріг скористаємось Методикою оцінки ефективності інноваційних проектів та Методикою визначення економічної ефективності витрат на наукові дослідження і розробки та їх впровадження у виробництво [5].

Ефективність результатів робіт визначається в комплексі з оцінкою їх економічної та соціальної ефективності за допомогою системи показників. При розрахунках економічний ефект від будівництва розрахуємо у порівняні з капітальним ремонтом автодороги.

Таблиця 1

ВАРТІСТЬ БУДІВНИЦТВА ДОРІГ І КАТЕГОРІЇ

Місце будівництва	вартість 1 км дороги, млн євро
Мілан—Мантуя (Італія)	15,6
А-31 на ділянці Орхтруп—Гесте (Німеччина)	5,95
Хемніц—Лейпциг(Німеччина)	7,03
А-281 (Німеччина)	12,85
А-17 на ділянці Дрезден—Прочане(Німеччина)	15
Марібор (кордон з Угорщиною в Словенії)	6,95
Першов—Сванія (Словаччина)	9,45
Україна*	2,27

* прогнозні дані

Джерело: розрахунки складено на основі www. pzhb.site88.net

Так як вартість капітального ремонту становить 400 млн грн, термін експлуатації шляху після капітального ремонту — 10 років, а річні витрати на експлуатацію — 40 млн грн. За варіантом будівництва автодороги капітальні вкладення становлять 450 млн грн, термін експлуатації шляху — 16 років, а річні витрати на експлуатацію — 35 млн грн.

Спочатку необхідно розрахувати приведені витрати, сутність яких полягає у тому, що до поточних, або річних витрат на екс-

плуатацію додають частину капітальних вкладень, яка окупається за рік. Приведені витрати розраховуємо за формулою:

$$B' = C + E \times K\ , \qquad (1)$$

де C — витрати на експлуатацію за рік; E — коефіцієнт приведення (у нашому випадку прирівнюємо до процентної ставки); K — капітальні вкладення.

Кожен із запропонованих варіантів відрізняється один від одного і терміном експлуатації. Тому, у порівнянні приведених витрат на капітальний ремонт автодороги з відповідним варіантом її будівництва, першу величину треба відкоригувати на коефіцієнт, що враховує зміну терміну експлуатації. Коефіцієнт зміни експлуатації знаходимо за формулою:

$$k_{T_{(2)}} = \frac{\frac{1}{T_1} + E}{\frac{1}{T_2} + E}\ . \qquad (2)$$

Підставивши дані у формулу (2), отримали наступні розрахунки:

$$k_{T_{(2)}} = \frac{\frac{1}{10} + 0{,}15}{\frac{1}{16} + 0{,}15} = 1{,}176\ .$$

Економічний ефект від будівництва у порівнянні з капітальним ремонтом у розрахунку на один рік розраховуємо за формулою:

$$E_{p(2)} = B'_1 - B'_2 = \left(C + EK_1 k_{T(2)}\right) - \left(C_2 + EK_2\right). \qquad (3)$$

Отже, порівняльний економічний ефект дорівнюватиме:

$E_{р(2)} = (40 + 0{,}15 \cdot 400 \cdot 1{,}176) - (35 + 0{,}15 \cdot 450) = 8{,}06$ млн грн.

Проаналізувавши два проекти: реконструкцію та будівництво автодороги, можна зробити висновок, щодо доцільності будівництва. Оскільки будівництво автодороги навколо м. Києва забезпечить річний економічний ефект у порівнянні з реконструкцією у сумі 8,06 млн грн.

Але будівництво дороги крім економічного ефекту має ще і соціальний. Основними видами соціальних наслідків проектів, що визначаються в межах його ефективності, є зміни:

—структури виробничого персоналу та його кваліфікації;

—санітарно-гігієнічних і психологічних умов праці;

—рівня здоров'я працівників [5].

У відповідності до розрахунків [1] отримаємо наступні результати (табл. 2).

Таблиця 2

РЕЗУЛЬТАТИ РОЗРАХУНКУ КОЕФІЦІЄНТУ СОЦІАЛЬНОГО ЕФЕКТУ

Показник	Величина
Коефіцієнт збільшення робочих місць (K_1)	1,8
Коефіцієнт зменшення чисельності працівників зайнятих шкідливими видами праці (K_2)	1
Коефіцієнт підвищення кваліфікації (K_3)	1,27
Ступінь відповідності санітарно-гігієнічних умов праці до існуючих норм (K_4)	1,36
Рівень психологічного та естетичного стану процесу праці (K_5)	1,75
Коефіцієнт соціального ефекту	**1,4**

Отже, як бачимо, будівництво дороги дозволить не тільки отримати економічні, але і соціальні вигоди, а також збільшити пропускну здатність більше ніж у 2,5—4 рази (пропускна здатність автомагістралі становить від 100 тис. до 170 тис. авт./добу, а фактична інтенсивність руху на різних ділянках існуючих автомобільних доріг, на сьогоднішній день, складає від 11 тис. до 62 тис. авт./добу).

До позитивних наслідків реалізації проекту можна віднести:

—покращення транспортно-експлуатаційних показників роботи автомобільного транспорту;

—зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод;

—покращення екологічних умов довкілля за рахунок зменшення шкідливих викидів в атмосферу на 20—25 % [6].

—щорічний економічний ефект від покращення умов та зростання швидкості руху, зменшення втрат від дорожньо-транспортних пригод складає 580 млн грн[2].

—на прилеглих територіях створюються умови прискореного росту малого та середнього бізнесу, збільшенню зайнятості населення, розвитку соціальної інфраструктури.

Висновки. Необхідність будівництва автодоріг зумовлена не тільки наближенням Євро-2012, але і розвитком міжнародної

[1] Розраховано на основі Методики оцінки ефективності інноваційних проектів www.ukravtodor.gov.ua/clients/ukrautodor.nsf

[2] www.pzhb.site88.net/proekt Kuiv-odeca.htm

транспортної системи в цілому. Автодороги України потребують значних капітальних вкладень, оскільки більшість є зруйнованими або непридатними, що не тільки призводить до збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод, але погіршує розвиток транзитних шляхів. Тому залучення інвестора у такі проекти має покращити не лише інвестиційну діяльність, але й покращити як законодавчу, так і нормативну базу щодо оцінки ефективності державних капітальних вкладень.

Література

1. *Гойко А. Ф.* Методи оцінки ефективності інвестицій та пріоритетні напрями їх реалізації. — К.: ВІРА-Р, 1999. — 320 с.
2. *Шарапатюк Д. А.* Ефективність державних інвестицій у розбудову українського каналу в гирлі Дунаю // Актуальні проблеми економіки: науковий економічний журнал. — № 1 (79). — 2008. — С. 186—196.
3. Шиян Н.В. Методичні підходи до визначення ефективності державних інвестицій // Економіка та підприємництво; Збірник наукових праць молодих учених та аспірантів. — КНЕУ. — 2010. — Вип. 24. — С. 37—43.
4. Наказ «Про затвердження Положення про фінансування та державне кредитування капітального будівництва, що здійснюється на території України», від 23 вересня 1996 року № 127/201/173.
5. www. ukravtodor.gov.ua
6. www. pzhb.site88.net

Стаття надійшла до редакції 25.02.2011

УДК: 332.14.146(477)

В. М. Бородюк, д-р екон. наук,
проф., чл.-кор. НАН України,
Г. С. Фролова, канд. екон. наук,
ДВНЗ «КНЕУ імені Вадима Гетьмана»

ПРАВОВИЙ МЕХАНІЗМ БЛАГОУСТРОЮ НАСЕЛЕНИХ ПУНКТІВ: СТАН І НАПРЯМИ ВДОСКОНАЛЕННЯ

У статті розглянуто правові засади формування суспільних відносин у сфері благоустрою населених пунктів і територій України, проаналізовані нормативно-правові акти, що формують правовий механізм у цій галузі, визначені проблеми правового забезпечення сфери благоустрою та обґрунтовані напрями його вдосконалення на сучасному етапі соціально-економічного розвитку постсоціалістичної України.

© В. М. Бородюк,
Г. С. Фролова, 2011