

**МЕХАНІЗМИ ФІНАНСОВОГО
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІНФРАСТРУКТУРНИХ ПРОЕКТІВ**

Geraimovych L. V.,
Postgraduate of the Department of Finance
KNEU named after Vadym Hetman

**MECHANISMS OF FINANCIAL SUPPORT
INFRASTRUCTURE PROJECTS**

АНОТАЦІЯ. У статті обґрунтовано необхідність дослідження взаємозв'язку між рівнем і темпами урбанізації і фінансовим забезпеченням розвитку інфраструктурних проектів на місцевому рівні. Проведено ретроспективний аналіз розвитку урбанізаційних процесів в Україні та світі. На основі аналізу демографічних даних доведено, що в майбутньому кореляція між зростанням кількості міського населення та інфраструктурними потребами буде посилюватись. Підтверджено необхідність співпраці центральної та місцевої влад, а також приватного сектору задля акумуляції необхідних ресурсів у сфері фінансування важливих об'єктів інфраструктури.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: урбанізація, міське населення, міська інфраструктура, фінансування інфраструктури, фінансові інструменти.

ANNOTATION. This abstract emphasizes the need for research of interconnection between the level and pace of urbanization and financial support of infrastructure projects at local level. This is a retrospective analysis of urbanization processes in Ukraine and in the world. Based on the analysis of demographic data, it demonstrates that in the future correlation between the growth of urban population and infrastructure needs will be strengthened. It confirms the necessity of central and local government cooperation, as well as the connection with private sector to accumulate necessary resources for the financing of important infrastructure entities.

KEYWORDS: urbanization, urban population, urban infrastructure, infrastructure financing, financial instruments.

Постановка проблеми в загальному вигляді та її зв'язок з важливими науковими чи практичними завданнями. Актуальність теми дослідження обумовлена підвищенням рівня і темпів урбанізації, що приводить до зростання ролі міста в суспільстві. Зростання розмірів міст, утворення агломерацій, збільшення кількості зовнішніх зв'язків із зовнішнім світом, зростання створюваних обсягів ВВП у містах спричиняють виникнення широкої еконо-

мічної їх автономії. Збільшення чисельності населення призводить до посилення навантаження на інфраструктуру міста та муніципальний бюджет. Це, у свою чергу, і породжує потребу в удосконаленні наявного механізму фінансування процесів урбанізації, яка відбувається в Україні та світі.

Широке коло питань, пов'язаних з розвитком урбанізованих територій, а також фінансовим забезпеченням їх функціонування, досліджують у своїх працях іноземні та українські вчені Г.М. Лаппо, Е.М. Перцик, В.Л. Глазичев [3], І.М. Салій [6], А.Є. Буряченко [2], І.В. Запатріна [4], А. О. Салліван [5] та інші. Проте окремі проблемні аспекти, пов'язані з муніципальною інфраструктурою, у науковій літературі висвітлені недостатньо глибоко та потребують дальших досліджень.

Метою даної статті є дослідження процесів урбанізації, аналіз пов'язаних з нею проблем і процесів у взаємозв'язку з питаннями фінансування інфраструктурних потреб, спричинених зростанням чисельності міського населення.

Основні результати дослідження. Розуміння сутності урбанізації, її причин і особливо наслідків — впливу на структуру світової економіки, функціонування окремих міст і країн, а також способу життя населення — постійно змінюється. Раніше урбанізаційні процеси розглядались у розрізі демографії та статистики — як кількісні зміни структури та величини сільського та міського населення, проте, на даний момент трактування поняття «урбанізація» значно розширилось. Так, І. Салій визначає урбанізацію як історичний процес виникнення і збільшення кількості міст і концентрації у них людського та економічного потенціалу, що зумовлює зростання значення їх у розвитку суспільства [6, с. 17]. Російський урбаніст В. Глазичев пише, що якщо до недавнього часу під урбанізацією розуміли статистично вимірюваний процес переходу сільського населення до індустріальних міст, то на даний час з'ясовано, що природа цього процесу набагато складніша [3, с. 47]. Багатовимірність даного явища породжує потребу під час його вивчення застосовувати міждисциплінарний підхід, оскільки воно охоплює безліч взаємозв'язаних і детермінованих аспектів — економічний, політичний, соціальний, екологічний тощо.

Історично процеси швидкої урбанізації розпочались у більш розвинених країнах світу. У 1920 р. більше ніж 30 % їх населення проживало в містах, у 1950 р. частка міського населення досягла вже близько 50 %. У 2011 р. високий рівень урбанізації (майже 80 %) був притаманний Австралії, Новій Зеландії та Північній Америці. Європа, в якій близько 70 % населення проживає в містах,

характеризується найнижчим рівнем урбанізації для розвинених країн. Очікується, що до 2050 р. в Австралії, Новій Зеландії та Північній Америці частка міського населення становитиме вже 90%! Натомість для Європи у 2050 р. даний показник наблизиться до 82%.

Згідно зі звітом Департаменту з економічних і соціальних питань Організації Об'єднаних Націй, за останні 100 років глобальна частка міського населення збільшилася з мізерних 13% у 1900 р. до 29% у 1950 р. і у 2010 р. перевищила 50% [12]. За розрахунками ООН міське населення світу у 2050 р. становитиме понад 72%, тобто зросте від 3,6 млрд у 2011 р. до 6,3 млрд у 2015 р. Прогнозується, що в середині XXI ст. загальна чисельність міського населення досягне такого самого рівня, як і величина всього населення світу у 2002 р. (рис. 1). Експерти ООН очікують, що загальна кількість населення зростатиме більшою мірою за рахунок міського населення країн, що розвиваються, яке збільшиться від 2,7 млрд у 2011 р. до 5,1 млрд людей у 2015 р. Водночас частка сільського населення у найменш розвинених регіонах скоротиться з 3,1 млрд до 2,9 млрд людей. У більш розвинених країнах урбанізаційні процеси відбуватимуться значно повільніше: розмір міського населення зросте до 1,1 млрд у 2050 р. проти 1 млрд у 2011 р.

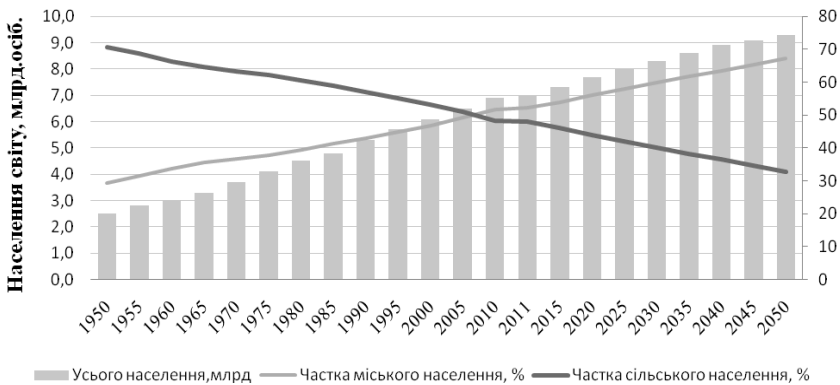


Рис. 1. Міське та сільське населення світу, 1950—2050 рр.⁶

Серед менш розвинених регіонів Латинська Америка характеризується найвищим рівнем урбанізації — 79%, більшим, ніж

⁶ Складено автором на основі [8].

аналогічний показник для Європи. Азія та Африка, навпаки, залишаються більшою мірою сільськими — з 40 % і 45 % міського населення відповідно. Утім, незважаючи на це, у 2011 р. в Азії була сконцентрована половина міського населення світу. Стосовно до окремих держав, то у 2011 р. приблизно три чверті (3,6 млрд осіб) міського населення світу проживали у 25 країнах, і розмір його варіює від 31 млн в Україні до 682 млн у Китаї. До речі, у Китаї, Індії та США проживає близько 37 % міського населення світу.

Урбанізаційним процесам, які відбуваються в Україні, притаманні деякі особливості, котрі ми спробуємо коротко описати. Починаючи з 1920-х рр. політика прискореної урбанізації була обумовлена курсом радянської влади на «соціалістичну індустріалізацію»: протягом 1920–1930-х рр. міське населення України збільшилось більше ніж удвічі. Друга хвиля урбанізації була обумовлена відновленням господарської системи країни в повенні роки: так, у 1939–1969 рр. кількість міст і селищ міського типу зросла на 63 % — до 1242. Третя хвиля урбанізації в Україні спостерігалась у 1960-х рр. і характеризувалась укрупненням населених пунктів, причому збільшення чисельності міських жителів обумовлювалось міграційним рухом сільського населення до міст на 48 %, природним приростом міського населення — на 38 % та адміністративно-територіальною реформою радянської влади — близько 14 %. Варто зазначити, що переважна кількість міського населення була сконцентрована у великих індустріальних містах, у яких розміщувалась основна частина економічних ресурсів країни, що, у свою чергу, призвело до виникнення нерівномірності розвитку окремих регіонів і до істотних диспропорцій у розмірах доходів сільського на міського населення в цілому та між мешканцями окремих населених пунктів, що справило визначальний вплив на характер урбанізаційних процесів в Україні надалі [1]. Активне переселення українців у міста почалось у 1940-х рр.: у 1950 р. у містах проживало 13,2 млн людей — 36 % від усього населення, у 1990 р. — 34,5 млн людей, або 67 %, тобто в період з 1950 до 1990 рр. чисельність міських мешканців зросла більше ніж у 2,5 разу (рис. 2). Однак з 1990 р. до 2010 р. кількість міського населення зменшилась до 31,2 млн осіб. У 2010 р. частка міського населення в нашій країні становила близько 69 %, при цьому, за прогнозами Департаменту з економічних і соціальних питань ООН, тенденція до зростання рівня урбанізації в Україні збережеться, і в 2025 р. 72 % населення проживатиме в містах.

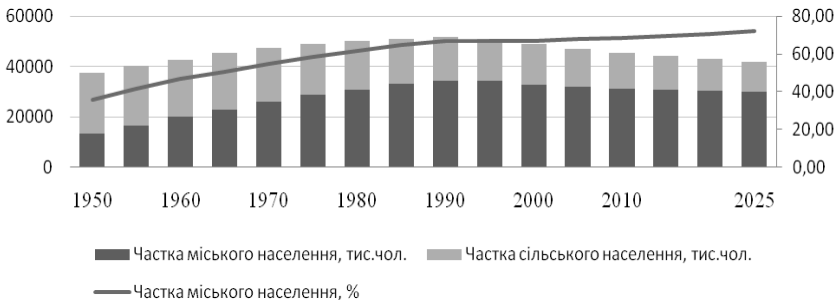


Рис. 2. Структура населення України, 1950–2025 рр.⁷

Починаючи з 1990 р. темпи приросту міського населення в Україні постійно знижуються: у період з 1950 до 1975 рр. приріст становив у середньому 3,4 %, з 1975 до 1990 рр. — 1,4 %, а з 1990 р. і досьогодні спостерігається скорочення кількості міських жителів. Прогнозується, що до 2025 р. ситуація не поліпшиться, хоч темпи зниження чисельності міського населення вповільняться (рис. 3).

Отже, проаналізувавши статистичну інформацію, можна дійти висновку, що на даний момент постійне зростання рівня урбанізації в Україні відбувається не завдяки додатному приросту кількості населення в містах, а у зв'язку із внутрішньою міграцією із села в місто, яка пояснюється дуже низькими доходами та занепадом господарського комплексу в сільській місцевості.

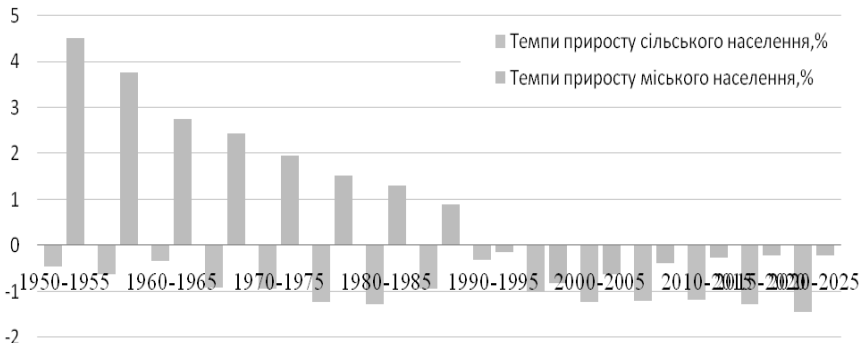


Рис. 3. Темпи проросту сільського та міського населення України у 1950—2025 рр.⁸

⁷ Складено автором на основі [8]

Слід зауважити, що ситуація, коли відбувається постійне зниження чисельності як міського, так і сільського населення, а рівень урбанізації підвищується через випередження темпів скорочення сільського населення над темпами зменшення кількості міських жителів, характерна не тільки для України. Як зазначається в доповіді [12] Департаменту з економічних і соціальних питань ООН, лише в кількох розвинених країнах чисельність населення буде зменшуватись. З 2011 до 2030 рр. кількість міських мешканців в Україні знизиться на 2 млн, а в Болгарії на 0,2 млн відповідно. У період з 2030 до 2050 рр. аналогічні процеси відбуватимуться в ще більшій кількості країн. Найбільше скорочення міського населення очікується в Японії (на 10 млн людей), у Росії (на 2,4 млн), у Республіці Корея (на 1,7 млн) та в Україні (на 1,3 млн).

Поняття «урбанізації» тісно пов'язане з глобалізаційними процесами, які на даному етапі активно відбуваються в світі. Це означає, що настав час переосмислити значення і роль міста в суспільстві. Під впливом глобалізації та інформаційної революції великі міста та мегаполіси набувають дедалі більшої економічної автономії як усередині країни, так і поза нею, нерідко виступаючи самостійними гравцями на світовій економічній, а й інколи політичній арені.

За даними McKinsey Global Institute [10] половина населення світу проживає у містах, створюючи близько 80 % глобального ВВП. Більше того, лише в 600 міських центрів мешкає п'ята частина населення світу та генерується 60 % глобального ВВП. На сьогоднішній день великі урбанізовані території в розвинених країнах є економічними гігантами. 380 найпотужніших міст із Топ-600⁹, які розміщені в розвинених країнах, виробляли 50 % глобального ВВП, з яких 20 % світового ВВП створювались у 190 містах Північної Америки. 220 найбільш міст у країнах, що розвиваються, генерують інші 10 % ВВП. Так, у китайських містах сконцентровано 4 % глобального ВВП. У 2007 р. у світі існувало 23 мегаполіси, які генерували 14 % усього ВВП світу. За прогнозами експертів McKinsey Global Institute, у 2025 р. у містах Топ-600 проживатимуть 2 млрд людей, тобто 25 % усього населення світу. Разом ці міста вироблятимуть 60 % глобального ВВП, що становитиме

⁸ Складено автором на основі [8].

⁹ Топ-600 — міста, в яких очікується найбільший приріст глобального ВВП у 2007–2025 рр.

64 трлн дол. США. Найбільший приріст ВВП (37 % від загального приросту) буде зафіксовано в середніх за величиною містах країн, що розвиваються, що сумарно перевищить обсяги зростання ВВП у мегаполісах і розвинених регіонах. При цьому найбільший приріст глобального ВВП очікуються у 216 містах Китаю — близько 30 %, 4 % — у містах Індії, 10 % — у 98 швидкозростаючих містах Північної Америки. Цілком очевидно, що зростання чисельності міського населення, збільшення економічної активності в містах спричинятиме посилення навантаження на транспортну, соціальну та інженерну інфраструктуру урбанізованих територій. Також урбанізаційні процеси актуалізують проблеми щодо забезпечення городян доступним і комфортним житлом, такими важливими інфраструктурними об'єктами, як дитсадки, школи, лікарні і т. ні.

Не секрет, що проблема недофінансування урбанізаційних процесів притаманна не тільки Україні. Оскільки ця проблема пов'язана з величезними обсягами інвестицій, необхідних для забезпечення муніципального розвитку, то виникає і в високо-розвинених країнах, і в країнах, що розвиваються. За розрахунками McKinsey Global Institute [9], для того щоб підтримувати поточний рівень зростання глобального ВВП, потрібно інвестувати в інфраструктуру 57 трлн дол. США до 2030 р., що перевищує вартість усієї інфраструктури, створеної на сьогоднішній день. Зокрема, за розрахунками місцевої влади міста Києва, лише столиці для побудови пріоритетних інфраструктурних об'єктів необхідно залучити близько 4 млрд євро [7]. Однак за сучасних умов неможливо гарантувати фінансування інфраструктурного комплексу міста, використовуючи кошти лише муніципального або центрального бюджету. Тому місцева та центральна влада повинні забезпечувати розроблення таких інфраструктурних проектів, які зацікавляли б приватних інвесторів. У світі поширеною схемою взаємодії муніципальної влади та бізнесу є публічно-приватне партнерство. Для того щоб даний фінансовий інструмент був дієздатним, необхідне виконання таких умов: створення ринків інфраструктурних проектів, достатня рентабельність інвестицій а також справедливий розподіл ризиків між муніципалітетами та приватним сектором. Серед інших популярних у світі інструментів фінансування проектів зі створення інфраструктури є бюджетні джерела, такі як збільшення місцевих податкових доходів і зборів (плата за затори, різні збори за паркування, платні смуги руху і дворівневі податки на нерухомість, джере-

лом яких є ті самі об'єкти інфраструктури). І, нарешті, використання міжнародної технічної допомоги, залучення кредитів і фінансування міжнародних фінансових організацій є дієвим механізмом одержання необхідних інвестицій. При цьому варто зауважити, що вибір тих чи тих схем фінансування залежить від рівня економічного добробуту країн та їхніх міст. Так, розвинені країни мають доступ до фондового ринку і можуть залучати необхідні обсяги капіталу звідти; країни ж, що розвиваються, зазвичай використовують гранти, міжнародну фінансову допомогу і т. ін. [11].

Для того щоб знайти способи оптимізації видатків і підвищити їх ефективність, фахівці з McKinsey Global Institute розробили низку рекомендацій, що базуються на ліпших практиках управління міською інфраструктурою [9]:

1. *Оптимізація портфеля проектів.* Одним із найпотужніших способів знизити загальну вартість інфраструктури є уникнення інвестування в проекти, які не мають чіткого обґрунтування та безперечних переваг. Власники проекту повинні використовувати точні критерії відбору, для того щоб потенційні проекти сприяли досягненню конкретних цілей, чому може допомогти розроблення методів визначення їх витрат і вигід. Важливим є встановлення пріоритетності проектів у прозорий і базований на фактах спосіб, оцінка потенційного їх впливу в поєднанні, а не ізольовано один від одного.

2. *Оптимізація реалізації проектів.* Для спрощення реалізації проектів треба прискорити процеси їх затвердження, вкладаючи значні обсяги коштів на ранніх стадіях у планування та проектування.

3. *Використання вже наявної інфраструктури.* Замість того щоб інвестувати в нові дорогі проекти, уряди можуть задовольнити деякі інфраструктурні потреби, оптимальніше використовуючи реальні можливості за допомогою підвищення ефективності використання наявних активів, оптимізації планування та здійснення технічного обслуговування наявних об'єктів.

Висновки. Урбанізація — складне та багатогранне явище, тому розуміння її сутності, значення для суспільства та ролі міста в ній постійно трансформується. За останні 100 років відбулися радикальні зміни у структурі розселення: глобальна частка міського населення збільшилася з усього лише 13 % у 1900 р. до 29 % у 1950 р. й у 2010 р. перевищила 50 %. За прогнозами ООН міське населення світу сягне більше за 72 % у 2050 р., тобто зросте від 3,6 млрд у 2011 р. до 6,3 млрд у 2015 р. За даними McKinsey

Global Institute, половина населення світу зосереджена в містах, створюючи близько 80 % глобального ВВП. Більше того, лише в 600 з них проживає п'ята частина населення світу та створюється майже 60 % глобального ВВП.

Статистичні дані не залишають сумніву, що рівень урбанізації й далі зростатиме як у високорозвинених країнах, так і в країнах, що розвиваються. Це спричинено економічною привабливістю міст і ліпшими умовами життя городян. Тож рівень урбанізації як відношення кількості міського населення до кількості всього населення, вищий у країнах із високим рівнем ВВП. Водночас кількісно чисельність міських мешканців збільшується набагато вищими темпами у країнах з нижчим рівнем доходів населення. При цьому саме в середніх за розмірами містах, а не у великих мегаполісах таке зростання найвідчутніше. Тому інфраструктурні потреби у країн Західної Європи та, скажімо, Латинської Америки будуть сильно різнитись. Так, у Європі жителі міст забезпечені житлом, об'єктами сучасної соціальної та транспортної інфраструктури. У зв'язку із цим місцева влада розробляє такі інфраструктурні проекти, що дозволяють ще більше підвищувати якість життя населення, поліпшувати екологічну ситуацію та забезпечувати дедалі зростаючі потреби економіки. Проте муніципальна влада у країнах із низьким рівнем доходів населення стикається із проблемами нетрів, відсутністю дешевого житла, доріг, дитсадків, лікарень і значною соціальною стратифікацією міських жителів. Разом з тим обсяг ресурсів, необхідних для фінансування інфраструктури, занадто великий, і жоден муніципальний бюджет не може акумулювати їх самостійно. Прогнозоване економічне зростання, збільшення потреб як населення, так і підприємств лише посилюватимуть навантаження на інфраструктуру міст. Тому місцева влада повинна використовувати такі інструменти, які забезпечать своєчасне та в повному обсязі фінансування інфраструктурних потреб. Серед них вважаємо за потрібне виділити такі:

- участь приватного сектору в міських інфраструктурних проектах може набувати форми державно-приватного партнерства (ДПП), в якому довгостроковий ризик передається приватному сектору;

- за допомогою альтернативного інструменту фінансування публічних інфраструктурних проектів за рахунок зростання місцевих податкових доходів;

- забудовники можуть також платити за інфраструктуру, необхідну для підключення їх новобудов до наявної інфраструкту-

ри, у вигляді зборів розвитку і податків на зростання вартості землі (податків, які стягуються за збільшення вартості нерухомості у зв'язку з розбудовою нової інфраструктури поблизу);

— кредити, облігації і «вуглецеве» фінансування є інструментами, що використовуються для залучення приватного фінансування за допомогою високоефективних ринків капіталу;

— раціональне використання вже наявних об'єктів інфраструктури.

Отже, на нашу думку, перспективними напрямками дальших досліджень можуть бути оцінка інфраструктурного потенціалу адміністративно-територіальних утворень і муніципальний менеджмент у сфері інфраструктурних проектів.

Література

1. Сучасні проблеми урбанізації в контексті національної безпеки України [Електронний ресурс] : аналітич. записка / Нац. ін-т стратегіч. досліджень при Президентові України. — 2013. — Режим доступу : http://www.niss.gov.ua/articles/1165/#_ftnref8

2. Буряченко А. Є. Використання іноземного досвіду фінансування місцевої інфраструктури / А. Є. Буряченко // Вчені записки : зб. наук. пр. / М-во освіти і науки України ; ДВНЗ «Київ. нац. екон. ун-т ім. В. Гетьмана» ; [відп. ред. А. Ф. Павленко]. — 2012. — Вип. 14. — Ч. 1. — С. 218—224.

3. Глазычев В. Урбанистика / В. Глазычев. — М. : Европа, 2008. — 408 с.

4. Запатрина И. В. Жилищно-коммунальная инфраструктура: формы и система их финансового обеспечения / И. В. Запатрина ; НАН Украины ; Ин-т экон. и прогнозирова. — К., 2010. — 336 с.

5. О'Салливан А. Экономика города : учебник / А. О'Салливан ; пер. с англ. — 4-е изд. — М. : ИНФРА-М, 2002. — 705 с.

6. Салій І. М. Урбанізація в Україні: соціальний та управлінський аспекти / І. М. Салій. — К. : Наук. думка, 2005. — 302 с.

7. Стратегія розвитку міста Києва до 2025 р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : http://kievcity.gov.ua/content/13_strateghija-rozvytku-2025.html

8. Division of the Department of Economic and Social Affairs of the United Nations Secretariat, World Urbanization Prospects: The 2011 Revision, 2012.

9. McKinsey Global Institute, «Infrastructure productivity: How to save \$1 trillion a year», January 2013.

10. McKinsey Global Institute, «Urban world: Mapping the economic power of cities». — March 2011.

11. Financing Green Urban Infrastructure (2012) / [O. Merk, S. Saussier, C. Staropoli, E. Slack, J.-H. Kim] // OECD Regional Development Working Papers 2012/10, OECD Publishing [Electronic resource]. — Available from : <http://dc.doi.org/10.1787/5k92p0c6j6r0-en>

12. Population Division of the Department of Economic and Social Affairs of the United Nations Secretariat // World Population Prospects. — 2010.

13. UN-Habitat (2013) State of the World's Cities Report 2012/13 // Prosperity of Cities. — New York.

14. United Nations. Department of Economic and Social Affairs. Executive summary [Electronic resource]. — Available from : http://www.un.org/esa/population/publications/WUP2005/2005WUPHighlights_Exec_Sum.pdf

Reference

1. Current problems of urbanization in the context of Ukraine's national security [Electronic resource]: analytical note — 2013 — Available from/ [in Ukrainian] : http://www.niss.gov.ua/articles/1165/#_ftnref8

2. *Buryachenko A.E.* Using foreign experience of financing local infrastructure «The researchers notes « — Collected Works, 2012/14, p. 218-224/ [in Ukrainian].

3. *Glazichev V. Urbanistics* / V. Glazichev. — M.: Europe, 2008 — 408 p/ [in Russian].

4. *Zapatrina I.V.* Housing and communal infrastructure: the reform and a system of financial support / National Academy of Sciences of Ukraine — K., 2010 — 336 p/ [in Russian].

5. *O'Sullivan, Arthur.* Urban economics. — 4th ed. — Moscow: INFRA-M, 2002 — 705 p/[in Russian].

6. *Salii I.M.* Urbanization in Ukraine: social and managerial aspects — K.: Naukova dumka, 2005 — 302 p/ [in Ukrainian].

7. Kyiv Development Strategy to 2025 [Electronic resource] / [in Ukrainian] — Available from: http://kievcity.gov.ua/content/13_-strateghija-rozvytku-2025.html

15. Division of the Department of Economic and Social Affairs of the United Nations Secretariat, World Urbanization Prospects: The 2011 Revision, 2012

16. *McKinsey* Global Institute, «Infrastructure productivity: How to save \$1 trillion a year», January 2013.

17. *McKinsey* Global Institute, «Urban world: Mapping the economic power of cities». — March 2011.

18. Financing Green Urban Infrastructure (2012) / [O. Merk, S. Saussier, C. Staropoli, E. Slack, J.-H. Kim] // OECD Regional Development Working Papers 2012/10, OECD Publishing [Electronic resource]. — Available from : <http://dc.doi.org/10.1787/5k92p0c6j6r0-en>

19. Population Division of the Department of Economic and Social Affairs of the United Nations Secretariat // World Population Prospects. — 2010.

20. UN-Habitat (2013) State of the World's Cities Report 2012/13 // Prosperity of Cities. — New York.

21. United Nations. Department of Economic and Social Affairs. Executive summary [Electronic resource]. — Available from : http://www.un.org/esa/population/publications/WUP2005/2005-WUPHighlights_Exec_Sum.pdf

УДК 336.221.264

Коломієць Г.Б.,

старший викладач кафедри фінансів
ДВНЗ «Київський національний
економічний університет
імені Вадима Гетьмана»

ПОДАТКОВЕ ПЛАНУВАННЯ ФІСКАЛЬНОГО ТЯГАРЯ

Kolomiets G.B.,

Senior lecturer of Finance
Kyiv National Economic University
named after Vadym Hetman

TAX PLANNING OF FISCAL LOAD

АНОТАЦІЯ. У статті проведено дослідження залежності фіскального тягара від типу виробництва та можливість його зменшення в процесі корпоративного податкового планування. Мета даного дослідження полягає у визначенні меж структурних компонентів доходу як об'єкту оподаткування та їх оптимізації в процесі податкового планування.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: оподаткування, корпоративне податкове планування, податковий тягар, податкова оптимізація.

ABSTRACT. In the article a study of dependence of fiscal load from the type of production and possibility of his reduction are undertaken in the process of the corporate tax planning. The aim of this research consists in determination of limits of structural components of profit as to the object of taxation and their optimization in the process of the tax planning.

KEYWORDS: taxation, corporate tax planning, tax load, tax optimization, average rate of tax.

Корпоративне податкове планування розглядається як оптимізація податкового портфеля підприємства, ускладнена ефектом