

9. Савич С. Е. Элементарная теория страхования жизни и трудоспособности / С. Е. Савич. – 3-е изд., испр., с доп. – М.: Янус-К, 2003. – 496 с.
10. Финансовая экономика с приложениями к инвестированию, страхованию и пенсионному делу / Х. Панджер, Ф. Бойль, С. Кокс, Д. Дюфрень, Х. Гербер, Х. Мюллер и др.; [пер. с англ.]. – М.: Янус-К, 2005. – 564 с.
11. Учетная ставка НБУ : [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.uabanker.net/spravka/stavkanbu.shtml>

Нехаенко С.В.

УДК 338.23

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ В УКРАИНУ

Актуальность. На привлечение иностранных инвестиций влияет комплекс политических, экономических и социальных факторов. Наиболее важными среди них являются факторы инвестиционного климата: политическая стабильность и прозрачность правового поля страны, которая получает инвестиции. Чем хуже инвестиционный климат в стране, тем более высоким является для инвестора предпринимательский риск, и, соответственно, вероятность поступления внешних капиталов будет меньшей. Вышеперечисленные факторы являются обобщенными. Более конкретно, факторы, формирующие инвестиционный климат, следующие: порядок предоставления государственных гарантий, в т.ч. финансовых, иностранным инвесторам, вопросы урегулирования прав собственности на имущественные объекты, организация создания необходимой инфраструктуры, в т.ч. транспортной, логистической и т.д. Все перечисленные вопросы на сегодняшний день не решены, поэтому их рассмотрение в рамках данного исследования является крайне актуальным.

Целью исследования является рассмотрение наиболее актуальных проблем привлечения иностранных инвестиций в Украину. Для реализации поставленной цели решаются следующие задачи:

- изучение проблематики предоставления государственных гарантий, в т.ч. финансовых, иностранным инвесторам,
- рассмотрение вопросов урегулирования прав собственности на имущественные объекты,
- выявление возможных путей организации создания необходимой инфраструктуры, в т.ч. транспортной, логистической.

Исследование. На сегодня в Законе Украины «Об иностранных инвестициях» иностранным инвесторам даются формальные государственные гарантии защиты их капиталовложений, которые не подкреплены никакими практическими действующими механизмами [1]. Наличие связанных с данным Законом 65 нормативно-правовых актов лишь до крайности запутывает дело. В Законе написано, что иностранные инвесторы имеют право на возмещение ущерба, включая упущенную выгоду и моральный ущерб. Однако в нем не прописаны механизмы обеспечения этих прав. Таким образом, положения этого Закона носят формальный и неконкретный характер. Реальные государственные гарантии должны прописываться в индивидуальных инвестиционных договорах с конкретными инвесторами, а в Законе должны быть очерчены рамки договорного процесса и результата (договора), во избежание злоупотреблений доверием.

Что касается вопросов урегулирования прав собственности на имущественные объекты при привлечении иностранных инвестиций, то наиболее остро они стоят для объектов инфраструктуры (порты и т.д.). В этом отношении в мировой практике выработаны два следующих подхода [2]:

- права пользования объектом инфраструктуры остаются, как есть,
- снятие запрета на приобретение и приватизацию инфраструктурных объектов.

В рамках первого подхода необходима разработка государственного нормативного акта, регламентирующего порядок сопровождения стратегического инвестора. Документ должен содержать обязанности, ответственность, сроки рассмотрения и принятия решения для всех участвующих в процессе министерств и ведомств, органов местного самоуправления, предприятий.

Если взять пример крупного морского порта (например, Севастополь), то для адекватного сопровождения стратегического инвестора должна быть концентрация права пользования и распоряжения акваторией, причалами, береговыми территориями, объектами недвижимости на этих территориях в одном региональном органе, подчиненном местной власти либо одному из центральных министерств или ведомств.

Однако достаточно трудно правильно выбрать управляющее правами пользования морского порта министерство или ведомство. Проблема создается разными составляющими прав пользования объектами морского порта, что, в свою очередь, обусловлено разной целевой направленностью этих объектов. Так, с точки зрения развития портов, правами пользования на его объекты должно обладать Министерство транспорта Украины. С точки зрения развития судостроения и судоремонта, правами пользования на объекты морского порта должно обладать Министерство промышленной политики Украины. С точки зрения рыбного хозяйственного комплекса, правами пользования на объекты морского порта должно обладать Министерство агропромышленной политики Украины. Отсюда следует логичный вывод, что

С другой стороны, есть преимущества и в подчинении администраций органам местного самоуправления, которые заинтересованы в развитии собственной экономики и могут правильно организовать общественные слушания, обязательные при строительстве крупных промышленных объектов. Кстати, порядок проведения общественных слушаний требует тщательной доработки, участия специалистов, ученых. Порядок представления проекта также должен быть прописан в соответствующих нормативных документах.

Концентрация права пользования и распоряжения акваторией, причалами, береговыми территориями государственной и коммунальной форм собственности в одном региональном органе (Администрация порта) значительно упростит инвестору переговоры по всему комплексу вопросов получения права пользования этой собственностью и ускорит процесс заключения инвестиционных договоров на строительство портовых терминалов.

Данный подход осложнен следующими проблемами [3]. С одной стороны, государство декларирует свою заинтересованность в развитии портов и портового комплекса в целом, но оставляет мощности в своей собственности, не имея средств для их интенсивного развития. С другой стороны, заинтересованный инвестор не рискует вкладывать значительные средства в чужую собственность.

Поэтому далее рассмотрим второй подход к урегулированию прав собственности на имущественные объекты инфраструктуры – снятие запрета на приобретение и приватизацию инфраструктурных объектов. На сегодня экспертами в данной сфере разработаны следующие стратегические меры [4]:

1. Разрешить приватизацию государственных, в первую очередь, убыточных портов и допустить частных инвесторов к развитию украинских портов.

2. Окончательно отделить функции государственного надзора и обеспечения безопасности мореплавания от коммерческой деятельности портов.

3. Создать в перспективных морских городах региональные органы комплексного управления территориями, объектами недвижимости) с целью обеспечения условий для активных инвестиционных процессов в портовом комплексе Украины.

4. Зарезервировать прибрежную территорию в промышленных зонах морских городов с целевым назначением "Строительство объектов портового комплекса". Не секрет, что земля в этих зонах достаточно быстрыми темпами сдается в долгосрочную аренду под различные, не связанные с портовым комплексом объекты, что затрудняет резервирование крупных площадок.

5. Через государственную налоговую и ограничительную политику сосредоточить основную доходность в национальной логистической цепочке на морских портах. Сформировать конкурентоспособную логистику на территории Украины, основываясь на мировом опыте.

6. Привести регламентирующие документы Минтранса и "Укрзалізниці" (уставы, правила перевозки, прочее) в соответствие с международными нормами.

Теперь рассмотрим проблематику организации создания необходимой инфраструктуры, в т.ч. транспортной, логистической на примере украинских портовых комплексов. В Украине очень серьезные проблемы с морскими портами, т.к. на сегодняшний день требуется тотальная модернизация и реконструкция большинства морских портов [5]. Так, все существующие украинские порты нуждаются в дноуглублении, развитии причального фронта, техническом перевооружении погрузочно-разгрузочных мощностей. Например, по предварительным расчетам экспертов, на реконструкцию всех причалов и развитие портовых мощностей одного порта Севастополь требуется около 4,5 млрд. долл. прямых инвестиций [5]. При этом внутренних источников инвестиций в таком объеме в один концентрированный объект в АР Крым нет, и в Украине тоже они отсутствуют. Поэтому крайне необходимым является привлечение зарубежных инвесторов в этих целях. В связи с этим возникают вопросы прав собственности на объекты инфраструктуры, изложенные выше.

Акватория Севастопольской бухты находится в пользовании Севастопольского морского торгового общества (Фонд государственного имущества) в пользовании многочисленных госпредприятий различных министерств, учреждений Академии наук и приватизации не подлежит. Прибрежная территория

пользования. Таким образом, любой инвестор, вознамерившись построить портовый терминал в Севастополе с причалом, например, в 500м, вынужден будет вести сложные отношения с Министерством транспорта, Фондом госимущества, Администрацией Севастопольского морского порта, городским Советом, Севастопольской городской администрацией, пользователем причала, арендаторами или пользователями земельных участков прибрежной территории. Никого из иностранных инвесторов такая перспектива не обрадует.

Выводы. Широкомасштабное привлечение иностранных инвестиций в Украину, в частности, в объекты транспортной и логистической инфраструктуры, требует неотложного решения двух

иностранным инвесторам, а также урегулирования вопросов прав пользования имущественными объектами инфраструктуры. Последнее, в свою очередь, требует выработки регламента сопровождения

Источники и литература:

1. Закон Украины “О режиме иностранного инвестирования” : [Электронный ресурс]. – Режим доступа : www.portal.rada.gov.ua
2. Лисовская Е. Г. Концессии и перспективы развития инвестиционной деятельности / Е. Г. Лисовская // Качество. Инновации. Образование. – 2006. – № 3. – С. 27-31.
3. Никулина Н. Н. Концепция баланса интересов региональных органов власти, страховых организаций и предприятий в инвестиционной политике / Н. Н. Никулина, С. В. Березина // Страховое дело. – 2006. – № 6. – С. 29-33.
4. Селезнев А. Условия активизации инвестиционного процесса / А. Селезнев // Экономист. – 2006. – № 4. – С. 3-13.
5. Майоров Р. СМТП планирует создать сеть морских вокзалов-портопунктов : [Электронный ресурс] / Р. Майоров // Новый Севастополь. – 2010. – Режим доступа : <http://new-sebastopol.com/port/SMTP.htm>

Нехайчук Д.В., Плигос Э.**УДК 332.4****ФИНАНСОВЫЕ АСПЕКТЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ПРОМЫШЛЕННОГО СЕКТОРА (КРЫМСКИЙ РЕГИОН)**

Введение. Промышленность является основной бюджетобразующей отраслью материального производства в Украине. От развития промышленного комплекса зависит состояние социальной сферы государства.

Становление в Украине рыночной экономики предопределяет активизацию инвестиционной деятельности, углубление интеграции финансовых капиталов, промышленных и банковских структур.

Одним из перспективных направлений повышения эффективности национальной экономики является поддержка развития промышленности. При содействии государства промышленность может и должна повысить позиции Украины в международном разделении труда [5].

Существенные сдвиги в промышленном производстве второй половины XX ст., особенности образования больших многоотраслевых концернов исследовали В. Бовикин, М. Бункина, В. Голосов, С. Меньшиков, Э. Нухович, Г. Клубника, И. Сысоев, Г. Солюч, И. Фаминский, Ю. Юданов и другие ученые.

Отдельные важные аспекты опыта формирования и становления финансово-промышленных групп в 90-е годы XX ст. нашли отображение в работах российских исследователей: С. Авдашевой, Ю. Винслава, С. Голубевой, В. Дементьева, Д. Львова, Л. Макаровича, Ю. Петрова, В. Рудашевского, Е. Сабуровой и других.

Среди украинских научных сотрудников, чьи работы содержат отдельные аспекты развития промышленности, следует выделить И. Алексеева, О. Василика, А. Гальчинского, В. Гееца, А. Даниленко, В. Дикая, М. Кузнеця, М. Крупку, О. Плотникова, В. Федосова, И. Фому, В. Шевчука и других.

Однако вопросы финансового обеспечения предприятий промышленности в отдельном регионе с учетом его специфики слабо изучены. Таким образом, выбранная тема исследования является актуальной для предприятий различных форм собственности и направлений деятельности.

Цель статьи. На основе анализа деятельности предприятий промышленности дать оценку их финансовому обеспечению и найти пути оптимизации привлечения финансовых ресурсов.

Проблемные вопросы, требующие разрешения. В настоящее время в Украине правительством официально провозглашен курс на социальное и инновационное развитие. Местными органами власти были утверждены Стратегии экономического и социального развития регионов. В Автономной Республике Крым также принята Стратегия экономического и социального развития Автономной Республики Крым на 2011-2020 годы, целью которой является достижение устойчивого роста уровня и качества жизни жителей Крыма на основе сбалансированной социально-экономической системы инновационного типа, гарантирующей экологическую безопасность и динамичное развитие экономики.

В рамках реализации данной Стратегии поддержка развития промышленности, являющейся одним из ведущих секторов экономики региона, позволит создать фундамент для достижения поставленных целей, так как именно промышленный комплекс Крыма обеспечивает производство около 40 % общекрымского выпуска товаров и услуг, 80% их экспорта, создание свыше 30 % валовой добавленной стоимости. В этой отрасли сконцентрирована приблизительно треть основных средств производства и занятых в экономике.

За 2010 год промышленными предприятиями Автономной Республики Крым произведено промышленной продукции на 10,6% больше, чем за 2009 год, в том числе в обрабатывающей промышленности – на 13,2%, в производстве электроэнергии – на 47,7 %.

Объем реализованной промышленной продукции составил 13,3 млрд. грн., при этом 70,5 % приходится на обрабатывающую промышленность; 24,5 % на производство и распределение электроэнергии, газа и воды; 5 % на добывающую промышленность.

В динамике показателей инновационной деятельности, прибыльности и рентабельности в промышленности наблюдаются или медленные положительные изменения, или даже тенденции к ухудшению (в частности, об этом свидетельствует статистика основных средств производства и инноваций). Достаточно обратить внимание, что большинство промышленных предприятий сохранило не только морально и физически устарев