

# ФОРМУВАННЯ КРИТЕРІЇВ ОЦІНКИ ІНФРАСТРУКТУРНИХ ПРОЄКТІВ РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ПОРТІВ

© 2014 ЛОГУТОВА Т. Г., ДЕМ'ЯНЧЕНКО А. Г.

УДК 334.025

## Логутова Т. Г., Дем'янченко А. Г. Формування критеріїв оцінки інфраструктурних проєктів розвитку морських портів

Спектр критеріїв, за якими проводиться оцінка конкурсних пропозицій по проєктах державно-приватного партнерства в портовій галузі, включає досить вузьке, але ємне коло показників фінансово-економічної ефективності проєкту і кваліфікаційного рівня претендентів. Однак дослідження іноземних методик оцінки проєктів у морських портах і вітчизняного досвіду проведення концесійних конкурсів в інших галузях показало, що раціональним є більш чітке розмежування оцінювання як конкурсних пропозицій, так і самих претендентів. При роботі над статтею було використано декілька методів і підходів до наукового дослідження – узагальнення, систематизація, аналіз іноземного та вітчизняного досвіду проведення концесійних конкурсів і законодавчих актів. У результаті сформовано схему оцінювання конкурсних пропозицій та інвесторів, а також запропоновано алгоритм розрахунку інтегральної конкурсної оцінки, заснованої на розділенні конкурсних критеріїв на чотири групи: техніко-економічні, фінансові (для конкурсної пропозиції), фінансово-інвестиційні, організаційні (для інвесторів). Запропоновані аспекти вдосконалення методики конкурсного відбору проєктів, що реалізуються в портовій галузі за допомогою механізму державно-приватного партнерства, сприятимуть більш збалансованому та оптимальному вибору кращої пропозиції не тільки з точки зору змісту, але й характеристики інвестора, який її подає. З іншого боку, використання загальноприйнятого успішно апробованого в різних умовах реалізації проєктів бального методу оцінювання буде запорукою застосовності запропонованих заходів.

**Ключові слова:** методика, оцінка, конкурс, інфраструктурний проєкт, морський порт

**Рис.: 2. Формул: 8. Бібл.: 8.**

**Логутова Тамара Григорівна** – доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри інноватики та управління, Приазовський державний технічний університет (вул. Университетська, 7, Маріуполь, 87500, Україна)

**E-mail:** logutova\_t\_g@pstu.edu

**Дем'янченко Аліса Геннадіївна** – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри економіки та управління морським транспортом, Азовський морський інститут Одеської національної морської академії (вул. Черноморська, 19, Донецька обл., м. Маріуполь, 87517, Україна)

**E-mail:** ademyanchenko@gmail.com

УДК 334.025

## Логутова Т. Г., Дем'янченко А. Г. Формирование критериев оценки инфраструктурных проектов развития морских портов

Спектр критериев, по которым проводится оценка конкурсных предложений проектов государственно-частного партнерства в портовой отрасли, включает довольно узкий, но емкий круг показателей финансово-экономической эффективности и квалификационного уровня претендентов. Однако исследование иностранных методик оценки проектов в морских портах и отечественного опыта проведения концессионных конкурсов в других отраслях показало, что рациональнее является более четкое разграничение оценки как конкурсных предложений, так и самих претендентов. При работе над статьей были использованы несколько методов и подходов к научному исследованию – обобщение, систематизация, анализ зарубежного и отечественного опыта проведения концессионных конкурсов и законодательных актов. В результате сформирована схема оценки конкурсных предложений и инвесторов, а также предложен алгоритм расчета интегральной конкурсной оценки, основанной на разделении конкурсных критериев на четыре группы: технико-экономические, финансовые (для конкурсного предложения), финансово-инвестиционные, организационные (для инвесторов). Предложенные аспекты совершенствования методики конкурсного отбора проектов, реализуемых в портовой отрасли с помощью механизма государственно-частного партнерства, будут способствовать более сбалансированному и оптимальному выбору лучшего предложения не только с точки зрения содержания, но и характеристики инвестора, который его представляет. С другой стороны, использование общепринятого успешно апробированного в различных условиях реализации проектов бального метода оценки будет залогом применимости предлагаемых мероприятий.

**Ключевые слова:** методика, оценка, конкурс, инфраструктурный проект, морской порт.

**Рис.: 2. Формул: 8. Библ.: 8.**

**Логутова Тамара Григорьевна** – доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой инноватики и управления, Приазовский государственный технический университет (ул. Университетская, 7, Мариуполь, 87500, Украина)

**E-mail:** logutova\_t\_g@pstu.edu

**Дем'янченко Аліса Геннадіївна** – кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры экономики и управления морским транспортом, Азовский морской институт Одесской национальной морской академии (ул. Черноморская, 19, Донецкая обл., г. Мариуполь, 87517, Украина)

**E-mail:** ademyanchenko@gmail.com

UDC 334.025

## Logutova T. H., Demyanchenko A. H. Formation of Criteria of Assessment of Infrastructure Projects of Sea Ports Development

The spectrum of criteria, by which assessment of tender offers of projects of state-private partnership in the port industry is carried out, includes a small but capacious set of indicators of financial and economic efficiency and qualification level of contenders. However, the study of foreign methods of assessment of projects in sea ports and domestic experience of carrying out tenders in other industries shows that a more clear division of assessment of both tender offers and contenders is rational. The article uses some methods and approaches to scientific study – generalisation, systematisation and analysis of foreign and domestic experience of carrying out tenders and acts of law. In the result the article forms a scheme of assessment of tender offers and investors and also offers an algorithm of calculation of the integral tender assessment, based on division of tender criteria by four groups: technical and economic, financial (for a tender offer), financial and investment, and organizational (for investors). The offered aspects of improvement of methods of tender selection of projects, realised in the port industry with the help of the mechanism of state-private partnership, would facilitate a more balanced and optimal selection of the best offer not only from the point of view of its content, but also the characteristic of the investor that proposes it. On the other hand, the use of the common, successfully tested under different conditions of project realisation, numerical method of assessment would be the guarantee of applicability of the of the proposed measures.

**Key words:** methods, assessment, tender, infrastructure project, sea port.

**Pic.: 2. Formulae: 8. Bibl.: 8.**

**Logutova Tamara H.** – Doctor of Science (Economics), Professor, Head of the Department, Department of Innovation and Management, Pryazovskyi State Technical University (vul. Universytetska, 7, Mariupol, 87500, Ukraine)

**E-mail:** logutova\_t\_g@pstu.edu

**Demyanchenko Alisa H.** – Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, Associate Professor, Department of Economics and Management of Sea Transport, Azov Sea Institute of Odessa National Maritime Academy (vul. Chernomorska, 19, 87517, Ukraine)

**E-mail:** ademyanchenko@gmail.com

У результаті тривалого процесу обговорення важливості застосування механізму державно-приватного партнерства у вітчизняній морській портовій галузі, дослідження іноземного досвіду побудови ефективних відносин державного та приватного секторів, у 2012 р. було прийнято Закон України «Про морські порти України», а з середини 2013 р. він набув реального застосування. Одним із принципів державно-приватного партнерства в галузі було встановлено конкурсний механізм відбору інвесторів, що повинно забезпечити рівні умови та конкурентні засади роздержавлення [1].

При цьому найважливішою умовою ефективного конкурсу є вибір адекватних критеріїв оцінки проектів і вибору інвесторів для реалізації державно-приватного партнерства. Зазвичай концесійні конкурси на об'єкти портової інфраструктури у світовій практиці проводяться в два етапи через попередню кваліфікацію, у результаті якої відбираються інвестори, що відповідають основним вимогам участі. На другому етапі розглядаються безпосередньо конкурсні пропозиції учасників і дається їх оцінка.

Розглядаючи досвід країн, які активно використовують модель державно-приватного партнерства в розвитку портової інфраструктури, можна відзначити істотну схожість процедур і методик попереднього відбору учасників тендерів і їх пропозицій. Наприклад, в Індії, Південній Кореї, Англії вимоги попередньої кваліфікації включають наявність досвіду роботи з подібними проектами на морському транспорті, досвід участі в реалізації інфраструктурних проектів, фінансовий стан, організаційний і технічний потенціал. В Австралії даний етап доповнюється критерієм розуміння цілей проекту і потреб уряду, досвідом державно-приватного партнерства, характеристикою фінансової та комерційної структур підприємства (договірний, фінансовий механізми, фінансової стан). Оцінка конкурсних пропозицій йде в напрямку цінкових, фінансових і технічних критеріїв. В Індії основними є частка власного капіталу, потенціал зростання вантажообігу, генерований грошовий потік; в Південній Кореї – розмір тарифів на портові послуги, технічні особливості реалізації проекту; в Англії та Австралії – характеристика інженерних і проектних рішень, майбутня структура управління та методи роботи, план управління проектом, розподілу ризику, можливості отримання додаткових доходів, структура фінансування проекту, необхідність державного фінансування та нефінансової підтримки, грошові потоки від проекту, надходження до бюджету.

В Україні використовується загальноприйнята схема двоступінчастого відбору [2, 3]: разом із заявкою претендент подає інформацію, що характеризує його можливість брати участь у тендері – статут, фінансову звітність, розшифровку дебіторської та кредиторської заборгованості, відомості про наявність досвіду ведення подібної діяльності, можливості її техніко-технологічного забезпечення. Ці дані дозволяють конкурсній комісії зробити перший висновок про потенціал інвестора взяти на себе зобов'язання за проектом, а також дають уявлення про ризик, який генерує робота з таким партнером. Що стосується критеріїв відбору пропозицій, то їх набір залежить від конкретного об'єкта, переданого в концесію, і сутності самої угоди внаслідок існування відмінності в оцінці проектів, пов'язаних з модернізацією, реконструкцією або будівництвом, а також масштабом проекту (причал, термінал, портовий комплекс). При цьому можна відзначити загальні критерії,

такі як структура фінансування, розподілу витрат, грошового потоку, розмір концесійних платежів, соціальна ефективність. Крім того, для концесії терміналу такими можуть бути вантажообіг, пропускна здатність, продуктивність, витрати, відсоток використання потужностей. Тобто, загалом, оцінювання конкурсних пропозицій ділиться на дві складові: техніко-економічні характеристики і фінансові, доповнювати які може створювана конкурсна комісія залежно від специфіки об'єкта концесії.

На додаток до оцінювання конкурсних пропозицій доцільним також є відбір інвесторів, здатних найбільш ефективно реалізувати проект. У Положенні про проведення концесійного конкурсу та укладення концесійних договорів [3] основними критеріями визначення переможця концесійного конкурсу є:

- ✦ надійність концесіонера;
- ✦ найбільш вигідна та надійна схема фінансування проекту;
- ✦ вкладення в проект якомога більшої частини власних коштів;
- ✦ термін будівництва, реконструкції та окупності об'єкта концесії;
- ✦ умови використання об'єкта концесії для надання суспільних послуг;
- ✦ кількість персоналу – громадян України, у тому числі з реорганізованих державних портових підприємств, що будуть працювати на об'єкті.

Досвід реалізації державно-приватного партнерства, узагальнений в Посібнику для участі приватного сектора в портовій діяльності Економічної та соціальної комісії для Азії і Тихого океану (ЕСКАТО) [4], показує, що в наявності адекватних критеріїв оцінювання приватних партнерів зацікавлені не стільки державні органи, які таким чином роблять процедуру відбору більш прозорою, скільки самі інвестори, тому що це дає їм можливість заздалегідь оцінити власну конкурентоспроможність і представити конкурсній комісії свої сильні сторони. Для цього експерти спеціалізованого підрозділу ООН рекомендували використовувати такі аспекти діяльності інвестора і результатів проекту, як:

- ✦ вантажообіг;
- ✦ досвід управління портом;
- ✦ ефективність управління;
- ✦ досвід ведення міжнародної діяльності;
- ✦ орієнтація на використання вітчизняних поставальників;
- ✦ ступінь участі співробітників у управлінні;
- ✦ бюджетна ефективність.

Наприклад, у порту Роттердам (Нідерланди) використовують чотири критерії оцінки конкурсних заявок: фінансова пропозиція (40%), бізнес-план (25%), стійкість пропозиції (20%) та концепція розвитку терміналу (15%). В аспект стійкості включено структуру використовуваних видів транспорту (залізничного, внутрішнього водного транспорту, автомобільні шляхи внутрішніх вантажних районів), відходи від діяльності терміналу, бачення перспективи стійкого розвитку. У фінансовому плані пропозиції оцінюються з точки зору обсягу гарантій у доповнення до звичайних доходів від оренди землі та портових зборів. Бізнес-план в основному стосується розвитку порту Роттердам, залучення нових вантажопотоків, формування консорціумів із судноплавними компаніями, а також ефективності діяльності

та якості надаваних послуг. У порту Барселони (Іспанія), як і у випадку з Роттердамом, пропозиції оцінюються з техніко-експлуатаційного, фінансового боків (40% і 30% відповідно), а також з точки зору якості та складу бізнес-плану розвитку території (30%). Відбір інвесторів для концесії в Антверпені (Бельгія) та Піреї (Греція) також проходить на основі досвіду роботи в галузі, інвестиційного потенціалу, бізнес-плану та фінансових характеристик [5].

Таким чином, спектр критеріїв оцінювання конкурсних пропозицій та інвесторів, які їх подають, включає досить вузьке, але ємне коло показників фінансово-економічної ефективності проекту і кваліфікаційного рівня претендентів. Однак раціональним було б більш чітко розмежування оцінювання в умовах проведення концесійного конкурсу в напрямку конкурсних пропозицій претендентів та їх самих. Такий підхід може бути актуальним у разі, якщо інвестори подають конкурсні пропозиції відповідно до мінімально встановлених вимог або вони мають схожу фінансово-економічну, виробничу характеристику. Внаслідок цього настає черга конкуренції не пропозицій, а самих претендентів, оцінювання яких стає самостійним етапом конкурсного відбору.

Узагальнено процедуру оцінювання конкурсних пропозицій та інвесторів пропонується звести в таку схему (рис. 1).

Повертаючись до практики державно-приватного партнерства в портовій галузі, слід зазначити, що критеріями вибору ефективних партнерів можуть стати як загальноприйняті, описані у Положенні про проведення концесійного конкурсу, так і спеціальні. При цьому в Положенні вказується на обов'язкове дотримання техніко-економічних і фінансових вимог, а спеціальними можна визначити такі:

- ✦ група фінансово-інвестиційних критеріїв (рівень фінансово-економічного стану, необхідність, форма і обсяг державної підтримки, фінансові гарантії);
- ✦ група організаційних критеріїв (власний вантажопотік, власний флот, досвід роботи з даним портом або в портовій галузі в принципі, кваліфікований персонал з досвідом реалізації проектів у портовій галузі, додаткові капіталовкладення на модернізацію супутньої інфраструктури, реалізація соціальних програм спільно з місцевими органами влади та громадськістю, гарантії щодо виконання екологічних заходів захисту навколишнього середовища).

Проте варто приділяти увагу не тільки критеріям відбору конкурсних пропозицій та інвесторів, а й методиці вибору переможця конкурсу. На сьогодні у практиці проведення концесійних конкурсів в Україні та Російській Федерації використовується кілька підходів з використанням бальних оцінок, які визначаються експертним методом:

- ✦ шляхом порівняння конкурсних пропозицій з урахуванням коефіцієнта значущості кожного параметра;
- ✦ на основі відносних оцінок параметрів в порівнянні з кращою пропозицією або вимогами за конкурсом.

Прикладом оцінювання конкурсних пропозицій може служити наведена методика в інструкції для претендентів, які подали заяву на участь у концесійному конкурсі на право управління, будівництва та експлуатації цілісного майнового комплексу комунального підприємства «Первомайський міський водоканал» (м. Первомайськ, Миколаївська обл.) [6]. Вона передбачає проведення низки дій.

1. Присвоєння критеріям оцінки конкурсних пропозицій певних балів за ступенем їх значущості, сума яких дорівнює ста балам.



Рис. 1. Схема оцінювання конкурсних пропозицій та інвесторів [розроблено авторами на підставі [3]]

2. Для кількісних параметрів оцінювання краща пропозиція отримує максимальну кількість балів за критерієм оцінювання, а бали інших учасників розраховуються за формулою:

$$B_{уч_i} = \frac{Зкр_{ij}}{Зкр_{i, \max}} \cdot Bкр_i, \quad (1)$$

де  $B_{уч_i}$  – бал учасника за  $i$ -м критерієм оцінки;  $Зкр_{ij}$  – значення  $i$ -го критерію оцінки у  $j$ -го учасника конкурсу;  $Зкр_{i, \max}$  – максимальне значення  $i$ -го критерію;  $Bкр_i$  – привласнюються бали за  $i$ -тим критерієм оцінки.

3. Для якісних параметрів оцінювання бали присвоюються за принципом наявності (бали присуджуються в повній мірі) або відсутності (кількість балів дорівнює нулю) даної умови.

У практиці оцінювання конкурсних пропозицій в Російській Федерації широко використовується інша методика, описана Максимовим В. В. [7], у відповідності до якої за критеріями конкурсу розподіляються коефіцієнти вагомості, значення конкурсних пропозицій нормуються від 0 до 1, а підсумкова оцінка формується шляхом сумування добутків нормованих значень параметрів та її вагових коефіцієнтів. Конкурсна пропозиція не відповідає вимогам конкурсу і не оцінюється по конкретному критерію, якщо в ньому зазначено значення вище або нижче нормативного за умовами конкурсу.

Інтерес представляє також методика оцінки інвестиційних проектів, запропонована консалтинговою компанією «Capital Legal Services» (Россія) [8], в якій критерії конкурсу поділяються на технічні, юридичні і фінансові, яким присвоюються оцінки: 40, 20 і 40 балів відповідно.

Технічна частина конкурсної пропозиції оцінюється через аналіз відповідності переліку документів встановленим вимогам:

1. План стратегічного розвитку (15 балів):
  - 1.1. Довгострокові перспективи та цілі розвитку об'єкта (8 балів).
  - 1.2. Комерційний розвиток об'єкта (7 балів).
2. Бізнес-план проекту (20 балів):
  - 2.1. План капітального будівництва та реконструкції (7 балів).

- 2.2. Прогноз експлуатаційних витрат (7 балів).
- 2.3. Прогноз виручки (6 балів).
3. План управління ризиками (5 балів):
  - 3.1. Оцінка ризиків (2 бали).
  - 3.2. Заходи щодо зменшення наслідків настання ризиків (3 бали).

При цьому ставиться оцінка «відмінно» і пропозиція не коригується на понижуючий коефіцієнт, якщо документ відповідає вимогам конкурсу; оцінка «добре» і понижуючий коефіцієнт 0,75, якщо в більшій частині відповідає вимогам; оцінка «задовільно» і понижуючий коефіцієнт 0,5, якщо частково відповідає; оцінка «слабо» і понижуючий коефіцієнт 0,25, якщо мало відповідає вимогам; оцінка «неприйнятно» має на увазі прирівнювання нулю оцінки даного параметра з конкурсної пропозицією, оскільки документ не відповідає вимогам конкурсу.

Юридична частина конкурсної пропозиції оцінюється виходячи із запропонованих змін до проекту контракту: чим їх менше, тим більший бал присуджується.

Фінансова частина оцінюється в двох напрямках: оцінка здійсненності фінансових пропозицій (від 0 до 10 балів) і оцінка за розміром платежу по інвестиційному контракту (максимальному запропонованому платежу присвоюється 30 балів, інші учасники конкурсу отримують оцінки виходячи зі співвідношення з максимальним значенням, помноженим на 30 балів).

Узагальнюючи результати проведеного дослідження можна відзначити, що в практиці оцінювання конкурсних пропозицій використовується стандартний набір методик, заснованих на експертних оцінках. Їх сутність полягає в аналізі відповідності параметрів пропозицій встановленим вимогам і пошуку кращого за кількісними та якісними критеріями. Однак за прикладом поділу критеріїв оцінювання при проведенні конкурсних процедур на дві групи – оцінка конкурсної пропозиції та оцінка інвестора – доцільно вдосконалити методика вибору переможця концесійного конкурсу шляхом розрахунку інтегральної конкурсної оцінки, побудованої за принципом дерева критеріїв (рис. 2).

Представлений на рис. 2 алгоритм засновано на певних умовах і послідовності здійснення оцінювання:

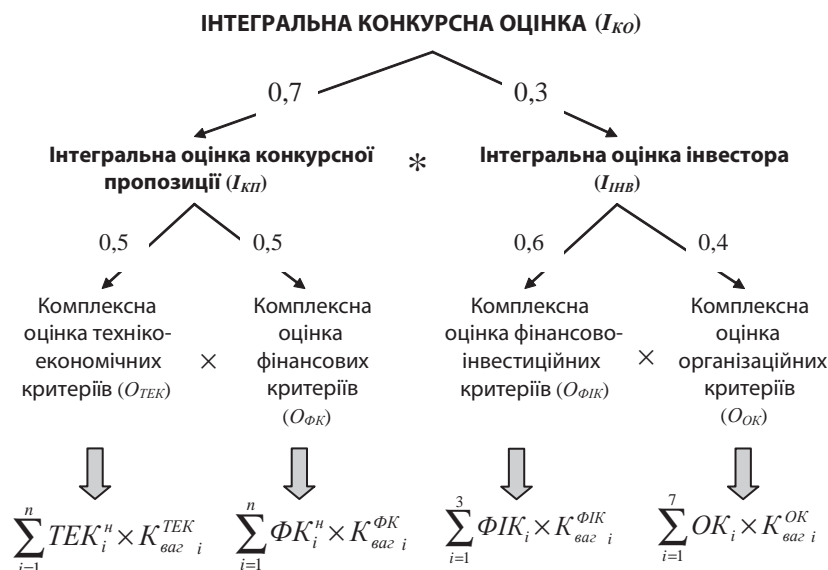


Рис. 2. Алгоритм розрахунку інтегральної конкурсної оцінки [розроблено авторами на підставі [3]]

1. Визначається система кількісних критеріїв для оцінки конкурсних пропозицій та якісних – для оцінки інвесторів. У результаті отримуємо по дві групи оцінок для кожного напрямку: техніко-економічні та фінансові для конкурсної пропозиції і фінансово-інвестиційні та організаційні – для інвесторів.

2. Проводяться обчислення індивідуальних оцінок за вказаними в попередньому пункті групами:

а) кількісні показники оцінки конкурсних пропозицій нормуються в діапазоні від 0 до 1;

б) якісні параметри критеріїв оцінки інвесторів оцінюються за шкалою від 0 до 1 за таким принципом: оцінка «0» відповідає мінімальному значенню даного критерію у інвестора; «1» – максимальному значенню; інші оцінки розташовуються в даному інтервалі згідно з думкою експертів;

в) визначаються коефіцієнти вагомості для кожного кількісного параметра окремо по кожній групі.

3. Розраховуються комплексні оцінки за формулами:

✦ для техніко-економічних критеріїв:

$$O_{TEK} = \sum_{i=1}^n TEK_i^n \cdot K_{ваг}^{TEK} i, \quad (2)$$

де  $TEK_i^n$  – індивідуальні нормовані оцінки техніко-економічних параметрів;  $K_{ваг}^{TEK} i$  – вагові оцінки для техніко-економічних критеріїв;

✦ для фінансових критеріїв:

$$O_{ФК} = \sum_{i=1}^n ФК_i^n \cdot K_{ваг}^{ФК} i, \quad (3)$$

де  $ФК_i^n$  – індивідуальні нормовані оцінки фінансових параметрів;  $K_{ваг}^{ФК} i$  – вагові оцінки для техніко-економічних критеріїв;

✦ для фінансово-інвестиційних критеріїв:

$$O_{ФІК} = \sum_{i=1}^3 ФІК_i \cdot K_{ваг}^{ФІК} i, \quad (4)$$

де  $ФІК_i$  – Індивідуальні оцінки фінансово-інвестиційних параметрів;  $K_{ваг}^{ФІК} i$  – вагові оцінки для фінансово-інвестиційних критеріїв;

✦ для організаційних критеріїв:

$$O_{ОК} = \sum_{i=1}^7 ОК_i \cdot K_{ваг}^{ОК} i, \quad (5)$$

де  $ОК_i$  – індивідуальні оцінки організаційних параметрів;  $K_{ваг}^{ОК} i$  – вагові оцінки для організаційних критеріїв.

4. Визначаються інтегральні оцінки за групами критеріїв, причому вагові коефіцієнти для комплексної оцінки техніко-економічних і фінансових критеріїв приймаються рівними 0,5, а вагові коефіцієнти за комплексним оцінками фінансово-інвестиційних та організаційних критеріїв – рівними відповідно 0,6 і 0,4:

✦ для оцінки конкурсних пропозицій:

$$I_{КП} = O_{TEK} \cdot 0,5 + O_{ФК} \cdot 0,5; \quad (6)$$

✦ для оцінки інвесторів:

$$I_{ІНВ} = O_{ФІК} \cdot 0,6 + O_{ОК} \cdot 0,4. \quad (7)$$

5. Розраховується інтегральна конкурсна оцінка, причому доцільно присвоїти інтегральній оцінці конкурсних пропозицій ваговий коефіцієнт більший, ніж оцінці інвесторів, так як, у першу чергу, важливість має саме її зміст та якість. Відповідно до цього ваговий коефіцієнт за кон-

курсною пропозицією приймається на рівні 0,7, а за оцінкою інвесторів – 0,3. У результаті отримуємо:

$$I_{КО} = I_{КП} \cdot 0,7 + I_{ІНВ} \cdot 0,3. \quad (8)$$

## ВИСНОВКИ

Таким чином, запропоновані аспекти вдосконалення методики конкурсного відбору проектів, що реалізуються в портовій галузі за допомогою механізму державно-приватного партнерства, сприятимуть більш збалансованому та оптимальному вибору кращої пропозиції не тільки з точки зору змісту, але й характеристики інвестора, який її подає. З іншого боку, використання загальноприйнятого успішно апробованого в різних умовах реалізації проектів бального методу оцінювання буде запорукою застосованості запропонованих заходів.

Разом з тим слід зазначити, що ефективність проведення концесійного конкурсу залежить не тільки від якості проведених процедур і точності використаних методик. Одним із найважливіших факторів є зацікавленість приватного сектора в реалізації спільних з урядом проектів, яка не завжди ґрунтується тільки на фінансово-економічних вигодах. Увага інвесторів проявляється, зазвичай, до тих проектів, які здійснюються у відповідь на потреби ринку, що дозволяє прогнозувати певний попит, гарантують отримання доходів протягом тривалого періоду, мають потенціал розвитку, високий ступінь життєздатності, активно підтримуються урядом і узгоджуються з внутрішньою стратегією розвитку самого інвестора. ■

## ЛІТЕРАТУРА

1. Закон України «Про морські порти» // Відомості Верховної Ради України. – 2013. – № 7. – С. 65 – 67 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>
2. Закон України «Про концесії» від 1999 р. зі змінами та доповненнями [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/997-14>
3. Положення про проведення концесійного конкурсу та укладення концесійних договорів на об'єкти права державної і комунальної власності, які надаються у концесію // Постанова Кабінету Міністрів України № 642 від 12.04.2000 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/642-2000-%D0%BF>
4. Guidelines for private sector participation in ports / Economic and Social Commission for Asia and the Pacific. – United Nations, 1997 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.unescap.org/publications/detail.asp?id=1006>
5. Pallis A. A. Concession Agreements and Market Entry in the Container Terminal Industry [Електронний ресурс] / A. A. Pallis, T. E. Notteboom, P. W. De Langen // Maritime Economics & Logistics. – 2008. – № 10. – P. 209 – 228 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.palgrave-journals.com/mel/journal/v10/n3/full/mel20081a.html>
6. Про затвердження Положення про порядок залучення коштів замовників на розвиток інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури в м. Первомайську // Рішення міської ради м. Первомайськ №13 від 29.08.2011 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://akts.pervomaisk.mk.ua/showdoc/538/>
7. Максимов В. В. Государственно-частное партнерство в транспортной инфраструктуре: критерии оценки концессионных конкурсов / В. В. Максимов. – М. : Альпина Паблишерз, 2010. – 178 с.

**8. Карпунин П.** Принципы и порядок оценки заявок участников конкурса при реализации инвестиционных проектов. – Capital Legal Services, 2012 [Електронна презентація]. – Режим доступу : <http://www.myshared.ru/slide/42210/>

#### REFERENCES

«Guidelines for private sector participation in ports» <http://www.unescap.org/publications/detail.asp?id=1006>

Karpunyn, P. «Pryntsypy u poriadok otsenky zaiavok uchastnykov konkursa pry realizatsiyi ynvestytsyonnykh proektov» [Principles and procedures for evaluating applications bidders for investment projects]. <http://www.myshared.ru/slide/42210/>

[Legal Act of Ukraine] (2000). <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/642-2000-%D0%BF>

[Legal Act of Ukraine] (2013). <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>

[Legal Act of Ukraine] (2011). <http://akts.pervomaisk.mk.ua/showdoc/538/>

[Legal Act of Ukraine] (1999). <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/997-14>

Maksimov, V. V. *Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo v transportnoy infrastrukture: kriterii otsenki kontsessionnykh konkursov* [Public-private partnerships in the transport infrastructure: evaluation criteria concession tenders]. Moscow: Alpina Pablishez, 2010.

Pallis, A. A., Notteboom, T. E., and De Langen, P. W. «Concession Agreements and Market Entry in the Container Terminal Industry». <http://www.palgrave-journals.com/mel/journal/v10/n3/full/mel20081a.html>

УДК 339.138

## ОСОБЛИВОСТІ ДОСЛІДЖЕННЯ ПОВЕДІНКИ СПОЖИВАЧІВ НА РИНКУ ЗАКЛАДІВ ХАРЧУВАННЯ СТУДЕНТІВ

© 2014 МАЛИНКА О. Я., УСТЕНКО А. О., ГЕВКА Н. І.

УДК 339.138

**Малинка О. Я., Устенко А. О., Гевка Н. І.** Особливості дослідження поведінки споживачів на ринку закладів харчування студентів

Здійснено дослідження споживачів на ринку закладів харчування студентів на основі методу кластерного аналізу, що є багатомірною статистичною процедурою, яка передбачає збір даних, що зберігають інформацію про вибірку та впорядкування об'єктів у порівняно однорідні групи; внаслідок цього виділено сім основних сегментів споживачів продуктів харчування. На основі методу факторного аналізу визначено основні чинники, що впливають на поведінку споживачів при виборі закладів харчування. Досліджено поведінку споживачів ринку закладів харчування студентів міста Івано-Франківськ методом анкетування та семантичного диференціалу. Визначено основні недоліки в діяльності досліджуваного закладу харчування студентів. На основі проведеного дослідження запропоновано заходи для досягнення бажаного рівня задоволеності клієнтів якістю сервісу в обраному закладі харчування.

**Ключові слова:** споживчі мотивації, поведінка споживача, маркетингові дослідження, анкетування, семантичний диференціал.

**Рис.:** 2. **Табл.:** 3. **Бібл.:** 8.

**Малинка Оксана Ярославівна** – кандидат економічних наук, доцент, кафедра менеджменту і адміністрування, Івано-Франківський національний технічний університет нафти і газу (вул. Карпатська, 15, Івано-Франківськ, 76018, Україна)  
**E-mail:** [ok.framboise@gmail.com](mailto:ok.framboise@gmail.com)

**Устенко Андрій Олександрович** – доктор економічних наук, професор, кафедра менеджменту і адміністрування, Івано-Франківський національний технічний університет нафти і газу (вул. Карпатська, 15, Івано-Франківськ, 76018, Україна)  
**E-mail:** [andrey.ustenko@gmail.com](mailto:andrey.ustenko@gmail.com)

**Гевка Наталія Ігорівна** – магістрант, кафедра менеджменту і адміністрування, Івано-Франківський національний технічний університет нафти і газу (вул. Карпатська, 15, Івано-Франківськ, 76018, Україна)  
**E-mail:** [natalyusuk@ukr.net](mailto:natalyusuk@ukr.net)

УДК 339.138

**Малинка О. Я., Устенко А. А., Гевка Н. І.** Особенности исследования поведения потребителей на рынке заведений питания студентов

Осуществлено исследование потребителей на рынке заведений питания студентов на основе метода кластерного анализа, являющегося многомерной статистической процедурой, предусматривающей сбор данных, хранящих информацию о выборке и упорядочении объектов в сравнительно однородные группы; в результате этого выделено семь основных сегментов потребителей продуктов питания. На основе метода факторного анализа определены основные факторы, влияющие на поведение потребителей при выборе заведений питания. Исследовано поведение потребителей на рынке заведений питания студентов города Ивано-Франковска методом анкетирования и семантического дифференциала. Определены основные недостатки в деятельности исследуемого учреждения питания студентов. На основе проведенного исследования предложены мероприятия для достижения желаемого уровня удовлетворенности клиентов качеством сервиса в выбранном заведении питания.

**Ключевые слова:** потребительские мотивации, поведение потребителя, маркетинговые исследования, анкетирование, семантический дифференциал.

**Рис.:** 2. **Табл.:** 3. **Библ.:** 8.

**Малинка Оксана Ярославовна** – кандидат экономических наук, доцент, кафедра менеджмента и администрирования, Ивано-Франковский национальный технический университет нефти и газа (ул. Карпатская, 15, Ивано-Франковск, 76018, Украина)  
**E-mail:** [ok.framboise@gmail.com](mailto:ok.framboise@gmail.com)

**Устенко Андрей Александрович** – доктор экономических наук, профессор, кафедра менеджмента и администрирования, Ивано-Франковский национальный технический университет нефти и газа (ул. Карпатская, 15, Ивано-Франковск, 76018, Украина)  
**E-mail:** [andrey.ustenko@gmail.com](mailto:andrey.ustenko@gmail.com)

**Гевка Наталья Игоревна** – магистрант, кафедра менеджмента и администрирования, Ивано-Франковский национальный технический университет нефти и газа (ул. Карпатская, 15, Ивано-Франковск, 76018, Украина)  
**E-mail:** [natalyusuk@ukr.net](mailto:natalyusuk@ukr.net)

UDC 339.138

**Malinka O. Y., Ustenko A. O., Hevka N. I.** Specific Features of the Study of Consumer Behaviour in the Students Catering Market

The article studies consumers in the market of students catering on the basis of the method of cluster analysis, which is a many-sided statistical procedure, which envisages collection of data, which keep information about the sampling and ordering objects into relatively homogeneous groups, as a result seven main segments of food consumers are allocated. Using the method of factor analysis the article identifies main factors that influence consumer behaviour when selecting catering establishments. The article studies consumer behaviour in the students catering market in the city of Ivano-Frankivsk using the method of polling and semantic differential. The article identifies main shortcomings in the activity of the studies students catering establishment. The article offers measures for achieving the desired level of satisfaction of clients with the quality of service in the selected catering establishment.

**Key words:** consumer motivation, consumer behaviour, marketing studies, polling, semantic differential.

**Pic.:** 2. **Tabl.:** 3. **Bibl.:** 8.

**Malinka Oksana Ya.** – Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, Department of Management and Administration, Ivano-Frankivsk National Technical University of Oil and Gas (vul. Karpatska, 15, Ivano-Frankivsk, 76018, Ukraine)  
**E-mail:** [ok.framboise@gmail.com](mailto:ok.framboise@gmail.com)

**Ustenko Andriy O.** – Doctor of Science (Economics), Professor, Department of Management and Administration, Ivano-Frankivsk National Technical University of Oil and Gas (vul. Karpatska, 15, Ivano-Frankivsk, 76018, Ukraine)  
**E-mail:** [andrey.ustenko@gmail.com](mailto:andrey.ustenko@gmail.com)

**Hevka Nataliya I.** – Graduate Student, Department of Management and Administration, Ivano-Frankivsk National Technical University of Oil and Gas (vul. Karpatska, 15, Ivano-Frankivsk, 76018, Ukraine)  
**E-mail:** [natalyusuk@ukr.net](mailto:natalyusuk@ukr.net)