

лю приведения его в соответствие с мировой практикой и спецификой экономики Украины и Крыма, в частности установить систему налоговых льгот на прибыль банков.

5. В целях наведения порядка в создании различных банковских учреждений разработать порядок предоставления лицензий безбалансовым территориально отдаленным отделениям, приписным кассам и другим структурным подразделениям на совершение банковских операций в зависимости от технической укрепленности, упростить механизм реорганизации (слияния) ныне действующих банковских учреждений.

6. Создать систему информирования по финансовому состоянию банков.

7. Создать систему реанимирования банков, попавших в затруднительное финансовое положение.

Источники и литература

1. Закон Украины «О национальном банке Украины» // Голос Украины от 20.05. 1999г.
2. Закон Украины «О банках и банковской деятельности» от 7.12.00 г.
3. Інструкція про порядок регулювання діяльності банків в Україні. Затверджено Постановою Правління НБУ 28.08.06 №368.
4. Кочетков В. Н. Анализ банковской деятельности: теоретико-прикладной аспект: Монография. – К.: МАУП, 1999. – 192 с.

Наумов О.Б., Пашко Д.В.

ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ СУДНОБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ

I. Вступ. Суднобудування є однією з провідних, найбільш перспективних та привабливих галузей світової економіки. Із розширенням міжнародної торгівлі попит на морські вантажні перевезення щорічно зростає, суднохідні компанії активно розміщують замовлення суднобудівельним компаніям, портфелі замовлень яких розписані на багато років вперед.

У будь-якій морській державі суднобудівна галузь є предметом турботи і підтримки уряду, тому що вона забезпечує значний експортний потенціал, активну роботу багатьох інших сфер економіки, особливо чорної і кольорової металургії, машинобудування, електротехнічної і кабельної промисловості, електроніки тощо, забезпечує функціонування морського і річкового транспорту, рибпромислового, прикордонного і військового флотів. Саме тому питання відродження вітчизняного суднобудування, як компонента морського комплексу, повинне бути першочерговою державною проблемою.

Україна традиційно була значним світовим центром суднобудування. Ця галузь має стратегічне значення для нашої держави. Вітчизняні верфі ще зберегли значний виробничий і кадровий потенціал, їх продукція є технічно складною, наукоємною і конкурентоспроможною на світовому ринку.

Втім, за роки незалежності галузь суднобудування зазнала руйнівного впливу кризи, яка охопила всі сфери економіки країни. Сьогодні намітилися тенденції до відродження суднобудування, але воно неможливе без державної підтримки і наявності чітко сформульованих стратегічних орієнтирів розвитку.

Проблемам розвитку суднобудування присвячені праці відомих вітчизняних дослідників [1-6]. Втім дискусії вчених та практиків щодо вибору пріоритетів розвитку і важелів державного регулювання тривають, а отже проблему не можна вважати остаточно вирішеною.

II. Постановка завдання. Метою цієї статті є дослідження проблематики та шляхів стимулювання розвитку суднобудівної галузі України в сучасних умовах.

III. Результати. Суднобудівна промисловість виконує важливу соціально-економічну роль у господарському комплексі держави, адже вона не тільки є значним джерелом надходження коштів у державний та місцеві бюджети, але й визначає результативність діяльності численних суміжних, переважно високотехнологічних, галузей, підприємства яких постачають верфям матеріали і комплектуючі (електронні прибори, двигуни, метали), виконують проектно-конструкторські роботи тощо. Ці підприємства забезпечують робочими місцями робочих, управлінців і науковців вищої кваліфікації. На одне робоче місце у суднобудуванні припадає не менше десяти робочих місць у суміжних галузях.

До набуття незалежності вітчизняне суднобудування було одним з провідних у світі. СРСР входив у десятку найрозвинутіших країн в сфері цивільного і військового суднобудування. Найважливіше значення в створенні флоту країни відігравали суднобудівні заводи України, на яких будувалися унікальні кораблі і цивільні судна [5].

Після розпаду СРСР в Україні залишилася потужна суднобудівна база, до якої входять 11 суднобудівних заводів, які виробляли більше 30% суднобудівної продукції Союзу, 7 підприємств судового машинобудування, 11 підприємств морського приладобудування, 27 науково-дослідних інститутів і конструкторських бюро. Разом з тим, із розпадом СРСР суднобудування України зазнало системної кризи, що була пов'язана зі скороченням державних замовлень, руйнуванням міжгалузевих і міжвиробничих зв'язків, недоліками законодавства, недосконалістю системи фінансування й оподаткування циклу будівництва суден, неготовністю до ринкових змін. Внаслідок цього спад виробництва продовжувався до 1999 р.

З 2000 року відзначається ріст обсягів виробництва продукції, який був пов'язаний із зміною регулюючої політики держави, прийняттям Законів України „Про заходи щодо державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні” та „Про спеціальну економічну зону „Миколаїв”, які враховували особливі потреби розвитку суднобудівної галузі. Ці заходи дозволили за 5 років досягнути росту виробництва у 2,5 рази. До 2005 р. Україна увійшла в десятку провідних суднобудівних країн Європи.

У 2005 р. норми зазначених документів було скасовано, що негативно відбилося на результатах діяльності верф. Хоча закладений фундамент договорів дозволив підприємствам галузі продовжувати нарощування виробництва продукції (135,5 млн. дол. у 2006р., 213 млн. дол. у 2007 р., 94 млн. дол. за перше півріччя 2008 р.), середнє завантаження суднозаводів не перевищує 40 %, продуктивність праці і ефективність виробництва залишається низькою порівняно з провідними країнами [5, 6].

До головних проблем українського суднобудування слід віднести:

- дорожнеча сучасного імпортного обладнання, необхідного для будівництва суден за сучасними технологіями відповідно вимогам іноземних замовників;
- втрата значної частини висококваліфікованих робітників, які сьогодні працюють на верфях Росії та країн Західної Європи;
- відсутність професійних управлінців, здатних керувати підприємствами в умовах змінного ринкового середовища;
- руйнування інфраструктури галузі, зокрема, виробничої, соціальної, наукової та освітньої.

Особливістю суднобудування є тривалий цикл проектування і будівництва суден, їх висока капіталомісткість і необхідність великої кількості комплектуючих, у тому числі імпортних, що визначає необхідність значних обсягів фінансування і обумовлює низьку оборотність коштів. Через це галузь є залежною від політики кредитування, оподаткування і митного оформлення. Саме державна політика є основним засобом який визначає ріст або рецесію у суднобудуванні.

У процесі регулювання розвитку суднобудування в Україні було допущено низку серйозних прорахунків. До найбільш значущих слід віднести наступні:

- відсутність стратегії та програми розвитку суднобудівної галузі, яка має ґрунтуватися на засадах державного протекціонізму;
- втрата зацікавленості влади у розвитку галузі, анулювання у 2005 р. норм закону про державну підтримку суднобудування і припинення діяльності спеціальної економічної зони „Миколаїв” у порів'ядній боротьбі з СЕЗ, ліквідація „Координаційної ради з питань розвитку морської індустрії України”;
- невиважена приватизаційна політика, внаслідок якої судноверфі перейшли у власність вітчизняних та іноземних інвесторів, які не завжди ретельно виконують інвестиційні зобов'язання щодо розвитку підприємств;
- невиправдане втручання держави у договірні і фінансові відносини між забудовниками та замовниками.

Подальша державна політика у галузі суднобудування може бути спрямована на одну з можливих альтернатив:

1. Створення умов для ринкового саморегулювання галузі (лібералізація). Небезпекою такого шляху є ліквідація частини заводів, які не зможуть витримати конкурентної боротьби, що в умовах економіки індустріального типу є небажаним для господарства країни і регіонів, адже відбудеться загострення соціальних проблем та скорочення надходжень до бюджетів.

2. Фінансова підтримка галузі державою, що може здійснюватися шляхом розміщення і фінансування державних замовлень, виконання державних програм розвитку (методи прямого державного регулювання). Такий шлях виявляється нам неможливим через брак бюджетних коштів.

3. Застосування політики державного протекціонізму (методи непрямого регулювання), що полягає у створенні сприятливих нормативних, фінансових та податкових умов для розвитку галузі, створенні сприятливого інвестиційного клімату.

Аналіз практики світового судноплавання свідчить про широке використання абсолютною більшістю морських держав протекціоністських заходів, спрямованих на розвиток вітчизняного суднобудування і флоту. Прикладом такого підходу є законодавство США, країн ЄС, що забезпечують державну підтримку розвитку суднобудування і право національного перевізника на транспортування 50 % експортних вантажів.

Повернення преференцій вітчизняним суднобудівним підприємствам виявляється сьогодні найбільш перспективним шляхом розвитку і єдиною розумною альтернативою [6].

Основними заходами державної протекціоністської політики мають стати:

1. Повернення норм Закону України „Про заходи для державної підтримки суднобудування в Україні”, поновлення спеціальної економічної зони „Миколаїв” та дії Координаційної ради з питань морської індустрії.

2. Застосування системи податкових та митних пільг.

3. Створення сприятливих умов для залучення коштів вітчизняних та іноземних інвесторів, при цьому посилення контролю за виконанням інвестиційних зобов'язань за прямими інвестиціями.

4. Сприяння розвитку галузевої освіти і науки, подальшій інтеграції науки у виробництво.

IV. Висновки. Стратегія розвитку галузі суднобудування має базуватися на засадах державного протекціонізму, що на сьогодні є єдиним дієвим шляхом розвитку галузі і одночасного захисту вітчизняних підприємств від недоліків ринкового саморегулювання. Подальші дослідження слід спрямовувати на визначення конкретних стратегічних і програмних заходів зі стимулювання суднобудівних підприємств.

Джерела та література

1. Экономические основы функционирования морского рынка транспортных услуг / Примачев Н.Т., Бойко П.А., Винников С.В., Голубкова И.А. – Одеса: Автограф, 2004. – 320 с.
2. Буркинський Б.В, Котлубай М.И. Современные тенденции глобализации и регионализации рынка транспортных услуг // Экономические инновации. Выпуск 10: Тенденции глобализации и регионализации

социально-экономического развития (экономические трансформации, экономика и экология). Сборник научных работ. – Одесса: Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины, 2001. – С.15-22.

3. Един О., Цветов Ю, Соколов Л. Транспортная политика в Украине // Экономика Украины. – 2000. – №1. – С.24-34.
4. Пашенко Ю. Транспортная политика Украины // Экономика Украины. – 2001. – № 12. – С. 38-43.
5. Антонюк К. Суднобудування України: як залишитися на плаву // Інтернет джерело: www.censor.net.ua
6. Исаков С. Fata morgana українського суднобудування // Інтернет джерело: www.censor.net.ua

Погребняк М.Н.

КЛАССИФИКАЦИЯ РИСКОВ, ВОЗНИКАЮЩИХ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ КОНЦЕССИОННЫХ ПРОЕКТОВ

В условиях рыночной экономики Украины, государство имеет ограниченный объем ресурсов для осуществления инвестиционных проектов, при этом потребности общества в развитии инфраструктуры, находящейся в государственной собственности, постоянно растут в связи с ее катастрофическим износом. Возникает необходимость в привлечении средств частных инвесторов для реализации инфраструктурных проектов. Одним из ключевых механизмов такого инвестирования выступает концессия.

Важнейшей частью любого концессионного соглашения является разделение рисков между государством (концессиодателем) и инвесторами (концессионером и кредиторами проекта). Концептуально условия по распределению рисков между концессионером и концессиодателем формируются на этапе подготовки концессионного конкурса. Далее разделение рисков включается в общие условия концессионного контракта и составляет его экономическую основу. Именно на разделении рисков строится сбалансированное государственно-частное партнерство в промышленно развитых странах.

Проблема рисков при осуществлении концессионных проектов достаточно хорошо изучена и отражена в публикациях Всемирного Банка [1, 2], Национального совета по государственно-частному партнерству США [3], а так же украинских и российских специалистов в области государственно-частного партнерства [4, 5, 6]. Однако имеющаяся информация требует обобщения и объединения в систему.

Целью данного исследования является систематизация рисков, возникающих в процессе реализации концессионных проектов, что позволит создать основу для эффективного распределения рисков между сторонами при организации концессионных конкурсов и составлении концессионных договоров.

Согласно классификации, разработанной экспертами Всемирного банка, в зависимости от объема передаваемых концессионеру прав собственности, инвестиционных обязательств сторон, распределения рисков между субъектами договорных отношений, ответственности за различные виды работ (строительство, управление, эксплуатация), выделяются следующие организационные типы концессий:

1. BOT: Build, Operate and Transfer. Концессионная компания осуществляет строительство и эксплуатацию объекта инфраструктуры на правах пользователя в течение концессионного срока, по истечении которого объект возвращается государству.

2. BTO: Build, Transfer and Operate. Концессионная компания строит объект инфраструктуры и передает его в государственную собственность сразу после завершения стадии строительства. После приема государством объекта он в соответствии с концессионным договором передается в пользование концессионной компании, которая не имеет права владения данным объектом.

3. Brownfield contract. Его предметом выступает деятельность по расширению, восстановлению или реконструкции существующего инфраструктурного объекта, не включающая новое строительство.

4. BOO: Build, Own and Operate, или проект гринфилд (Greenfield project). Концессионная компания строит объект инфраструктуры и управляет им на правах владения и пользования. Концессионный срок не фиксируется.

5. BOOT: Build, Own, Operate and Transfer – разновидность проекта «гринфилд». Отличается от предыдущего тем, что концессионная компания владеет и использует объект инфраструктуры в течение оговоренного в контракте периода времени, по истечении которого объект возвращается государству.

6. Лизинговый контракт (lease contract). Объект инфраструктуры построен государством без участия арендатора, который, если позволяет национальное законодательство, может инвестировать объект. Арендатор несет ответственность за его обслуживание, получает от пользователей плату и перечисляет часть ее государству (арендную плату) для того, чтобы компенсировать произведенные им инвестиции.

7. Контракт на обслуживание (service contract). Его главная особенность состоит в том, что концессионер получает от государства в управление и обслуживание уже готовый объект и не осуществляет инвестиций. В отдельных случаях он близок к лизингу.

Вышеперечисленные стандартные подходы, как правило, требуют адаптации к условиям каждого концессионного проекта отдельно путем осуществления анализа рисков с последующим их распределением между сторонами соглашения. Анализ рисков проходит в 4 этапа:

- выявление рисков;
- оценка потенциальной значимости реализации этих рисков;
- ограничение каждого риска;
- разделение оставшихся рисков.