

# ЕКОНОМІЧНИЙ МЕХАНІЗМ ВИЗНАЧЕННЯ КОНЦЕСІЙНИХ ПЛАТЕЖІВ ПРИ РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОЕКТІВ ДПП У МОРСЬКИХ ТОРГОВЕЛЬНИХ ПОРТАХ УКРАЇНИ

© 2015 БАБИНА О. Є., ВЛАСОВА В. П.

УДК 334.75

**Бабина О. Є., Власова В. П. Економічний механізм визначення концесійних платежів при реалізації проектів ДПП у морських торговельних портах України**

У статті визначено, що одним з найефективніших інструментів розвитку морських торговельних портів (МТП) України є використання державно-приватного партнерства (ДПП). Найбільш поширеною формою ДПП у портовій галузі є концесія. Концесії в морських торговельних портах – це інструмент створення, модернізації, експлуатації об'єкта портової інфраструктури за рахунок коштів приватного інвестора. У статті розглянуто основні підходи до визначення розміру концесійних платежів і зазначено, що на сьогодні методика визначення концесійних платежів для об'єктів портової інфраструктури, які передаються в експлуатацію, відсутня. Розроблено економічний механізм визначення диференційованого розміру концесійних платежів для існуючих об'єктів портової інфраструктури (brownfield-проекти) на основі коефіцієнта інвестиційної привабливості, який враховує рівень прибутковості порту, ефективність використання його майна, платоспроможність, фінансову стійкість, логістичну привабливість та здатність до саморозвитку. Диференційований підхід до визначення розміру концесійних платежів за запропонованою методикою дозволить збільшити надходження до бюджету від МТП з високим і середнім рівнем інвестиційної привабливості та залучити інвестора в порти з низьким рівнем інвестиційної привабливості.

**Ключові слова:** державно-приватне партнерство, морський торговельний порт, концесія, концесійні платежі, коефіцієнт інвестиційної привабливості.

**Рис.:** 3. **Табл.:** 1. **Формул:** 1. **Бібл.:** 19.

**Бабина Олена Євгенівна** – кандидат економічних наук, доцент, професор кафедри економіки і менеджменту, Київська державна академія водного транспорту ім. гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного (вул. Фрунзе, 9, Київ, 04071, Україна)

**E-mail:** ek\_m\_2013@ukr.net

**Власова Валентина Петрівна** – старший викладач кафедри економіки і менеджменту, Київська державна академія водного транспорту ім. гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного (вул. Фрунзе, 9, Київ, 04071, Україна)

**E-mail:** vp\_vlasova@mail.ru

УДК 334.75

UDC 334.75

**Бабина Е. Е., Власова В. П. Экономический механизм определения концессионных платежей при реализации проектов ГЧП в морских торговых портах Украины**

**Babyna O. Ye., Vlasova V. P. Economic Mechanism for Determining Concession Fees while Implementing the PPP-Projects for the Commercial Sea Ports of Ukraine**

В статье определено, что одним из самых эффективных инструментов развития морских торговых портов (МТП) Украины является использование государственно-частного партнерства (ГЧП). Наиболее распространенной формой ГЧП в портовой отрасли является концессия. Концессии в морских торговых портах – это инструмент создания, модернизации, эксплуатации объекта портовой инфраструктуры за счет средств частного инвестора. В статье рассмотрены основные подходы к определению размера концессионных платежей и отмечено, что на сегодня методика определения концессионных платежей для объектов портовой инфраструктуры, которые передаются в эксплуатацию, отсутствует. Разработан экономический механизм определения дифференцированного размера концессионных платежей для существующих объектов портовой инфраструктуры (brownfield-проекты) на основании коэффициента инвестиционной привлекательности, который учитывает уровень прибыльности порта, эффективность использования его имущества, платежеспособность, финансовую устойчивость, логистическую привлекательность и способность к саморазвитию. Дифференцированный подход к определению размера концессионных платежей по предложенной методике позволит увеличить поступления в бюджет от МТП с высоким средним уровнем инвестиционной привлекательности и привлечь инвестора в порты с низким уровнем инвестиционной привлекательности.

The article determines that one of the most effective tools for development of commercial sea ports (CSP) of Ukraine is the use of public-private partnership (PPP). For the sea port industry branch, the most common form of PPP is concession. Concessions in the commercial sea ports is used for creating, updating, operation of a port infrastructure object at the expense of private investor. The article takes into consideration the main approaches to determining amounts of concession fees and it has been noted that at the present day there isn't a methodology for determining amounts of concession fees for the port infrastructure objects, which have been available to providing services. An economic mechanism for determining the differential amount of concession fees for the existing port infrastructure objects (brownfield projects) has been elaborated on the basis of investment attractiveness, which takes into account the level of profitability of sea port, efficiency in the use of its assets, solvency, financial sustainability, logistic and capacity for self-development. A differentiated approach to determining amounts of concession fees according to the proposed methodology will help to increase revenues from the CSP with a high average level of investment appeal and attract investor in ports with low investment attractiveness.

**Key words:** public-private partnership, commercial sea port, concession, concession fees, coefficient of investment attractiveness.

**Pic.:** 3. **Tabl.:** 1. **Formulae:** 1. **Bibl.:** 19.

**Ключевые слова:** государственно-частное партнерство, морской торговый порт, концессия, концессионные платежи, коэффициент инвестиционной привлекательности.

**Рис.:** 3. **Табл.:** 1. **Формул:** 1. **Библ.:** 19.

**Бабина Елена Евгеньевна** – кандидат экономических наук, доцент, профессор кафедры экономики и менеджмента, Киевская государственная академия водного транспорта им. гетмана Петра Конашевича-Сагайдачного (ул. Фрунзе, 9, Киев, 04071, Украина)

**E-mail:** ek\_m\_2013@ukr.net

**Власова Валентина Петровна** – старший преподаватель кафедры экономики и менеджмента, Киевская государственная академия водного транспорта им. гетмана Петра Конашевича-Сагайдачного (ул. Фрунзе, 9, Киев, 04071, Украина)

**E-mail:** vp\_vlasova@mail.ru

**Babyna Olena Ye.** – Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, Professor of the Department of Economics and Management, Kyiv State Maritime Academy named after Hetman Petro Konashevich-Sahaydachnyi (vul. Frunze, 9, Kyiv, 04071, Ukraine)

**E-mail:** ek\_m\_2013@ukr.net

**Vlasova Valentyna P.** – Senior Lecturer of the Department of Economics and Management, Kyiv State Maritime Academy named after Hetman Petro Konashevich-Sahaydachnyi (vul. Frunze, 9, Kyiv, 04071, Ukraine)

**E-mail:** vp\_vlasova@mail.ru

Головною стратегічною метою розвитку морських торговельних портів (МТП) України є досягнення у найближчому майбутньому такого рівня розвитку портів, який би забезпечив їх гармонійне функціонування як елементу міжнародної транспортної мережі. Це означає, що вітчизняні порти повинні стати портами четвертого покоління.

На сьогоднішній день вітчизняні МТП перебувають у процесі реформування. У результаті реформи інвестиційне забезпечення розвитку МТП відбуватиметься на засадах державно-приватного партнерства (ДПП). Брайловський І. А. [1] зазначає, що «державна в проектах ДПП повинна, по-перше, відігравати роль творця справедливих «правил гри» (законодавчу роль); по-друге – об'єктивного арбітра (контрольноревізійну роль), що стежить за дотриманням правил кожної зі сторін; по-третє, роль специфічного бізнеспартнера, який бажає одержати різні переваги від співробітництва з приватним бізнесом».

Впродовж останніх років поняття «державно-приватне партнерство» є предметом ґрунтовних досліджень багатьох науковців. Дослідженню питань визначення сутності цього поняття, питанням формування та ефективного використання ДПП у різних галузях присвятили наукові праці багато вітчизняних і зарубіжних учених, зокрема: Варнавський В. Г. [2], Афанасьєва О. К. [3], Винницький Б., Лендєл М., Онищук Б., Сегварі П. [4], Шилепницький П. І. [5], Глен Паолетто [6], Роберто Бренес [7], Будник В. А. [8] та інші.

Незважаючи на велику кількість досліджень, невирішеними залишаються питання впровадження ДПП як дієвого інструменту забезпечення розвитку морських портів.

Метою статті є обґрунтування економічного механізму визначення концесійних платежів, який би стимулював залучення коштів для розвитку МТП України.

На думку авторів статті [9], сучасний морський торговельний порт є формою державно-приватного партнерства, в якій бере участь велика кількість компаній малого та середнього бізнесу, що виконують широкий

спектр портових послуг і надають велику кількість робочих місць. Ефективність залучення інвестиційних ресурсів на засадах ДПП залежить від ступеня готовності МТП до його впровадження. На рис. 1 наведено схему визначення готовності порту до впровадження ДПП.

На сьогодні портами реалізовано перші два етапи. Ідея партнерства держави та бізнесу в морських портах сприйнята та оцінена суспільством. Наприклад, Одеський МПТ вже близько двадцяти років використовує спільну діяльність, як форму ДПП. Складські комплекси, перевантажувальне обладнання юридично належить державі, проте «де факто» ними управляють приватні компанії, які вкладають кошти в їх розвиток та несуть відповідальність за ефективність і безпеку використання. У розвиток Одеського порту приватними компаніями вкладено понад 300 млн дол. [10].

В Адміністрації морських торговельних портів ведеться активна робота щодо залучення приватних інвесторів, визначено умови, на яких будуть реалізовуватися проекти ДПП. Ми можемо зазначити, що, наразі, стоїть завдання успішного впровадження проектів ДПП.

Основною проблемою для реалізації проектів є недосконалість нормативно-правової бази, необхідної для створення умов для повноцінного приватного інвестування в портову інфраструктуру. Перш за все, мова йде про прийняття всіх необхідних підзаконних актів, передбачених Законом України «Про морські порти України», у тому числі визначення меж портів, встановлення прав власників приватних операційних акваторій.

ДПП, як інструмент забезпечення розвитку та підвищення конкурентоспроможності морських портів, успішно застосовується в Латвії, Бельгії, Росії, Грузії, Італії, Туреччині, США та інших країнах.

ДПП у морських портах може реалізуватися в таких формах, як спільна діяльність, оренда, концесія. Найбільш поширеною формою ДПП у портовій галузі є концесія. Особливість її полягає в тому, що держава в рамках партнерських відносин, залишаючись повно-

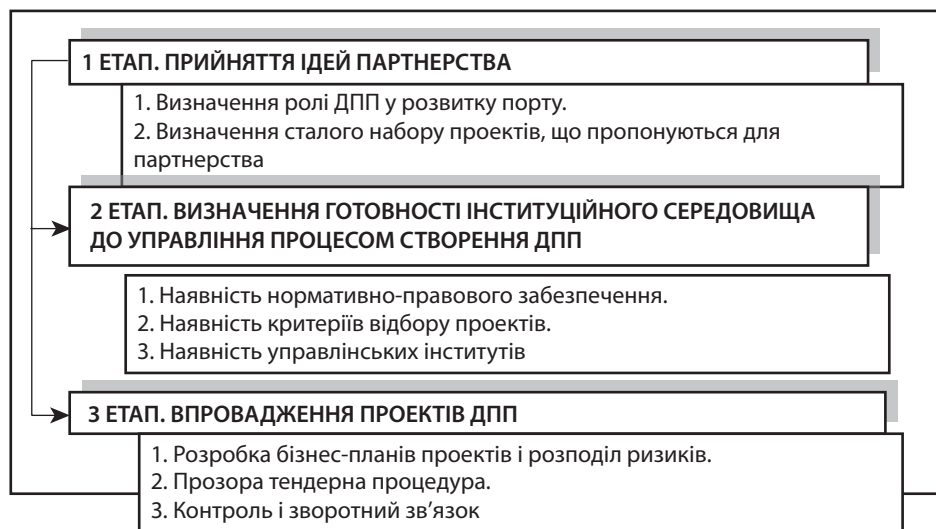


Рис. 1. Узагальнена схема визначення готовності впровадження ДПП у МТП

Джерело: складено авторами.

правним власником майна, що становить предмет концесійної угоди, уповноважує приватного партнера виконувати протягом певного часу обумовлені в договорі функції та наділяє його з цією метою відповідними повноваженнями, необхідними для забезпечення нормального функціонування об'єкта концесії. За використання державної власності концесіонер вносить плату на умовах, передбачених в угоді.

**З**акон України «Про морські порти» [11] дозволяє приватизацію портів, проте, на даному етапі реформування вітчизняної портової галузі, саме концесія є оптимальним варіантом співпраці. Вона дозволяє уряду вирішувати дві економічні проблеми: скоротити розміри державного фінансування розвитку портів та отримати до бюджетів усіх рівнів надходження від концесійних угод.

Аналіз літературних джерел [12, 13] дає змогу стверджувати, що на сьогоднішній день зміст поняття «концесія» розглядається в трьох напрямках:

- ✦ як особлива форма надання приватній особі на тимчасовій основі права на господарське використання державного або муніципального майна;
- ✦ як система відносин між державою та юридичною або фізичною особою, що виникають у результаті надання концесіонером прав на володіння, користування, а за певних умов – і на розпорядження державною власністю на договірній, строковій і платній основі, а також прав на здійснення певних видів діяльності;
- ✦ як передача концесіонером об'єкта державної власності для будівництва, модернізації, реконструкції, експлуатації, управління, обслуговування на визначених у договорі умовах і відповідно до концесійного законодавства.

Концесії в морських торговельних портах – це інструмент створення, модернізації, експлуатації об'єкта портової інфраструктури за рахунок коштів приватного інвестора.

На нашу думку, заслуговує уваги класифікація договорів концесії в морських портах залежно від цільового призначення і об'єкта концесії, проведена О. М. Кіфаком [14]. Концесійні договори, укладені відповідно до законодавства України, поділено на три групи:

- ✦ договори, в рамках яких об'єктом концесії виступає існуюче державне майно, а концесіонер одержує право на його експлуатацію – «концесія на експлуатацію»;
- ✦ договори, що передбачають не тільки право концесіонера на експлуатацію існуючого об'єкта концесії, але і його зобов'язання реконструювати такий об'єкт чи здійснити на його базі будівництво нових об'єктів – «концесія на реконструкцію»;
- ✦ договори, що передбачають право й обов'язок концесіонера здійснити будівництво нового об'єкта на вільній території і його подальшу експлуатацію – «концесія на будівництво» [14].

Ця класифікація вказує на обсяг робіт та, відповідно, обсяг інвестицій (оскільки держава залучає кон-

цесіонера передусім для вкладання ним коштів у об'єкт концесії), які має зробити концесіонер у морський порт. Якщо об'єкт концесії перебуває в належному стані, головне завдання концесіонера буде полягати в тому, щоб налагодити ефективний менеджмент, а саме – залучити належний вантажопотік та забезпечити рівномірність завантаження морського порту. Більшого обсягу інвестицій потребує договір на реконструкцію чи будівництво об'єкта концесії.

Виходячи з поданої класифікації визначення розмірів концесійних платежів, для кожного виду договору має відбуватись за різними методиками [8].

У світовій практиці розмір концесійних платежів у портах залежить від типу проекту. Підходи до розрахунку платежів по *greenfield*-проектів і *brownfield*-проектів принципово відрізняються [14].

*Brownfield*-проекти (будівництво на базі існуючих об'єктів) схожі з проектами з оренди державних активів. Міжнародна практика допускає розрахунок концесійних платежів у рамках таких проектів за аналогією з орендними платежами, а саме – на основі вартості існуючих державних активів, що передаються у концесію.

Платежі *greenfield*-проект (будівництво «з нуля»), зважаючи на їх специфіку, мають такі складові:

- 1) фіксовані регулярні платежі за використання державної території (наприклад, причалу), переданої для цілей реалізації концесійного проекту (за аналогією з орендою землі). Можуть встановлюватися або у фіксованому розмірі, або у процентному відношенні до вартості території, виходячи з її площі;
- 2) регулярні «гнучкі» платежі («*throughput royalty*»), розмір яких розраховується, виходячи з показників вантажообігу збудованого об'єкта концесії в тоннах або в TEU.

**П**одібний підхід є більш ефективним з точки зору держави, оскільки, з одного боку, інвестор, який вклав значні кошти в будівництво портового об'єкта, буде максимально зацікавлений у збільшенні його вантажообігу, що, відповідно, буде збільшувати не тільки прибуток інвестора, але і дохід держави від концесійних платежів. З іншого боку, навіть у випадку серйозного падіння вантажообігу з об'єктивних причин, державі гарантується мінімальний рівень платежів за рахунок фіксованої (орендної) складової – плати за користування територією, наданою у концесію.

Щодо об'єктів портової інфраструктури, які передаються в експлуатацію, методику визначення концесійних платежів на сьогодні не розроблено. Відсутність відповідної методики негативно впливає на порти, оскільки державне підприємство недоотримує доходів у разі заниженого розміру концесійних платежів, або взагалі втрачає потенційного інвестора, якщо ці платежі занадто високі.

Існує два основні підходи щодо визначення концесійних платежів:

1. Визначення розміру концесійного платежу в результаті концесійного конкурсу, як платежу від переможця, який запропонував вигідніші тарифи на перевантажувальні роботи та додаткові умови (у тому числі в частині впливу проекту на екологію, наповнення дер-

жавного та місцевого бюджетів, соціальної захищеності працівників тощо).

2. Визначення розміру концесійного платежу, виходячи з вартості основних засобів об'єкта концесії (саме цей підхід законодавчо закріплено).

Чинна універсальна Методика визначення розміру концесійних платежів передбачає їх розрахунок за спеціальною формулою [15]. Базою розрахунку є експертна ринкова вартість об'єкта концесії (річний розмір концесійного платежу не може перевищувати 10% від такої вартості).

**К**онцесійні платежі – це економічна основа концесійної моделі. Сьогодні, маючи неефективну структуру управління галуззю, застарілі основні засоби, в умовах скорочення вантажопотоку і високо-рентабельного транзиту порти залишаються містоутворюючими підприємствами, що наповнюють бюджети всіх рівнів. Адміністрацією морських торговельних портів України (АМПУ) у 2014 р. до державного бюджету відраховано 386 млн грн, до державних цільових фондів 144 млн грн, обсяг інших обов'язкових платежів склав 55 млн грн. Розмір виплачених згідно із законодавством дивідендів до Державного бюджету України склав 194 млн грн [16]. Отже, при реалізації концесійного механізму держава має отримувати не менше.

Розроблено економічний механізм визначення диференційованого розміру концесійних платежів для існуючих об'єктів портової інфраструктури (*brownfield*-проекти) з урахуванням коефіцієнта інвестиційної при-

вабливості. Для портів з високим рівнем інвестиційної привабливості застосовується підвищуючий коефіцієнт, для портів з низьким рівнем привабливості – понижуючий коефіцієнт. Методичні підходи до розрахунку концесійних платежів представлено на *рис. 2*.

Інвестиційна привабливість морського торговельного порту – це сукупність різноманітних факторів, що характеризують рівень прибутковості порту, ефективність використання його майна, платоспроможність, фінансову стійкість, логістичну привабливість та здатність до саморозвитку, що сприяє виникненню у потенційного інвестора бажання піти на певний ризик і забезпечити надходження інвестицій.

На інвестиційну привабливість МТП впливають як зовнішні, так і внутрішні фактори. Основними зовнішніми факторами є: ступінь регулювання з боку держави, розвиток галузі, логістична привабливість та інвестиційна привабливість регіону, а внутрішніми – виробничий потенціал, фінансовий стан, менеджмент, інвестиційна програма порту, ступінь інноваційності.

Визначення інвестиційної привабливості МТП запропоновано здійснювати в такій послідовності (*рис. 3*).

Інтегральний показник інвестиційної привабливості МТП пропонуємо визначати за формулою:

$$R_{in} = 0,41K\phi + 0,29K_{лог} + 0,17K_{inr} + 0,13K_{np}, \quad (1)$$

де  $K\phi$  – коефіцієнт, що характеризує фінансово-майновий стан;  $K_{лог}$  – коефіцієнт логістичної привабливості;  $K_{inr}$  – коефіцієнт інвестиційної привабливості регіону;  $K_{np}$  – коефіцієнт перспективності розвитку порту.



**Рис. 2. Методичні підходи до розрахунку концесійних платежів**

Джерело: складено авторами.



**Рис. 3. Основні етапи визначення інвестиційної привабливості МТП**

**Джерело:** складено авторами.

Вагомість складових показника інвестиційної привабливості порту визначено за результатами проведених експертних досліджень методом попарних порівнянь.

Одиничними параметрами при визначенні коефіцієнта фінансово-майнового стану є показники майнового стану, показники ліквідності та фінансової стійкості, показники ділової активності та рентабельності, показники динаміки.

Одиничними параметрами при визначенні коефіцієнта логістичної привабливості є належність порту до МТК, розташування поблизу промислових районів, транспортна доступність, перспективні вантажопотоки, складська потужність, коефіцієнт використання пропускної спроможності. При визначенні складових даного показника використані дослідження Тимошук О. М. і Мельник О. В. [17].

Одиничними параметрами при визначенні коефіцієнта перспективності розвитку порту є можливість будівництва нових терміналів, причалів, складів, можливість обслуговування суден дедевейтом понад 200 тис. тонн, можливість створення транспортно-логістичних центрів.

**К**оефіцієнт інвестиційної привабливості регіону характеризує соціально-економічний стан регіону в той чи інший момент часу, тенденції його розвитку, що відображаються в інвестиційній активності, рівень задоволення фінансових, виробничих, організаційних та інших вимог чи інтересів інвестора щодо конкретного регіону [18]. Показник інвестиційної привабливості регіонів у 2014 р. наведено в дослідженні [19]. За подальші періоди цей показник пропонується визначати за методикою, запропонованою Інститутом економічних досліджень та політичних консультацій [19].

За результатами розрахунку інтегрального показника інвестиційної привабливості та розробленою шкалою МТП України поділено на три групи: порти з високим, із середнім та низьким рівнем інвестиційної привабливості (табл. 1).

Диференційований підхід до визначення розміру концесійних платежів за запропонованою методикою дозволить збільшити надходження до бюджету від МТП з високим і середнім рівнем інвестиційної привабливості та залучити інвестора в порти з низьким рівнем інвестиційної привабливості. Дана методика дасть можливість захистити інтереси порту як концесієдавця, а також зацікавити потенційних інвесторів.

## ВИСНОВКИ

Концесія визнана однією з прогресивних форм ДПП у портах. Для реалізації інвестиційних проектів на умовах концесії в Україні є всі передумови: вантажопотоки, бажання та можливості операторів, перспективи для розширення ринків збуту, створене інституційне середовище для інвестування в порти. Необхідно лише знайти правильну комбінацію існуючих інструментів на рівні взаємодії держави та приватних операторів з метою забезпечення балансу інтересів вантажовідправників та транспортних компаній. ■

## ЛІТЕРАТУРА

- Брайловський І. А.** Інтереси і вигоди приватного сектора в державно-приватному партнерстві / І. А. Браїловський // Бізнес Інформ. – 2013. – № 8. – С. 232 – 236.
- Варнавський В. Г.** Партнерство государства и частного сектора: формы, проекты, риски / В. Г. Варнавский. – РАН ; Ин-

Шкала визначення величини коефіцієнтів інвестиційної привабливості

Значення інтегрального показника інвестиційної привабливості порту, <i>Rin</i>	Величина коефіцієнта інвестиційної привабливості порту, <i>Kin</i>	Рівень інвестиційної привабливості порту
9,1 – 10	3	високий рівень
8,1 – 9	2,7	
7,1 – 8	2,5	
6,1 – 7	2,3	середній рівень
4,1 – 6	2	
3,1 – 4	1,5	
1 – 3	0,75	низький рівень

ститут мировой экономики и международных отношений. – М.: Наука, 2005. – 315 с. – С. 34.

**3. Афанасьєва О. К.** Організаційно-економічні основи розвитку державно-приватного партнерства в морських портах України: автореф. дис. ... канд. економ. наук: спец. 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)» / О. К. Афанасьєва. – Одеса, 2011. – 21 с.

**4. Винницький Б.** Досвід та перспективи впровадження державно-приватних партнерств в Україні та за кордоном / Б. Винницький, М. Лендьял, Б. Онищук, П. Сегварі. – К.: «К.І.С.», 2008. – 146 с.

**5. Шилепницький П. І.** Державно-приватне партнерство: теорія і практика: монографія / П. І. Шилепницький; Інститут регіональних досліджень НАН України. – Чернівці, 2011. – 455 с.

**6. Paoletto, G.** Public-Private Sector Partnerships: An Overview of Cause and Effect / G. Paoletto // Public-Private Partnership in the Social Sector: Issues and Country Experiences in Asia and the Pacific (ADB Policy Papers Series № 1) / Edited by Yidan Wang. – Tokyo: ADBI Publishing, Asian Development Bank Institute, 2000. – 346 p.

**7. Brenes, R.** The need for Public-Private sector strategic partnerships – Who does What? / R. Brenes // Paper delivered at the Executive Forum on National Export Strategies, Montreux, Switzerland, 5 – 8 October, 2005. – Montreux, 2005 [Electronic resource]. – Mode of access: [www.intracen.org/workarea/DownloadAsset.aspx?id=52472](http://www.intracen.org/workarea/DownloadAsset.aspx?id=52472)

**8. Будник В. А.** Обоснование величины концессионных платежей по договорам концессии на строительство / В. А. Будник // Проблемы современной экономики. – 2013. – № 4 (48). – С. 338 – 338.

**9. Топчієв О. Г.** Одеський регіон: передумови формування, структура і територіальна організація господарства: навч. посіб. / Одес. нац. ун-т ім. І. І. Мечникова; авт. кол.: О. Г. Топчієв [керівник], І. І. Кондратюк, В. В. Яворська та ін. – Одеса: Астропринт, 2012. – 336 с.

**10. Петров Я.** Державно-приватне партнерство в портовому бізнесі / Я. Петров, О. Легка // Юридична газета № 37/ 14 вересня 2010 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.asterslaw.com/upload/iblock/966/yap\\_103.pdf](http://www.asterslaw.com/upload/iblock/966/yap_103.pdf)

**11.** Закон «Про морські порти України» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>

**12. Цогла О.** Теоретичні засади трактування поняття «концесія» / О. Цогла // Актуальні проблеми економіки. – 2013. – № 7(145). – С. 34 – 39.

**13. Варваренко В.** О целесообразности перехода на концессионные договоры в портах Украины / В. Варваренко // Транспорт. – 2010. – № 25 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://auro.com.ua/ru/publication/?t=2&ob=30>

**14. Кифак А.** Концессия: международный опыт и украинское законодательство / А. Кифак // Порты Украины. – 2012. –

№ 09 (121) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://portsukraine.com/node/3059>

**15.** Методика розрахунку концесійних платежів: Постанова КМУ від 12.04.2000 р., № 639 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua>

**16.** Міністерство Інфраструктури України. Державне підприємство «Адміністрація морських портів України». Відповідь на запит № 464 від 28.01.2015 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uspa.gov.ua/ru/>

**17. Тимошук О. М.** Формування механізму реалізації логістичної стратегії річкових портів / О. М. Тимошук, О. В. Мельник // Проблеми економіки. – 2013. – № 3. – С. 146 – 155.

**18. Асаул А.** Систематизация факторов, характеризующих инвестиционную привлекательность регионов / А. Асаул // Региональная экономика. – 2004. – № 2. – С. 53 – 62.

**19.** Рейтинг інвестиційної привабливості регіонів. Повна версія. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [ukrproject.gov.ua.sistes](http://ukrproject.gov.ua.sistes)

## REFERENCES

Afanasyeva, O. K. "Orhanizatsiino-ekonomichni osnovy rozvytku derzhavno-privatnoho partnerstva v morskyykh portakh Ukrainy" [Organizational and economic foundations of public-private partnerships in seaports Ukraine]. *Avtoref. dys. ... kand. ekon. nauk: 08.00.04*, 2011.

Asaul, A. "Sistematzatsiia faktorov, kharakterizuyushchikh investitsionnyu privlekatel'nost' regionov" [Systematization of factors that characterize the region's investment attractiveness]. *Regionalna ekonomika*, no. 2 (2004): 53-62.

Brailovskiy, I. A. "Interesy i vyhody pryvatnoho sektora v derzhavno-privatnomu partnerstvi" [Interest and use of the private sector in public-private partnership]. *Biznes Inform*, no. 8 (2013): 232-236.

Brenes, R. "The need for Public-Private sector strategic partnerships-Who does What?" <http://www.intracen.org/workarea/DownloadAsset.aspx?id=52472>

Budnik, V. A. "Obosnovanie velichiny kontsessionnykh plachezhey po dogovoram kontsessii na stroitel'stvo" [Justification of the value of concession payments under concession agreements for construction]. *Problemy sovremennoy ekonomiki*, no. 4 (48) (2013): 338-338.

Kifak, A. "Kontsessiia: mezhdunarodnyy opyt i ukrainskoe zakonodatel'stvo" [Concession: International Experience and Ukrainian legislation]. <http://portsukraine.com/node/3059>

[Legal Act of Ukraine]. <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>

[Legal Act of Ukraine] (2000). <http://zakon2.rada.gov.ua>

[Legal Act of Ukraine] (2015).  
Petrov, Ya., and Lehka, O. "Derzhavno-privatne partnerstvo v portovomu biznesi" [Public-private partnership in the port business]. [http://www.asterslaw.com/upload/iblock/966/yap\\_103.pdf](http://www.asterslaw.com/upload/iblock/966/yap_103.pdf)

Paoletto, G. "Public-Private Sector Partnerships: An Overview of Cause and Effect". In *Public-Private Partnership in the Social Sector: Issues and Country Experiences in Asia and the Pacific (ADB Policy Papers Series №1)*. Tokyo: ADBI Publishing; Asian Development Bank Institute, 2000.

"Reitynh investytsiinoi pryvablyvosti rehioniv. Povna versiiia" [Rating investment attractiveness of regions. Full version]. ukropject.gov.ua.sistes

Shylepnytskyi, P. I. *Derzhavno-pryvatne partnerstvo: teoriia i praktyka* [Public-private partnerships: Theory and Practice]. Chernivtsi, 2011.

Topchiiev, O. H. *Odeskyi rehion: peredumovy formuvannia, struktura i terytorialna orhanizatsiia hospodarstva* [Odessa region: background formation, structure and territorial organization of the economy]. Odesa: Astroprint, 2012.

Tymoshchuk, O. M., and Melnyk, O. V. "Formuvannia mekhanizmu realizatsii lohistychnoi stratehii richkovykh portiv" [Forma-

tion mechanism for implementing sourcing river ports]. *Problemy ekonomiky*, no. 3 (2013): 146-155.

Tsohla, O. "Teoretychni zasady traktuvannia poniattia «kontsesiia»" [The theoretical basis of the interpretation of the concept of "license"]. *Aktualni problemy ekonomiky*, no. 7 (145) (2013): 34-39.

Varvarenko, V. "O tselesoobraznosti perekhoda na kontsesionnye dogovory v portakh Ukrainy" [On the feasibility of transition to concession contracts in the ports of Ukraine]. <http://pravda.tis.ua/pravda>.

Varnavskiy, V. G. *Partnerstvo gosudarstva i chastnogo sektora: formy, proekty, riski* [Partnership between the government and the private sector: forms, projects, risks]. Moscow: Nauka, 2005.

Vynnytskyi, B. et al. *Dosvid ta perspektyvy vprovadzhennia derzhavno-pryvatnykh partnerstv v Ukraini ta za kordonom* [Experience and prospects of public-private partnerships in Ukraine and abroad]. Kyiv: K. I. S., 2008.

УДК 351.087.431.3:332.1.003.12(477)

## ОЦІНКА СТАНУ ПЕНСІЙНОГО ФОНДУ УКРАЇНИ: РЕГІОНАЛЬНИЙ АСПЕКТ

© 2015 ТКАЧЕНКО І. В.

УДК 351.087.431.3:332.1.003.12(477)

### Ткаченко І. В. Оцінка стану Пенсійного фонду України: регіональний аспект

Метою даного дослідження є визначення регіонів України, які створюють значне навантаження на бюджет Пенсійного фонду, а також здійснення аналізу обсягів надходжень пенсійних внесків і витрат на пенсійні виплати регіонів, що надасть можливість оцінити їх вплив на стан Пенсійного фонду країни в цілому та знайти джерела для його збалансування. У результаті здійснено аналіз демографічного стану та пенсійного забезпечення осіб пенсійного віку в розрізі регіонів України, виявлено взаємодіючі фактори та їх вплив на стан дохідної та витратної частин бюджету Пенсійного фонду. Також проведено оцінку участі кожного регіону у формуванні дохідної та витратної частин бюджету Пенсійного фонду, здійснено розподіл регіонів на групи за рівнем дефіциту та непокриттям витрат, що дало можливість виявити регіони «критичної групи», які створюють значне фінансове навантаження на бюджет Пенсійного фонду.

**Ключові слова:** демографічний стан, пенсійне забезпечення, власні пенсійні надходження, зайняте населення.

**Табл.:** 4. **Формул:** 1. **Бібл.:** 8.

**Ткаченко Ірина Віталіївна** – старший викладач кафедри обліку, аналізу і аудиту, Кременчуцький національний університет ім. М. Остроградського (вул. Першотравнева, 20, Кременчук, 39600, Україна)

**E-mail:** tirina@e-mail.ua

УДК 351.087.431.3:332.1.003.12(477)

### Ткаченко И. В. Оценка состояния Пенсионного фонда Украины: региональный аспект

Целью данного исследования является определение регионов Украины, создающих значительную нагрузку на бюджет Пенсионного фонда, а также проведение анализа относительно объемов поступлений пенсионных взносов и расходов на пенсионные выплаты регионов, что позволит оценить их влияние на состояние Пенсионного фонда страны в целом и найти источники для его сбалансирования. В результате проведен анализ демографического состояния и пенсионного обеспечения лиц пенсионного возраста в разрезе регионов Украины, определены взаимодействующие факторы и их влияние на состояние доходной и расходной частей бюджета Пенсионного фонда. Также выполнена оценка участия каждого региона в формировании доходной и расходной частей бюджета Пенсионного фонда. Проведено распределение регионов на группы по уровню дефицита и непокрытию расходов, что дало возможность выявить регионы «критической группы», которые создают значительную финансовую нагрузку на бюджет Пенсионного фонда.

**Ключевые слова:** демографическое состояние, пенсионное обеспечение, собственные пенсионные поступления, занятое население.

**Табл.:** 4. **Формул:** 1. **Библ.:** 8.

**Ткаченко Ирина Виталиевна** – старший преподаватель кафедры учета, анализа и аудита, Кременчугский национальный университет им. М. Остроградского (ул. Первомайская, 20, Кременчуг, 39600, Украина)

**E-mail:** tirina@e-mail.ua

UDC 351.087.431.3:332.1.003.12(477)

### Tkachenko I. V. Estimating the Status of the Pension Fund of Ukraine: Regional Aspect

This study is aimed to determine the regions of Ukraine, which are posing a significant strain on budget of the Pension Fund, as well as analyze the income volumes of pension contributions and payments to regions, in order to estimate the impacts on the State Pension Fund of the country in a whole and to find sources for its balancing. As result, an analysis of the demographic status and pension maintenance of persons in the retirement age by regions of Ukraine has been conducted, the interacting factors and their impact on the state of revenues and expenditures of the Pension Fund budget have been determined. Also, each region's participation in the formation of revenues and expenditures of the Pension Fund budget has been evaluated. A grouping of regions by the level of deficit and failure to cover expenditures has been carried out, which helped to identify the regions from «critical group», creating a significant financial burden on the Pension Fund budget.

**Key words:** demographic status, pension maintenance, private pension income, employed population.

**Tabl.:** 4. **Formulae:** 1. **Bibl.:** 8.

**Tkachenko Iryna V.** – Senior Lecturer of the Department of Accounting, Analysis and Audit, Kremenchuk Mykhailo Ostrohradskiy National University (vul. Pershotravneva, 20, Kremenchuk, 39600, Ukraine)

**E-mail:** tirina@e-mail.ua