

ШЛЯХИ ФІНАНСУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ НА ПРИКЛАДІ ІНФРАСТРУКТУРНИХ ОБ'ЄКТІВ АЕРОПОРТІВ

У статті розглянуто шляхи реалізації та джерела фінансування Державної цільової програми розвитку аеропортів.

Ключові слова: аеропорт, інфраструктура, джерела фінансових ресурсів, інвестиції, державно-приватне партнерство.

Враховуючи стрімкі темпи розвитку сучасних технологій, вочевидь, вкрай необхідним є забезпечення інтенсивного оновлення основних фондів транспортної галузі, у тому числі авіаційної. Особливо це є актуальним з огляду на події, які відбудуться в середньостроковій перспективі, а саме проведення заходу міжнародного значення в Україні – фінальної частини чемпіонату Європи 2012 р. з футболу, для реалізації якого необхідно провести значну роботу з реконструкції аеропортів та їх інфраструктури [1]. На вирішення цих питань та активізацію інвестиційно-будівельної діяльності спрямовано прийняті нормативні документи: Державну цільову програму підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 р. з футболу та Державна цільова програма розвитку аеропортів на період до 2020 р.

На рис. 1 наведено прогнозовані обсяги фінансування напрямів підготовки до Євро-2012 відповідно до державної цільової програми [2].

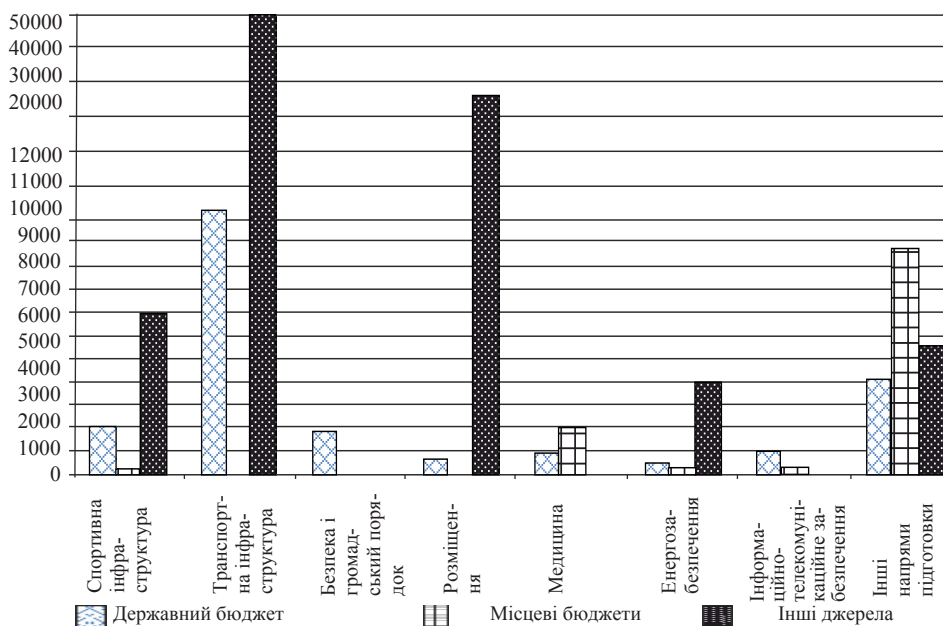


Рис. 1. Прогнозовані обсяги фінансування за напрямами підтримки, млн грн

Згідно з наведеними даними суттєва частина грошових коштів має бути направлена на фінансування саме транспортної інфраструктури порівняно з іншими напрямками (спортивна інфраструктура, розміщення туристів, безпека і громадський порядок, медицина та ін). У розрізі можливих джерел фінансових ресурсів (рис. 2) передбачено таку структуру фінансування: кошти державного бюджету – 16,9%, кошти місцевих бюджетів – 9,8, інші джерела (інвестиції, кредитні кошти та ін.) – 73,3% [2]. Таким чином, лєвова частка об'єктів Євро-2012 має бути профінансована за рахунок вітчизняних та іноземних інвесторів.

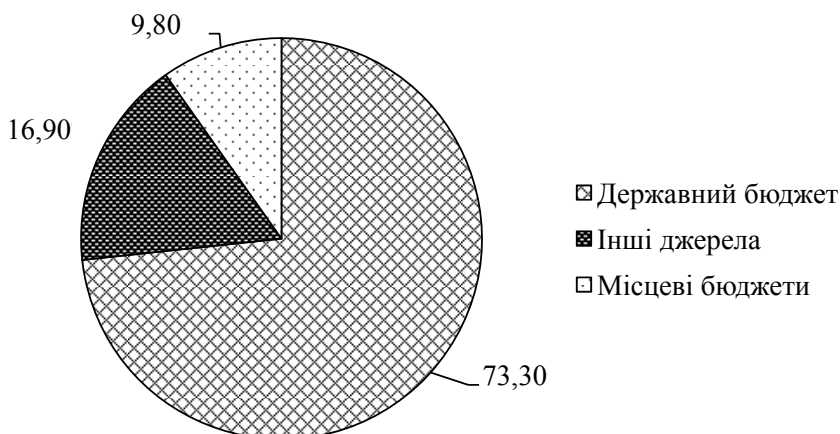


Рис. 2. Структура загальних прогнозованих обсягів фінансування за джерелами, %

У табл. 1 наведено загальну вартість проектів транспортно-дорожнього комплексу в розрізі джерел фінансування, що структурно відтворюють частки вкладання фінансових коштів за основними напрямками фінансування Євро-2012 [3].

Таблиця 1

Показники Державної цільової програми підготовки транспортно-дорожнього комплексу та проведення в Україні чемпіонату Європи 2012 р. з футболу

Джерела фінансування	Розміри фінансування, млрд грн	Частка від загальної вартості проектів, %
Кошти державного бюджету	12,8	17,2
Кошти місцевих бюджетів	7,5	10,1
Власні кошти підприємств	13,5	18,1
Кредитні кошти	11,9	16,0
Кошти інвесторів	10,0	13,4
Кошти концесіонерів	18,7	25,1
Загальна вартість проектів	74,4	100

За рахунок державного та місцевого бюджетів планується профінансувати 27,3% проектів, власних коштів підприємств – 18,1, кредитування – 16,0, коштів інвесторів та концесіонерів – 38,5%. Таким чином, для

нашої держави при обмежених бюджетних асигнуваннях та обсягах власних коштів підприємств інвестиції мають стати основним джерелом фінансування розвитку галузей, у тому числі й транспортної інфраструктури. На сьогодні обсяги інвестицій є недостатніми для динамічного розвитку транспортно-авіаційної галузі, а високий ступінь зношеності основних фондів та випереджальні темпи розвитку техніки і технологій, що використовуються на світових ринках, потребують залучення значних інвестиційних ресурсів. У більшості аеропортів нашої держави аеродроми, аеродромні споруди та обладнання не відповідають вимогам, установленим для належного обслуговування сучасних повітряних суден. Пасажирські термінали та інфраструктура аеропортів не в змозі забезпечити належне обслуговування пасажирів та повітряних перевізників, що стримує збільшення обсягу перевезень. Недостатні геометричні розміри, несуча спроможність елементів аеродромів, пропускна спроможність термінальних комплексів, розвиток інфраструктури аеропортів унеможливають застосування новітніх технологій, не дають змоги задовольнити попит на послуги авіаційного транспорту згідно з міжнародними стандартами.

Поетапний розвиток аеропортів України передбачений Концепцією Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 р., схваленою Розпорядженням Кабінету Міністрів України № 506 від 05.03.2008 р. [4]. Перший етап включає в себе розробку програми для дев'яти основних аеропортів загальнодержавного значення, а саме: ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль», аеропорт «Дніпропетровськ», КП Міжнародний аеропорт «Донецьк», КП Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни), ДП Міжнародний аеропорт «Львів», КП Міжнародний аеропорт «Одеса», КП Міжнародний аеропорт «Сімферополь», КП Міжнародний аеропорт «Харків» та ДП Міжнародний аеропорт «Запоріжжя». Другий етап передбачає розвиток регіональних аеропортів.

Враховуючи необхідність залучення великого обсягу інвестицій, тривалий термін їх окупності та загальнодержавне значення, передбачено розбудову та реконструкцію інфраструктури аеропортів здійснювати за рахунок державного та місцевих бюджетів із створенням сприятливих умов для недержавних інвесторів. Держава, вкладаючи кошти в розвиток інфраструктури суспільно значущих аеропортів України, залишає за собою важелі контролю за ефективністю їх використання шляхом створення на базі аеропортів акціонерних товариств з державним пакетом акцій, розмір якого визначається сумою вкладених коштів.

Концепція передбачає ефективне державне управління аеропортами; суттєве нарощування обсягів авіаперевезень; створення сприятливого інвестиційного клімату; розвиток інфраструктури на умовах державно-приватного партнерства, зокрема лізингу, спільної діяльності, оренди, концесій; організацію відкритих аукціонів з визначення інвесторів для будівництва інфраструктури аеропортів. Державна політика розвитку авіаційного транспорту полягає у формуванні та реалізації державного механізму регулювання діяльності аеропортів, розробці перспективних планів їх розвитку із залученням недержавних інвестицій, недопущенні приватизації злітно-посадкових смуг.

Потреба в інвестиційних коштах для підготовки основних аеропортів складає 6,1 млрд грн. У тому числі на розвиток об'єктів Державного

підприємства міжнародний аеропорт «Бориспіль» передбачено спрямувати 3,05 млрд. грн. Розвиток Державного підприємства міжнародний аеропорт «Львів» передбачає залучення 144,1 млн грн для обладнання аеродрому засобами посадки, реконструкції та будівництва аеровокзалу, розвитку технічної та соціальної інфраструктури. Розвиток Одеського комунального аеропорту буде здійснюватися за рахунок інвестора (754,5 млн грн), якого самостійно визначає міська влада. Орієнтовні обсяги інвестицій в Міжнародний аеропорт «Харків» – 435,9 млн грн, Міжнародний аеропорт «Київ» (м. Жуляни) – 355,2 млн грн, Дніпропетровський аеропорт – 464,1 млн грн, Донецький – 380,9 млн грн, аеропорти в містах Запоріжжя, Луганськ, Маріуполь, Івано-Франківськ, Миколаїв, Гостомель – 537 млн грн [3].

Згідно з прогнозом Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), у період з 1997 по 2020 рр. загальний попит на повітряні перевезення в середньому щороку зростатиме на 4,5%. Це означає, що у період до 2020 р. обсяг пасажирських повітряних перевезень збільшиться майже в 2,7 раза, а обсяг вантажних перевезень перевищить цей показник. Слід відзначити, що прогнозний обсяг повітряних перевезень в Україні становитиме у 2015 р. 38,3 млн, а у 2020 р. 70,6 млн пасажирів. Світовий досвід свідчить, що аеропорт має можливість самостійно забезпечувати свою сертифікаційну придатність та розвиток інфраструктури, якщо обсяг його перевезень становить не менш як 2 млн пасажирів на рік. В Україні у 2007 р. пасажиропотік тільки в Міжнародному аеропорту «Бориспіль» становив більш як 5 млн, в інших аеропортах – менш як 1 млн пасажирів [5]. У табл. 2 наведено очікувані показники, що характеризують діяльність деяких аеропортів України протягом 2010–2020 рр. при виконанні Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 р.

Як видно з наведених даних, протягом 2010–2020 рр. очікується стабільне зростання кількості обслуговуваних пасажирів у всіх аеропортах України, а відповідно, доходів та фінансових показників від їх діяльності. Але на даному етапі лише «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» забезпечує виконання орієнтовного проектного показника – обслуговування більше 2 млн пасажирів у рік, що є критерієм економічної та фінансової доцільності діяльності аеропортів. У разі успішної реалізації цільової програми до 2014 р. на цей рівень мають вийти аеропорти в Одесі та Сімферополі, а у 2020 р. – 5 аеропортів. З метою вибору оптимального механізму для конкретного проекту доцільно розглянути та проаналізувати джерела фінансування розвитку інфраструктури аеропортів (зокрема кредитування, бюджетне фінансування, орендні взаємовідносини, державно-приватне партнерство), що стосується роботи з пасажирями (у тому числі термінали, системи обслуговування) на прикладі основних об'єктів авіаційно-транспортної галузі України та окреслені пропозиції щодо подальшої реалізації Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 р.

Для будівництва нового терміналу D «Міжнародного аеропорту «Бориспіль» вартістю 377 млн дол. був застосований механізм співфінансування за рахунок власних коштів аеропорту (210 млн дол.) та кредитних ресурсів Японського банку міжнародного співробітництва (167 млн дол.). Угоду (у формі обміну нотами) між урядами України та Японії

про надання кредиту було ратифіковано Верховною Радою 29 березня 2005 р. та підписано Президентом України. У 2008 р. було визначено переможця тендера на будівництво цього терміналу (консорціум «Dogus/Alarko/YAD»). У листопаді 2008 р. офіційно розпочато будівництво, а завершення спорудження нового пасажирського терміналу планується до 1 жовтня 2011 р. Пропускна спроможність будівлі пасажирського терміналу першої фази будівництва становитиме 1500 пас./год/пік, а введення в експлуатацію терміналу разом із наявними потужностями аеропорту забезпечить обслуговування «Борисподем» 8,1 млн пасажирів на рік. Міністерство транспорту та зв'язку України прогнозує, що в листопаді 2010 р. будівництво терміналу D у міжнародному аеропорту «Бориспіль» увійде у запланований графік робіт.

Рішенням Харківської міської ради у квітні 2008 р. затверджений переможець конкурсу на оренду цілісно-майнового комплексу «Міжнародний аеропорт «Харків» строком 49 років та інвестування ТОВ «Нью системс АМ» на суму 435,9 млн грн. Проект реконструкції аеропорту включає будівництво нового терміналу, реконструкцію того, що існує, будівництво нової злітно-посадкової смуги і капітальний ремонт перону, впорядкування привокзальної площі. Новий термінал площею більше 20 тис. м² дозволить до 2011 р. збільшити обслуговування пасажиропотоку до 650 тис. людей на рік.

Перша спроба реалізації повноцінної співпраці державного та приватного секторів для розвитку стратегічного державного об'єкта у сфері авіації було зроблено при модернізації «Міжнародного аеропорту «Львів». Передбачалося, що компанія, яка стане переможцем аукціону на визначення інвестора з будівництва нового терміналу, отримає повноцінне право власності на зведений за її кошти термінал і з нею буде підписаний договір щодо управління державним підприємством «Міжнародний аеропорт «Львів». Крім того, особливості умов, які будуть запропоновані, полягають у тому, що конкретна кошторисна вартість проекту не фіксується, даючи можливість інвестору, який переможе в аукціоні, взяти участь в узгодженні цих питань у процесі укладання з ним договору. Проект нового терміналу, розроблений голландськими компаніями «Тебодін» та НАКО, є мобільним і передбачає як розширення, так і зменшення загальної площі будівлі зі збереженням при цьому необхідної пропускної спроможності аеровокзалу – 1000 пас./год. А можливі зміни площі терміналу пов'язані з відповідними змінами його кошторисної вартості. Тендер на будівництво виграла американська компанія «ІМТС-МЕІ LLC», яка отримала право 30 років керувати всією інфраструктурою аеропорту, включаючи аеровокзальний комплекс і злітно-посадкову смугу. Але реалізація проекту за допомогою цього механізму була припинена, оскільки переможець висунув вимоги, які не були передбачені умовами інвестиційного конкурсу, а саме: забезпечення урядових гарантій захисту інвестицій, надання права самостійно формувати тарифи, а також звільнення від деяких податків. Наразі модернізація «Міжнародного аеропорту «Львів» відбувається за рахунок державних коштів.

Наразі компонента інвестиційних коштів у структурі фінансування інфраструктури аеропортів України є недостатньою з огляду на анонсовані показники Державної цільової програми, і на її виконання направле-

Таблиця 2

Очікуванні результати виконання Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 р.

Захід	Показник	Показник											
		Усього	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Розвиток «Міжнародного аеропорту «Бориспіль»	Кількість обслуговуваних пасажирів за відповідний період, тис. пас.	167 278	9 541	10 575	11 649	12 757	13 894	15 049	16 217	17 445	18 723	20 041	21 387
	Загальні доходи від діяльності аеропорту, млн грн	33487,3	1578,5	1760,0	2020,7	2253,9	2509,1	2994,2	3267,0	3613,5	3985,3	4382,4	5122,7
Розвиток «Міжнародного аеропорту «Донецьк»	Кількість обслуговуваних пасажирів за відповідний період, тис. пас.	16 740	960	1 107	1 216	1 336	1 445	1 546	1 635	1 733	1 826	1 921	2 015
	Загальні доходи від діяльності аеропорту, млн грн	5166,7	176,6	206,8	232,1	261,8	288,2	325,6	352,0	380,6	409,2	440,0	503,8
Розвиток «Міжнародного аеропорту «Одеса»	Кількість обслуговуваних пасажирів за відповідний період, тис. пас.	23 208	1 196	1 400	1 655	1 829	2 033	2 187	2 317	2 450	2 585	2 693	2 863
	Загальні доходи від діяльності аеропорту, млн грн	4035,9	174,9	205,7	259,6	294,8	321,2	367,4	397,1	436,7	478,5	515,9	584,1
Розвиток «Міжнародного аеропорту «Харків»	Кількість обслуговуваних пасажирів за відповідний період, тис. пас.	16 648	467	866	1 126	1 357	1 492	1 642	1 740	1 838	1 937	2 040	2 143
	Загальні доходи від діяльності аеропорту, млн грн	3720,2	85,8	168,3	226,6	275,0	313,5	354,2	385,0	416,9	453,2	498,3	543,4
Розвиток «Аеропорту «Дніпропетровськ»	Кількість обслуговуваних пасажирів за відповідний період, тис. пас.	15 046	717	746	1 012	1 142	1 287	1 445	1 554	1 643	1 740	1 833	1 927
	Загальні доходи від діяльності аеропорту, млн грн	2178	80,3	96,8	117,7	152,9	174,9	203,5	226,6	245,3	267,3	290,4	322,3

Продовження табл. 2

Захід	Показник	Показник											
		Усього	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Розвиток «Міжнародного аеропорту «Львів»	Кількість обслуговуваних пасажирів за відповідний період, тис. пас.	14 646	776	908	1 048	1 166	1 275	1 374	1 454	1 534	1 619	1 703	1 789
	Загальні доходи від діяльності аеропорту, млн грн	3036	140,8	159,5	200,2	224,4	247,5	276,1	301,4	323,4	358,6	386,1	418,0
Розвиток «Міжнародного аеропорту «Сімферополь»	Кількість обслуговуваних пасажирів за відповідний період, тис. пас.	22 606	1 264	1 438	1 614	1 786	1 950	2 098	2 224	2 354	2 488	2 625	2 765
	Загальні доходи від діяльності аеропорту, млн грн	4856,5	213,4	258,5	295,9	332,2	367,4	433,4	485,1	536,8	586,3	630,3	717,2
Розвиток Міжнародного аеропорту «Миколаїв»	Кількість обслуговуваних пасажирів за відповідний період, тис. пас.	438,9	19,9	20,6	21,6	23,5	34,8	38,4	48,1	51,8	55,8	59,9	64,5
	Загальні доходи від діяльності аеропорту, млн грн	126,5	4,4	4,4	5,5	5,5	7,7	12,1	15,4	15,4	16,5	18,7	20,9

ні суттєві кошти з бюджетів різних рівнів. Це пояснюється низькою зацікавленістю інвесторів: не розроблені моделі залучення приватних інвестицій для розвитку державної частки інфраструктури, не розвинуті механізми управління і контролю за реалізацією подібних проектів. Діючі механізми визначення тарифів не забезпечують приватним інвесторам економічно обґрунтовану віддачу на капітал, механізм компенсацій приватним інвесторам економічно обґрунтованих витрат при виконанні ними соціальних зобов'язань держави відсутній (табл. 3).

Таблиця 3

Системи управління інфраструктурою аеропорту

Система управління	Переваги для аеропорту	Невигідні сторони для аеропорту
<i>Аеропорт здійснює управління діяльністю одноосібно</i>	<ul style="list-style-type: none"> – повний контроль над витратами та доходами; – максимальна гнучкість щодо надання пріоритету певному виду діяльності 	<ul style="list-style-type: none"> – всі ризики при здійсненні діяльності; – всі витрати з інвестування; – можливий брак досвіду та передових рішень; – можливе зниження прибутку
Спільна діяльність	<ul style="list-style-type: none"> – розподіл прибутків; – розподіл витрат з інвестування; – використання досвіду та знань партнера; – координація діяльності 	<ul style="list-style-type: none"> – ускладнення при необхідності зміни партнера
<i>Концесія (надання уповноваженим органом виконавчої влади суб'єкту підприємницької діяльності права на створення (будівництво) та (або) управління (експлуатацію) об'єкта концесії)</i>	<ul style="list-style-type: none"> – отримання у власність об'єкта після завершення терміну концесійної угоди; – ведення концесійної діяльності партнером із залученням передових технологій і техніки, інноваційних рішень, ноу-хау тощо; – можливе максимальне збільшення прибутку 	<ul style="list-style-type: none"> – необхідна підготовка, досвід і знання в укладенні контрактів
Контракт на управління	<ul style="list-style-type: none"> – отримання всього прибутку; – координація діяльності; – можливий розподіл витрат з інвестування 	<ul style="list-style-type: none"> – покриття всіх витрат з експлуатації; – розподіл ризиків

Слід відзначити, що аеропорти регіонального значення, напевно, не зможуть розраховувати на кошти державного бюджету, а місцеві бюджети навряд зможуть профінансувати модернізацію авіаційної інфраструктури. Відповідно, з одного боку, у державному секторі країни в даний час бракує коштів для здійснення великомасштабних і капіталомістких проектів в галузі інфраструктури (у тому числі авіаційно-транспортної), а з іншого боку, уряд усіляко намагається підвищити інвестиційну привабливість України в очах іноземних інвесторів. Тож,

на нашу думку, при реалізації програми розвитку аеропортів доцільно приділити увагу такій складовій державної політики, як державно-приватне партнерство, що може служити ефективною складовою інвестиційного механізму інноваційного розвитку транспортної інфраструктури нашої країни. Більше того, в останні роки в усьому світі спостерігається стійка тенденція активного залучення приватного сектора до реалізації і фінансування державних об'єктів і послуг, що надаються державним сектором. Свідченням цього можуть служити такі дані Світового банку (за 2006 р.) щодо форм інфраструктурних державно-приватних партнерств у сфері аеропортів в розвинутих країнах (у кількісному вигляді): спільні підприємства – 17, контракти – 7, концесії – 61. При цьому методи співробітництва між державним і приватним секторами постійно удосконалюються з погляду розподілу ризиків і винагороди від такого виду співробітництва і можуть варіюватися від простих контрактів щодо надання послуг до залучення приватного сектора до фінансування, проектування, будівництва, управління і, в деяких випадках, володіння основними об'єктами інфраструктури. У табл. 3 подано системи управління інфраструктурою аеропорту, у тому числі із застосуванням схем державно-приватного партнерства [5].

Отже, подальшої ефективної реалізації Державної цільової програми розвитку аеропортів через інвестиційну складову, на нашу думку, доцільно вжити таких заходів:

- підвищити інвестиційну привабливість інфраструктурних об'єктів;
- розробити моделі залучення інвестицій;
- розробити дійову систему моніторингу та відбору проектів;
- забезпечити впровадження механізмів державно-приватного партнерства (зокрема лізингу, спільної діяльності, оренди, концесій) з метою залучення ресурсів для змішаного фінансування розвитку транспортної інфраструктури, поєднання державних капітальних вкладень і приватного капіталу вітчизняних та іноземних інвесторів.

Список використаної літератури

1. Захарченко П.В. Проекти в галузі інфраструктури: партнерство державного та приватного секторів: підручник / П.В. Захарченко, А.О. Сошовський, О.М. Гавриш, С.А. Ушацький. КНУБА. – К.: СПД Павленко, 2009. – 256 с.
2. Державна цільова програма підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=357-2010-%EF>
3. Жаворонкова Г.В. Напрями та завдання розвитку підприємств транспортно-дорожнього комплексу України / Г.В. Жаворонкова // Залізничний транспорт України. – 2009. – № 2. – С. 31–35.
4. Концепція Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року // <http://www.transport.com.ua/index.php?newsid=13930>
5. Ратушна Н.В. Перспективи розвитку неавіаційної діяльності в аеропортах України / Н.В. Ратушна // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: зб. наук. праць: Вип. 26. – К.: НАУ, 2010. – 270 с.

В статье рассмотрены пути реализации и источники финансирования Государственной целевой программы развития аэропортов.

Ключевые слова: аэропорт, инфраструктура, источники финансовых ресурсов, инвестиции, государственно-частное партнерство.

The article reviews ways of realization and sources of financing of State program for airport development.

Key words: airport, infrastructure, sources of financial resources, investments, mixed state-private partnership.

Надійшло 15.10.2010.

УДК 331.101:519.86

Р.В. Короленко

ЕКОНОМІКО-МАТЕМАТИЧНА ЗАЛЕЖНІСТЬ ІНТЕНСИВНОЇ СКЛАДОВОЇ РЕЗУЛЬТАТІВ ПРАЦІ ВІД ВЕЛИЧИНИ ТРУДОВОГО КАПІТАЛУ

У статті запропоновано методичні підходи до визначення величини трудового капіталу та проведення нормування інтенсивної складової результатів праці на підставі відповідної економіко-математичної моделі. Розроблено показник відносної економічної результативності праці, що дозволяє провести диференційовану оцінку персоналу з урахуванням трудового капіталу.

Ключові слова: інтенсивна складова результатів праці, кореляційно-регресійний аналіз, трудовий капітал, ранжування, ануїтет.

Вступ. Працівники підприємства істотно відрізняються за рівнем знань, кваліфікації, досвіду роботи тощо. Наприклад, не можна вимагати однакової результативності праці для стажиста та фахівця з багаторічним досвідом роботи, навіть якщо вони виконують однакові функції. Тому показник результативності праці, запропонований нами, має бути приведений до порівнянного вигляду для зіставлення показників різних працівників між собою [1]. З цією метою пропонуємо провести кореляційно-регресійний аналіз залежності інтенсивної складової результатів праці від величини трудового капіталу.

Метою дослідження є визначення величини трудового капіталу для різних груп персоналу гірничо-збагачувальних комбінатів та проведення нормування результатів праці з урахуванням величини трудового капіталу.

Аналіз досліджень та публікацій. У сучасній економічній теорії сукупність індивідуальних здібностей співробітників до виконання тієї або іншої роботи одержала назву «трудоий потенціал», або «трудоий капітал», враховуючи його здатність генерувати доходи. Існують різні підходи до визначення величини трудового капіталу. Так, у методиці компанії «НауGroup» [2] пропонується бальна оцінка потенціалу (компетенції) працівника. Останнім часом набув розвитку інвестиційний (витратний) підхід до оцінки величини трудового потенці-