

- відміна програм пільгового надання кредитів, введених урядом;
- розширення автономії Національного банку. Його основною метою повинна бути підтримка внутрішньої та зовнішньої стабільності, без урахування політичних міркувань;
- оздоровлення банківського сектора шляхом удосконалення контролю за банківською діяльністю для підвищення довіри інвесторів до українських банок;
- посилення кадрів комісій з цінних паперів і бірж;
- заохочення конкуренції у фінансовому секторі шляхом розширення діяльності іноземних банків та інших фінансових організацій в Україні.

З розглянутими чинниками безпосередньо пов'язані питання адміністрування податків. Найбільшою проблемою для інвесторів, яку необхідно вирішити найближчим часом, є сплата та повернення ПДВ. Вона набуває більшої ваги пропорційно зростанню експорту українських товарів.

6. Зниження рівня корупції. Необхідно створити таку систему відносин органів влади та бізнесу, яка мінімізує можливості зловживання державних чиновників, забезпечить послідовність у виконанні прийнятих законів та ухвал, полегшить отримання дозволів, ліцензій та санкцій. Для цього необхідно провести комплекс заходів щодо «профілактики» корупції; ввести строгі покарання за корупцію та зраджувати гласності факти чиновницького хабарництва; забезпечити суспільну підтримку програм по боротьбі з корупцією, інформуючи громадян про їх права.

7. Зниження політичного ризику. Політична стабільність та незалежність економічних пріоритетів від змін в органах влади була та залишається одним з найважливіших позитивних чинників при ухваленні інвестиційного рішення. Необхідно прийняти закони, що гарантують неможливість довільного відчуження приватної власності, включаючи «повільну експропріацію»; зробити діяльність податкових інспекторів і місцевих адміністрацій підконтрольною центральної адміністрації.

8. Імідж і програми просування країни. Довгострокові цілі по залученню зовнішніх інвестицій вимагають постійних зусиль по формуванню привабливого іміджу країни. Необхідно сформулювати та широко освітлювати державну політику та готовність уряду здійснювати радикальні заходи, орієнтовані на ринкову економіку; публічно підтримувати інвестиції; підсилити комерційні відділи зарубіжних посольств.

9. Формування інвестиційних стимулів. Мета дій в цьому напрямі – створення інвестиційних стимулів, аналогічних стимулам торгових партнерів країни.

Висновки. Істотно збільшити приток інвестицій можна лише за умови розвитку всього комплексу чинників, що формують інвестиційний клімат. Недооцінка хоч би однієї складової неминує призведе до дисбалансу та створить напруженість на інвестиційному ринку України.

Джерела та література

1. Горяча О.Л. Інвестиційний клімат України: проблеми формування та заходи поліпшення. / О.Л. Горяча. // Вісник Бердянського університету менеджменту і бізнесу. – 2008. – № 1. – С. 32-35.
2. Пересада А.А. Інвестування [навч. посібник] / А.А. Пересада. – К.: КНЕУ, 2004. – С. 19.
3. Стеченко Д.М. Державне регулювання економіки [навч. посіб. – 3-тє вид., випр.] / Д.М. Стеченко – К.: Знання, 2006. – 262 с.
4. Швайка Л.А. Державне регулювання економіки: Навч. посіб. – К.: Знання, 2006. – 435 с.
5. Стимулювання інвестиційної діяльності. [Електронний ресурс] <http://www.in.gov.ua/index.php?get=110>.
6. Энергетический потенциал Украины. [Електронний ресурс] <http://www.stratagema.org> (<http://www.stratagema.org/issledovaniya.php?nws=it1706625879960>).
7. "Інвестиційний клімат" [Електронний ресурс] <http://www.in.gov.ua/index.php?get=212>.

Наумов О.Б., Пашко Д.В.

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ УКРАЇНСЬКОГО СУДНОБУДУВАННЯ

І. Вступ. Ефективність національної економіки багато в чому визначається функціонуванням транспортної системи, яка одночасно формує умови налагодження довгострокових стратегічних зв'язків між економічними суб'єктами та впливає на розвиток економіки.

Морський транспортний комплекс традиційно відіграє важливу роль у розвитку зовнішньої торгівлі країн світу. Морський транспорт спеціалізується на обслуговуванні міжнародної торгівлі, оптимальне поєднання вартості, швидкості та мобільності перевезень робить його найбільш привабливим для вантажовласників. Слід констатувати, що сьогодні Україною втрачено позиції морського флоту не лише на ринку міжнародних перевезень, але і на внутрішніх лініях.

Із занепадом флоту пов'язане і скорочення виробництва у суднобудуванні України. У світі небагато країн, що мають власну суднобудівну базу. Держави, що володіють нею, мають не лише надійне джерело наповнення бюджету, але і розвиток експорту, підвищення рівня життя населення, яке причетне до галузі. Україна не тільки має у своєму розпорядженні індустрію суднобудування, але і є морською державою. Це означає, що суднобудування при цілеспрямованій підтримці держави і забезпеченні інвестиційної привабливості може і повинна стати однією з провідних галузей економіки, яка буде спроможна не лише забезпечити значний експортний потенціал і валютні надходження, але і ефективність діяльності підприємств суміжних галузей.

Проблемам розвитку галузі суднобудування присвячені праці вітчизняних дослідників та практиків [1-7]. Втім невизначеність стратегічного курсу, відсутність єдиного погляду на перспективи розвитку суднобудування залишають простір для подальших пошуків шляхів вирішення проблем галузі.

II. Постановка завдання. Метою цієї статті є дослідження проблем, перспектив та шляхів стимулювання розвитку суднобудування України в сучасних умовах.

III. Результати. За даними компанії Clarksons Research у 2006 році у світі будувалося 5386 великих суден загальною вартістю 263,9 млрд. дол. за замовленням 770 судновласників з 61 країни світу. Найбільшим попитом у замовників користаються контейнеровози (обсяг замовлень 35,1 млрд. дол.), танкери (30,3 млрд. дол.), балкери (15,4 млрд. дол.), газозови (15,3 млрд. дол.) [7].

Розподіл замовлень у грошовому вираженні виглядає наступним чином: Японія – 14% (36,9 млрд. дол.), Німеччина – 13% (33,5 млрд. дол.), США – 8% (21,5 млрд. дол.), Греція – 7% (18,8 млрд. дол.), Норвегія – 6% (16,9 млрд. дол.), інші (56 країн) – 52 %.

Суднобудівні замовлення розподіляються між провідними суднобудівними країнами світу наступним чином: Південна Корея – 38%, Японія – 25%, Китай – 14%, ЄС – 12%, інші країни – 11%. Слід відзначити, що в останні роки на суднобудівний ринок вийшли нові учасники: Бразилія, В'єтнам, Туреччина і Румунія. Індія, Філіппіни, Сінгапур та Іран також створюють власну суднобудівну галузь. Основною світовою тенденцією є переміщення центрів світового суднобудування в країни Азії.

Разом із суверенітетом, Україна отримала досить значну частину радянського морського комплексу: 30% суднобудівних підприємств, 27% транспортного флоту і 50 % пасажирських суден. Така спадщина мала стати фундаментом подальшого розвитку української морської індустрії. Втім, разом зі значним потенціалом Україна отримала і низку проблем: відсутність коштів на оновлення флоту, непідготовленість судноплавних компаній до жорстокої конкуренції на фрахтовому ринку тощо.

Теперішній стан українського торговельного флоту характеризується цілою низкою негативних тенденцій:

- скорочення кількості торговельних суден;
- зменшення валютних надходжень і податків від роботи флоту;
- фізичне старіння флоту;
- зниження обсягів перевезень експортно-імпортних вантажів, і посилення залежності України від світового фрахтового ринку.

Ці та інші причини призвели до занепаду судноплавства, що врешті-решт спричинило втрату більшої частини українського флоту та кризи у суднобудівній галузі. Головною проблемою тих часів була відсутність замовлень і фінансування з боку держави.

Оскільки суднобудівні підприємства стали важким тягарем для держави, то наступним кроком стала корпоратизація більшості підприємств та продаж пакетів акцій недержавним інвесторам. Інакше кажучи, розвиток галузі вийшов з кола інтересів держави і був залишений на розсуд нових власників підприємств. Основними чинниками, що забезпечили інвестиційну привабливість підприємств суднобудування на етапі приватизації стали наступні:

- наявність потужної виробничої бази, як засобу виробництва суден і отримання прибутку від залучення і виконання замовлень;
- сподівання на ріст вартості підприємств і можливість вигідного продажу пакетів цінних паперів в перспективі;
- наявність значних земельних ділянок підприємств, які дозволяють реалізовувати інші інвестиційні проекти.

Сьогодні суднобудування України претендує лише на невелику частку європейського ринку. Будувати цілком укомплектовані судна в Україні не вигідно ані іноземним, ані вітчизняним замовникам, тому суднозаводи переважно виконують замовлення з будівництва корпусів. Незважаючи на труднощі, з якими стикається галузь, основними конкурентними перевагами є доступ до відносно дешевого металу і залучення недорогої кваліфікованої робочої сили.

Основними проблемами розвитку вітчизняного суднобудування є відсутність пільг по імпорту інвестицій і невиправданий розмір податкових ставок, що значно знижує цінову конкурентоспроможність українських заводів.

За таких умов, для стимулювання розвитку суднобудування можна скористатися досвідом, набутим в інших країнах та запропонувати наступні заходи щодо розвитку галузі:

1. Розробка і затвердження стратегії розвитку суднобудівної промисловості на довгостроковий період, яка має передбачати розвиток суднобудування у комплексі з розвитком судноплавства, повинна визначати перспективні напрямки розвитку галузі, заходи щодо державного стимулювання підприємств, залучення інвестицій.

2. Забезпечення фінансування науково-дослідної та конструкторської роботи у галузі, активізація роботи профільних наукових установ та конструкторських бюро.

3. Забезпечення сприятливих умов для іноземних інвесторів.

4. Розроблення системи заходів ефективного державного регулювання галузі (митна, податкова, фінансово-кредитна політика). Необхідною умовою розвитку вітчизняного суднобудування є прийняття у

рамках законодавчого і нормативно-правового забезпечення низки протекціоністських заходів, які мають забезпечити пріоритет українських суднобудівників перед іноземними конкурентами.

5. Формування ефективної системи лізингу суден, можливо шляхом створення спеціалізованої лізингової компанії.

IV. Висновки. Потенціальні можливості українського суднобудування дозволяють йому зайняти гідне місце серед суднобудівних держав світу. Головну роль у цьому має відіграти виважене державне регулювання, спрямоване на протекцію підприємств галузі. Зокрема, необхідно запровадити систему податкових та митних пільг, спеціальний економічний режиму функціонування суднобудівної промисловості.

Джерела та література

1. Уряд вирішив знищити суднобудування? // Інтернет джерело: Business Information Network
2. Богданов А. Агонія українського суднобудування // Інтернет джерело: www.censor.net.ua
3. Бойко Ю. Суднобудування має стати пріоритетною галуззю економіки України // Інтернет джерело: www.pro.ua
4. Гурьчев Е. Українське суднобудування: різниця между „ДА” и „НЕТ” // Інтернет джерело: www.censor.net.ua
5. Дубогриз Є. Рятівне коло // Інтернет джерело: www.censor.net.ua
6. Звернення Асоціації суднобудівних підприємств України „Укрсудпром”. Прийнято на чергових зборах Асоціації 18 травня 2005 р. м. Миколаїв.
7. Исаков С. Fata morgana українського суднобудування // Інтернет джерело: www.censor.net.ua

Остапко А.М., Лапан О.В.

РОЗВИТОК НАФТОВОГО СЕКТОРУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ В КОНТЕКСТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ

Актуальність теми. Однією із головних особливостей енергетичного сектору України є значний дефіцит енергетичних ресурсів, тому потреба в них задовольняється переважно за рахунок імпорту.

Дефіцит паливно-енергетичних ресурсів та імпортна залежність нафтового сектору України від зовнішніх постачань в умовах зростання світових цін та попиту на нафту визначають постійний характер загроз економічній безпеці країни, що підвищує актуальність проблеми забезпечення енергетичної безпеки України, яка є основою національної економічної безпеки країни в цілому. Отже, головною пріоритетною набувають національні інтереси, які полягають у забезпеченні стабільного розвитку і функціонування нафтового сектору України та зниженні рівня залежності від імпорту енергоносіїв.

При цьому забезпечення ефективного розвитку нафтового сектору України з врахуванням загальних тенденцій розвитку світового енергетичного ринку та паливно-енергетичних комплексів держав світу вимагає формування нової системи ресурсного забезпечення з мінімізацією і диверсифікацією закордонних поставок нафти, проведення модернізації нафтопереробної промисловості, підвищення ефективності нафто-транспортної системи, що сприяє енергобезпеці й енергоефективності країни.

Розвиток нафтового сектору України в системі економічної безпеки в умовах глобалізації потребує також розробки нових концептуальних підходів у багатьох напрямках.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питаннями стану, тенденцій та перспектив розвитку нафтогазового комплексу України традиційно займаються такі вчені: Бакулін Є. М., Діак І.В., Денисюк С.П., Ковалко М.П., Марченко А.І., Осінчук З.П., Рибчич І.Й., Саприкін В.Л., Спиридонов І.А., Шидловський А.К., Шевцов А.І. та ін. Проблема розробки теоретичних та прикладних питань економічної безпеки присвячено праці багатьох українських вчених: Дацківа Р.М., Жаліла Я.А., Мунтіяна В.І., Паламарчука В.М., Пастернак-Таранушенко Г.А., Предборського В.А., Чорнодіда І.С. та багатьох інших.

Нафтогазовий чинник економічної безпеки розглядається в працях Діак І.В., Предборського В.А., Саприкін В.Л., Сухорукова А.І., Темненко І.І. Однак, на сьогодні існує потреба узагальнення основних теоретичних положень та практичних висновків щодо підвищення ефективності функціонування нафтового сектору України внаслідок зростання рівня світових цін на енергоносії та тенденцій до глобалізації світової торгівлі нафтою.

Мета статті полягає у визначенні загроз економічній безпеці України у нафтовому секторі та розробці концептуальних засад розвитку нафтового сектору України в умовах глобалізації.

Викладення основного матеріалу. Нафтовий сектор (НС) України розвивається в умовах дефіциту силовини власного видобутку, протягом 2001-2007 рр. видобуток нафти з газовим конденсатом зберігається на рівні 3,7-4,5 млн. т. на рік, що в середньому покриває внутрішнє споживання тільки на 22% (табл. 1.). У загальному балансі споживання первинної енергії на нафту припадає 18,4% [7].

Протягом 2001-2004 рр. розвиток НС України характеризувався збільшенням обсягів споживання нафти (табл. 1.), що пояснюється зростанням обсягів нафтопереробки (у 2003-2004 рр. – до 22,0 млн. т.), обсягів виробництва нафтопродуктів на українських НПЗ, збільшенням рівня завантаження виробничих потужностей до 41% (табл. 2.).