



## СОЗДАНИЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ МОРСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ (ИМО) И ЕЕ ЗАДАЧИ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

**Константин БИЛЛЯР,**

соискатель

Института государства и права имени В. М. Корецкого  
Национальной академии наук Украины,  
сотрудник Министерства иностранных дел Украины

### Summary

The article is dedicated to the history of creating the International Maritime Organization (IMO), the principal international regulator in the sphere of technical aspects of the international merchant shipping. The history of intergovernmental cooperation in this area at the brink of the XIX-XX centuries are examined which includes providing analysis of circumstances, which led to establishing the IMO. The article examines a process of conceiving an architecture of the future International Maritime Organization, formulating its tasks and functions. In particular, the article enlightens on the process of preparation and conducting the United Nations Maritime Conference in Geneva in March 1948, which adopted the Convention on the Intergovernmental Maritime Consultative Organization (which later became the IMO). Issues related to participation at the Conference, voting and other instances, which influenced IMO functioning at the later stage, are also examined in the article.

**Key words:** International Maritime Organization, United Nations, League of Nations, International Law, International Convention on Safety of Life at Sea, UN Economic and Social Council, UN Maritime Conference, Convention on the International Maritime Organization, Unified Maritime Administration, Temporary Maritime Consultative Council.

### Аннотация

Статья посвящена истории создания Международной морской организации (ИМО) – главного регулятора технических аспектов международного торгового судоходства. Рассмотрены вопросы сотрудничества между государствами в этой области на рубеже XIX–XX вв., проанализированы предпосылки создания Международной морской организации. Отображены ранние подходы к осуществлению сотрудничества и координации в области международного торгового судоходства в рамках региональных организаций и Лиги наций. Освещается процесс формулирования главных требований к будущей организации, поиск решений по их воплощению при создании Международной морской организации. Рассматривается история принятия Конвенции о Международной морской организации на Морской конференции ООН в Женеве (Швейцария) в 1948 г.

**Ключевые слова:** Международная морская организация, Организация объединенных наций, Лига наций, международное право, Международная конвенция по охране человеческой жизни на море, Экономический и социальный совет ООН, Морская конференция ООН, Конвенция о Международной морской организации, Объединенная морская администрация, Временный морской консультативный совет.

**Постановка проблемы.** Международное морское судоходство играет важную роль в экономике Украины. Достаточно отметить, что только в портовой отрасли трудится около 30 тыс. человек, в то время как более 120 тыс. наших соотечественников работают на судах под иностранными флагами. В этой связи влияние решений Международной морской организации (далее – ИМО) – главного регулятора в области международного торгового судоходства – не может не оказывать существенного влияния на экономику и социальную сферу Украины. Изучение деятельности ИМО, истории ее создания и дальнейших путей развития являются, таким образом, важным заданием научных исследований в области международного права.

**Актуальность темы исследования** подтверждается недостаточным количеством фундаментальных работ и статей, посвященных ИМО, особенно в том, что касается правотворчества ИМО. Важно отметить, что овладение историей создания ИМО, формулиро-

ванием цели и задач этой международной организации находится в основе понимания процессов, связанных с механизмом принятия ею решений.

Изучению правотворческой деятельности ИМО в Украине были посвящены работы Г. Анцелевича, А. Шемякина, известных украинских исследователей в области международного морского права. Среди зарубежных исследователей необходимо отметить, прежде всего, российского исследователя деятельности ИМО Г. Иванова, а также К. Генри, Д. Манселла, Р. МакЛарена.

**Целью статьи** является исследование истории создания ИМО как ведущего мирового регулятора в вопросах, касающихся технических аспектов международного торгового судоходства. Новизна работы заключается в том, что статья освещает создание ИМО непосредственно в историческом контексте международно-правового регулирования международного торгового судоходства как одного из наиболее глобализированных видов челове-

ческой деятельности. При этом одной из задач статьи является рассмотрение формирования функций будущей Организации.

**Изложение основного материала исследования.** Международная морская организация (ИМО) в 2008 г. отметила 60-летие своей деятельности. Статья, посвященная этому событию, опубликованная в журнале IMO News за третий квартал 2008 г., содержит утверждение о том, что международное судоходство является наиболее глобализированным видом человеческой деятельности. Часто случается, что судовладельцы, операторы, грузоотправители, фрахтователи, страховщики, представители классификационных обществ, командный и рядовой состав судна являются гражданами разных национальностей и ни один из них не является гражданином государства флага судна. Кроме того, судно перемещается между государствами, а следовательно, между различными юрисдикциями, что выдвигает на передний план необходимость универсализации



и признания стандартов, касающихся конструкции и оборудования судна. Из указанного делается вывод, что глобальный характер международного судостроения порождает необходимость создания международного агентства по судостроению [1].

Исторические исследования в области правового регулирования международного морского судостроения свидетельствуют о существовании двух фундаментальных подходов: саморегулирование международной морской промышленности и взаимодействие между государствами. Справедливо будет отметить, что взаимодействие между государствами предшествовало самоорганизации промышленности. В частности, стоит упомянуть мощное развитие двустороннего международно-правового регулирования между ведущими морскими государствами во второй половине XIX в. Известный исследователь международного права начала XX в. Вульф указывает на то, что в период с 1874 г. по 1883 г. было заключено более 800 двусторонних соглашений, которые, по его мнению, исполняли роль морского законодательства для международного сообщества [2, с. 2]. В то же время двустороннее регламентирование не могло решить весь комплекс вопросов, которые требовали более широкого их регулирования. В качестве примера можно вспомнить об установлении правил плавания и расхождения судов во избежание столкновений. Механизмом решения данного вопроса стало заключение в 1862 г. многостороннего инструмента – Статей и правил для предотвращения столкновения на море. В двухлетний период, с 1863 г. по 1864 г., Статьи были приняты тридцатью тремя государствами, основными судостроительными нациями [3, с. 121].

Преимущества многосторонних инструментов в области международного торгового судостроения получили надлежащую оценку, и вскоре последовало принятие ряда других важных многосторонних договоров. Движущей силой процесса были, как считает современный исследователь в области становления правовых основ ответственности государств флага Джон Мансел, продолжающиеся катастрофы с судами и вытекающая отсюда необходимость взаимодействия между

морскими государствами. По его мнению, эти факторы послужили причиной принятия в первой половине XX в. ряда важных международных инструментов: Международной конвенции об объединении некоторых правил относительно столкновения судов (Брюссель, 23 сентября 1910 г.); Конвенции для объединения некоторых правил относительно оказания помощи и спасения на море (Брюссель, 23 сентября 1910 г.); Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (Лондон, 20 января 1914 г.); Международной конвенции о грузовой марке (Лондон, 05 июля 1930 г.); Конвенции, касающейся обмера тоннажа торговых судов (Варшава, 1934 г.) [4, с. 1260–1273].

Параллельно процессу межгосударственного (двух- и многостороннего) урегулирования происходил процесс саморегуляции морской промышленности. Конец XIX в. ознаменовался возникновением многих авторитетных международных неправительственных организаций, которые осуществляли и продолжают оказывать существенное влияние на развитие международного морского права. В частности, к таким относятся следующие:

– Международный морской комитет (Comité Maritime International), созданный в 1897 г. для подготовки и содействия принятию международных конвенций по предотвращению столкновений судов, спасению и оказанию помощи на море, урегулированию вопросов ограничения ответственности судовладельцев и положений, касающихся изъятий из коносаментов и многих других [5, с. 265];

– Международная палата судостроения, основанная в 1878 г. для защиты интересов британского судостроения от недобросовестных методов конкурентной борьбы, преобразованная впоследствии в Международную организацию судовладельцев [6, с. 57];

– Международная торговая палата. Несмотря на то, что организация сосредотачивалась на коммерческих вопросах, в ее составе был создан транспортный комитет для рассмотрения проблем дискриминации судов по признаку государства флага и вопросах судовых документов [7, с. 87].

Процессы наращивания специализации и регионализации в реше-

нии вопросов, связанных с торговым судостроением, наблюдались в конце XIX – начале XX вв. Примерами узкоспециализированных межправительственных органов является создание Международного ледового патруля и Службы надзора за ледовым покровом в соответствии с требованиями Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1929 г. В качестве примера региональных межправительственных организаций можно отметить Пан-Американский Союз, который рассматривал широкий спектр вопросов, связанных с международным судостроением [7, с. 86].

Таким образом, процесс международного регулирования торгового судостроения был разнообразным и разноплановым с точки зрения уровней правового регулирования (национальные – международные, межправительственные – неправительственные, глобальные – региональные). На начальных этапах международно-правового регулирования торгового судостроения (конец XIX в.) доминировали подходы, при которых двусторонние и многосторонние договоры отражали существующие постулаты международного обычая в судостроении. Кроме того, принятие конвенций было запоздалой реакцией на проблемы в международном судостроении, развитие которого шло невероятно высокими темпами. Ярким примером этого является катастрофа лайнера «Титаник» в 1912 г. Полностью осознавая необходимость предотвращения подобных катастроф в будущем, по инициативе Великобритании в 1914 г. была созвана Специальная международная конференция, на которой была принята первая Международная конвенция по охране жизни на море. Однако бурное развитие судостроения, усложнение конструкции и оборудования судов настоятельно требовали ее пересмотра, между тем такой пересмотр был всегда запоздалым и осуществлялся только дважды: в 1929 г. и 1948 г. Упомянутое со всей очевидностью демонстрирует, что на рубеже XIX и XX вв. существовали проблемы в области правового регулирования международного торгового законодательства, которые могли бы быть решены путем создания международного органа с глобальным мандатом, способного осуществлять координацию



разрозненной деятельности в области правового регулирования морского торгового судоходства.

Однако поиск архитектуры, задач и функций международной организации в области судоходства был непростым. В 1888 г. скандинавские государства предложили создать Международное морское бюро для координации действий по устранению разногласий между государствами в таких вопросах, как правила плавания, международный свод сигналов, измерение тоннажа, соблюдение прав моряков, рыболовство, регистрация судов и т. п. (следует отметить, что инициаторы считали, что вновь созданный орган ни в коем случае не должен был иметь характер наднационального) [7, с. 86]. Это предложение было рассмотрено в 1889 г. на Морской конференции в Вашингтоне, но не получило поддержки. Вместо этого, дальнейшее развитие получил процесс создания двусторонних межправительственных организаций. Возможной причиной отказа от создания Бюро, считает МакЛарен [7, с. 87], было заключение большого количества двусторонних договоренностей в области судоходства. С другой стороны, причина могла заключаться в нежелании морской промышленности ограничивать собственную деятельность со стороны международной праворегулирующей организации [4, с. 1263].

Однако жесткие реалии Первой мировой войны побудили государства создать орган, ответственный за координацию их деятельности в морской сфере. В 1917 г. был создан Союзный морской совет по морскому транспорту (действовал до 1919 г.), задачей которого было распределение тоннажа для обеспечения перевозок военного времени. После завершения войны Союзный морской совет был распущен. Опыт, полученный во время Первой мировой войны, был использован во Второй: в 1942 г. был создан Объединенный комитет по согласованию перевозок (Combined Shipping Adjustment Board). В 1944 г., вместо комитета, была создана Объединенная морская администрация, в которую вошли десять союзных государств (Бельгия, Канада, Франция, Греция, Нидерланды, Норвегия, Польша, Великобритания, США). В то время победа антигитлеровской коалиции была неизбежной, а посему задачей Ад-

министрации было не только осуществление перевозок военного времени, но и обеспечение поставок тоннажа для удовлетворения потребностей наций в послевоенных условиях. Поэтому в 1946 г. к упомянутым государствам присоединились Австралия, Бразилия, Чили, Индия, Югославия, Новая Зеландия, Швеция и Южная Африка. После расширения количества участников и завершения военных действий стала очевидной необходимость изменения формата сотрудничества. По этой причине Объединенная морская администрация была распущена и, вместо нее, был создан Объединенный морской консультативный совет, впоследствии преобразованный во Временный морской консультативный совет, который просуществовал до создания ИМО.

Упомянутые органы были ответом на нужды времени – для осуществления перевозок, удовлетворявших потребности Первой и Второй мировых войн. В то же время идеи международного послевоенного урегулирования побудили к поиску создания международного межправительственного механизма с более широким мандатом, в котором были бы задействованы механизмы многосторонней дипломатии. Так, после Первой мировой войны, в 1921 г., Лигой Наций был создан Комитет по связи и транзиту. После создания ООН, в 1946 г., Временная комиссия транспорта и коммуникаций Экономического и социального совета ООН приняла на себя функции Комитета по связи и транзиту Лиги Наций. В 1947 г. Временная комиссия прекратила деятельность, вместо нее, была создана постоянная Комиссия транспорта и коммуникаций. В то же время упомянутые органы сосредотачивались на вопросах, связанных с коммерческой практикой перевозок, а регулирование технических аспектов судоходства оставались вне рамок их деятельности [8, с. 61].

Таким образом, сердцевиной будущей специализированной международной организации должна была стать координация как в области принятого в то время блока международных договоренностей, касающихся широкого спектра вопросов судоходства, так и в области деятельности различных международных органов, призванных регулировать его отдельные аспекты.

Именно необходимость координации была движущей силой для создания ИМО [8, с. 6]. Преимущества, получаемые в результате координации усилий государств-участников международных организаций, являются ведущим мотивом их участия в таких организациях, отмечают исследователи Аллен Буханан и Роберт Кеоане [9, с. 29]. Координация сокращает расходы на выполнение определенных функций государства (которые иначе должны были бы осуществляться ими самостоятельно) путем делегирования этих функций международным организациям. Однако задача координации не исчерпывала всех ожиданий, которые связывались с Международной морской организацией. В частности, на вновь созданную организацию возлагались бы задачи пересмотра и обновления наработанных в то время многосторонних конвенций, таких как Международная конвенция по охране человеческой жизни на море. Это, в свою очередь, означало бы необходимость создания международного органа, который выполнял бы все или часть функций международного законодателя. Известный исследователь деятельности ИМО К. Генри [10, с. 1], опираясь на труды других исследователей, в частности Келсена [11, с. 441] и Поттера [12, с. 209], формулирует характерные особенности будущей организации в качестве международного законодателя: способность принимать решения большинством участников заседаний, осуществлять эффективную координацию деятельности государств-членов на международной арене, обеспечивать прозрачность деятельности ее органов (как важной составной части обеспечения легитимности решений организации), гарантировать ответственность этих органов за результаты и эффективность их решений.

С другой стороны, вторая половина XX в. характеризовалась построением системы поддержки мира и международной безопасности, важной составляющей которой было сотрудничество государств на платформе универсальной международной межправительственной организации – ООН. В таких условиях создание межправительственной организации в сфере судоходства (объективная потребность в которой давно назрела) было актуальным



вопросом повестки дня для государств, создававших архитектуру международного устройства послевоенного периода. Объединенный морской консультативный совет, о котором говорилось ранее, получил мандат на разработку предложений по инструменту об учреждении постоянного международного органа в области судоходства. Для этого в июне 1946 г. был создан специальный комитет, который подготовил соответствующий проект конвенции [13, с. 73–74], ставший основой работы Морской конференции ООН 1948 г. (Женева), созванной для подготовки и принятия Конвенции о Международной морской организации.

В проекте, подготовленном Объединенной морской администрацией, отмечалось, что будущая Организация должна решать вопросы, которые не могут быть решены в ходе обычного ведения дел в сфере морского судоходства [14, с. 151]. Тем самым были задекларированы намерения сохранить определенную степень коммерческого и делового саморегулирования морской промышленности. Однако Экономический и социальный совет ООН (ЭКОСОС), рассматривая рекомендацию Комиссии по транспорту и связи по созыву Морской конференции ООН, расширил мандат будущей организации, добавив к его задачам «...устранение и предотвращение несправедливой ограничительной практики в области судоходства» [15, с. 268–269]. Другим важным вопросом стал вопрос членства, поскольку его решение предопределяло возможность создания блоков и групп внутри будущей организации. Следует отметить, что в рамках ИМО удалось избежать политической поляризации, не в последнюю очередь вследствие принятия решения об участии в конференции не только членов Организации Объединенных Наций, но и тех государств, которые в то время не являлись членами ООН: Албании, Австрии, Болгарии, Ирландии, Финляндии, Венгрии, Италии, Португалии, Румынии, Швейцарии, Транс-Иордании и Йемена. Так же положительно был решен вопрос о предоставлении права голоса этим государствам на Конференции. Тем самым будущая организация была защищена от идеологической ангажированности [15, с. 106].

Морская конференция ООН состоялась в Женевском Дворце наций в период с 19 февраля по 6 марта 1948 г. В работе Конференции приняли участие делегации 32 государств (Аргентины, Австралии, Бельгии, Бразилии, Великобритании, Греции, Дании, Доминиканской Республики, Египта, Индии, Ирландии, Италии, Канады, Китая, Колумбии, Ливана, Нидерландов, Новой Зеландии, Норвегии, Пакистана, Панамы, Перу, Польши, Португалии, США, Турции, Финляндии, Франции, Чехословакии, Чили, Швеции, Швейцарии), 4 государств-наблюдателей (Эквадора, Ирана, Кубы, Южно-Африканского Союза), 5 международных межправительственных организаций (МОТ, ВОЗ, ИКАО, МСЭ, Международной метеорологической организации), 4 международных неправительственных организаций (Международного альянса по сотрудничеству, Международной торговой палаты, Международной ассоциации права, Международной федерации работников транспорта).

Конвенция о Межправительственной морской консультативной организации (ИМКО, впоследствии преобразованной в ИМО) была принята Конференцией 06 марта 1948 г. Кроме Конвенции, Конференция приняла три резолюции: о создании Подготовительного комитета Межправительственной морской консультативной организации (для подготовки первой сессии Ассамблеи ИМКО); о проведении в апреле 1948 г. Конференции по вопросам безопасности человеческой жизни на море для просмотра Международной конвенции по охране человеческой жизни на море; о докладе Подготовительного комитета экспертов по вопросам координации безопасности на море и в области авиации.

Приложение к Конвенции содержит принятые Конференцией положения относительно юридического статуса, привилегий и иммунитетов ИМКО. Кроме того, Конференцией были разработаны субстантивные положения проекта Соглашения о взаимоотношениях новой организации и ООН, а также ведения переговоров по Соглашению между Подготовительным комитетом ИМКО и ООН. Кроме того, Конференция назначила первый состав Совета ИМКО: Австралия, Аргентина, Бельгия, Великобритания, Греция, Ни-

дерланды, Норвегия, США, Швеция, Индия, Канада, Франция.

**Выводы.** Таким образом, принятие в 1948 г. Морской конференцией ООН в Женеве (Швейцария) Конвенции о Межправительственной морской консультативной организации стало логическим завершением процесса создания архитектуры правового регулирования в области международного торгового судоходства, построения координационного механизма и консолидации усилий государств по созданию подлинно глобальных подходов к обеспечению безопасного и надежного судоходства. Создание Международной морской организации вобрало опыт предыдущих попыток международного регулирования вопросов безопасной перевозки морем пассажиров и грузов, став результатом проб и ошибок, которые очень часто имели тяжелые последствия. В то же время история создания Международной морской организации не является изолированным явлением, а отражает общий контекст международного регулирования и неотделима от тех задач, которые на конкретном историческом этапе ставило перед собой человечество. В этой связи исследование истории Международной морской организации как отображения специфических подходов к регулированию сферы международных отношений посредством создания универсальных организаций является важным методологическим средством изучения деятельности Международной морской организации и прогнозирования путей дальнейшего развития данной организации.

#### Список использованной литературы:

1. IMO: 60 years in the service of shipping. Background paper – IMO News, Issue 3, 2008. The International Maritime Organization, London, United Kingdom.
2. Woolf L.S. International Government – George Allen and Unwin Ltd. London, 1916; Holt William, B.A., Oxon. Admiralty Court Cases on the Rule of the Road as laid down by the Articles and Regulations now in force under order in Council for Preventing Collisions at Sea. – William Maxwell & Son, London, 1867.
3. Mansell John N.K. Flag State Responsibility. Historical Development



and Contemporary Issues. – Springer-Verlag Berlin Heidelberg, 2009.

4. Berlingieri F. “The Work of the Comité Maritime International: Past, Present and Future” – 57 Tulane Law Review, 1983.

5. Arnold-Baker Charles, The Companion to British History – Routledge, London, 2001.

6. Hughes A.Rigby, The Shipping Industry and its Organizations – The Journal of Commerce and Shipping Telegraph Annual Review.

7. McLaren Robert Irvine, An evaluation of a secretariat’s political role within the policy process of an international organization – the case of IMCO. Submitted to Graduate Faculty of the Graduate School of Public and International Affairs in partial fulfillment of the requirements for the degree of Doctor of Philosophy – University of Pittsburgh, 1972.

8. H.M. van Ginneken Anique, Historical dictionary of the League of Nations. Lanham, Maryland, USA, Scarecrow Press, Inc. 2006.

9. Buchanan Allen, Keohane Robert O. The Legitimacy of Global Governance Institutions. – Legitimacy in International Law, editors: Rüdiger Wolfrum, Volker Röben – Springer Berlin Heidelberg New York, 2008.

10. Henri, Cleopatra Elmira, The role of the international maritime organization in enactment of international legislation: A case study of the legal regulation of the carriage of dangerous goods by sea. Thèse No387 – Université de Genève, Institut universitaire de hautes études internationales, 1984.

11. Kelsen H., Principles of International Law, 2nd ed., New York, Holt, Rinehart & Winston, 1966.

12. Potter P.B., An Introduction to the Study of International Organization, 5th ed. New York, Appleton-Century-Crofts Inc., 1948.

13. “Inter-Governmental Maritime Consultative Organization” – Current Notes on International Affairs, XXX, February 1959.

14. “United Maritime Consultative Council” – International Organization, No I, February 1947.

15. “Economic and Social Council.” – International Organization, No IX, November 1955.

## ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПЕНСИОННОЙ СИСТЕМЫ КАК ОСНОВНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ СОЦИАЛЬНО- ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ УКРАИНЫ

Александр БУРЯЧЕНКО,

аспирант кафедры менеджмента организаций

Одесского регионального института государственного управления  
Национальной академии государственного управления при Президенте Украины

### Summary

The list of indicators of the pension system level is substantiated in the article in order to evaluate the effectiveness and financial sustainability of the Ukrainian distributive-accumulative pension system. The calculation of indicators is based on the information on the direct payments to recipients. Calculations of such factors as the replacement rate, the support of the pension system, economic dependency ratio and estimates of the level of living of pensioners in the dynamics over the medium term are presented. The replacement rate which is one of the key indicators to define the essence of social and economic stability of the pension system is religiously analyzed. According to the factors analysis ways to improve the pension system are suggested.

**Key words:** efficiency of pension system, financial stability of pension system, investment of pension savings, non-state pension fund, pension, pension savings, pension reserves, profitability.

### Аннотация

В статье для оценки эффективности и финансовой устойчивости распределительно-накопительной пенсионной системы Украины обоснован перечень показателей оценки уровня пенсионной системы, вычисление которых основано на информации о данных непосредственных выплат получателям. Также приведены расчеты таких коэффициентов, как коэффициент замещения, поддержки пенсионной системы, экономической зависимости и коэффициент оценки уровня жизни пенсионеров в динамике за среднесрочный период. Детально проанализирован коэффициент замещения, который является одним из основных показателей, определяющих социальную сущность и экономическую стабильность всей пенсионной системы. По итогам исследования данных коэффициентов предложены основные пути повышения эффективности системы пенсионного обеспечения.

**Ключевые слова:** эффективность пенсионной системы, финансовая устойчивость пенсионной системы, инвестирование пенсионных накоплений, негосударственный пенсионный фонд, пенсии, пенсионный накопительный фонд, пенсионные резервы, рентабельность.

**Постановка проблемы.** Главнейшей целью реформирования пенсионной системы Украины является повышение ее эффективности для обеспечения подобающего уровня жизни ее пользователей, так как в современных условиях развития экономики финансовая устойчивость пенсионной системы пока остается недостаточной. Поэтому особую актуальность приобретает создание обоснованного инструментария оценки финансовой устойчивости пенсионной системы с учетом подходов, используемых как в зарубежной, так и отечественной практике. Вопросы развития пенсионной системы освещаются такими украинскими специалистами по пенсионной тематике, как А. Линдюк [2–4], К. Пе-

трин [6], Д. Третьяк [9], заслуживают внимания и публикации официального сайта Пенсионного фонда Украины.

**Актуальность темы.** Исследуя исторический процесс формирования современной системы социального страхования, можно выявить основные тенденции и закономерности ее развития. Используя накопленный опыт, можно создать собственную модель с признаками экономической и социальной эффективности.

На сегодняшний день недостаточно обоснованные пути совершенствования механизмов государственного регулирования финансового обеспечения пенсионной системы Украины.

**Целью статьи** является анализ показателей финансового состояния Пен-