

**ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ  
ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА**

[http://rss.novostimira.com/n\\_4211485.html](http://rss.novostimira.com/n_4211485.html).

6. Никифоров В.С. Мультимодальные перевозки и транспортная логистика. Учебное пособие. / В.С. Никифоров. М.: ТрансЛит, 2007. – 272 с.
7. Тройникова Е.Н. Экономический подход к безопасности транспортных услуг. / Е.Н. Тройникова // Экономика Украины. – 2011. - №3(584). – С. 92-94.
8. Прейгер Д. Транспортная инфраструктура Украины: состояние и проблемы посткризисного развития. / Д. Прейгер // Экономика Украины. – 2011. - №6(587). – С. 50-58.
9. Логистика: управление в грузовых транспортно-логистических системах: Учеб пособие / Под ред. д-ра техн. наук, проф. Л.Б. Миротина. – М.: Юристъ, 2002. – 414 с.
10. Левиков Г.А. Управление транспортно-логистическим бизнесом / Г.А. Левиков. - М.: РКонсульт, 2006. - 144 с.
11. Электронный ресурс. Режим доступа: [www.CRM.com.ua](http://www.CRM.com.ua).
12. А-ТЕМПО - перевозки негабаритных, сверхтяжелых и опасных грузов [Электронный ресурс]. – Режим доступа <http://www.a-tempo.com.ua/index.php?id=8>.

**УМЕНЬШЕНИЕ РИСКОВ ИНВЕСТИРОВАНИЯ В ПОРТОВУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ РАЗВИТИЯ  
ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ СО СТРАНАМИ ОЧЭС**

**Грузан А.В.** к.э.н. доцент, кафедры «Международная экономика» Донецкого национального университета

**Грузан А.В. Уменьшение рисков инвестирования в портовую инфраструктуру на современном этапе развития внешней торговли странами ОЧЭС.** Эффективная организация работы судоходных компаний невозможна без инвестирования как текущей деятельности, так и строительства нового флота. Структура эксплуатируемого флота судоходных компаний Украины не отвечает структуре национальной внешней торговли. Проблема восстановления флота для Украины становится одной из ключевых в плане обеспечения независимости внешней торговли и сохранения статуса морского государства. Пути пополнения флота общеизвестны: строительство судов на отечественных и зарубежных верфях, приобретение или наем с переходом права собственности судов, которые находятся в эксплуатации. Флот Украины есть, в основном, государственным. Поэтому возможность получения финансовых средств в Украине рассматривается в первую очередь. Все более заметными игроками на рынке портовых М&А становятся инвестиционные фонды: их интерес сосредоточен в основном на мультитерминальных комплексах, причем он не привязан к конкретным регионам и имеет достаточно широкий географический охват.

**Ключевые слова:** инвестирование в портовую инфраструктуру, инвестпроекты, предельная провозная способность, объекты финансовой аренды, рост оборотных активов предприятия, финансовые структуры.

**Грузан А.В. Зменшення ризиків інвестування в портову інфраструктуру на сучасному етапі розвитку зовнішньої торгівлі странами ОЧЭС.** Ефективна організація роботи судноплавних компаній неможлива без інвестування як поточної діяльності, так і будівництва нового флоту. Структура експлуатованого флоту судноплавних компаній України не відповідає структурі національної зовнішньої торгівлі. Проблема відновлення флоту для України стає однією з ключових у плані забезпечення незалежності зовнішньої торгівлі й збереження статусу морської держави. Шляхи поповнення флоту загальновідомі: будівництво судів на вітчизняних і закордонних верфях, придбання або наймання з переходом права власності судів, які перебувають в експлуатації. Флот України є, в основному, державним. Тому можливість одержання фінансових коштів в Україні розглядається в першу чергу. Усе більш помітними гравцями на ринку портових М&А стають інвестиційні фонди: їх інтерес зосереджений в основному на мультитерминальних комплексах, причому він не прив'язаний до конкретних регіонів і має досить широке географічне охоплення.

**Ключові слова:** інвестування в портову інфраструктуру, інвестпроекти, гранична провізна спроможність, об'єкти фінансової оренди, ріст оборотних активів підприємства, фінансові структури.

**Gruzan A. Reduction of risks of investment in a port infrastructure at the present stage of development of foreign trade with the countries BSEC.**

The effective organisation of work of the navigable companies impossible without investment both current activity, and building of new fleet. The structure of maintained fleet of the navigable companies of Ukraine does not answer structure of national foreign trade. The problem of restoration of fleet for Ukraine becomes one of key in respect of maintenance of independence of foreign trade and preservation of the status of the sea state. Ways of replenishment of fleet the well-known: building of courts on domestic and foreign shipyards, acquisition or employment with transition of the property right of courts which are in operation. The fleet of Ukraine is, basically, state. Therefore possibility of reception of financial assets in Ukraine is considered first of all. Investment funds become more and more appreciable players in the market port M&A: Their interest is concentrated basically to multiterminal complexes, and it is not adhered to concrete regions and has wide enough geographical coverage.

**Keywords:** investment in a port infrastructure, projects, limiting ability, objects of financial rent, growth of turnaround actives of the enterprise, financial structures.

Государственный морской транспортный флот в это время насчитывает 383 грузовых, пассажирских и грузопассажирских судна. Количество грузовых торговых судов на начало текущего года составляла 274 единицы дедвейтом 1859,1 тыс. т, реестровой вместительностью 1497,1 тыс. рег. т, средним возрастом 23 года. В количественном составе грузовой флот включает 127 универсальных судов дедвейтом 791,3 тыс. т, 60 танкеров дедвейтом 138,3 тыс. т, 25 балкеров дедвейтом 482,7 тыс. т, 13 контейнеровозов и 15 специализированных судов. С учетом старения и списание флота в 2006 г. без пополнения осталось 100 судов.

Объем внешней торговли Украины в 1997 г. достигал 31,4 млрд. долл., с которых 14,2 млрд. в экспорте. Страна ведет морскую внешнюю торговлю с 33 государствами. Порты Украины в 1997 г. перерабатывали 24,5 млн. т грузов на экспорт, 2 млн. т грузов в импорте и 1,9 млн. т транзита. В экспорте переработанной продукции горно-металлургического комплекса близко 15 млн. т, или по удельному весу близко 25 %, химпродуктов – близко 5,7 млн. т, или близко 9 %, и приблизительно 1 млн. т зерновых. Поскольку почти 8 % объема экспорта Украины представленные массовыми грузами, то, из позиции защиты экономических интересов страны, флот государственных компаний должен быть специализирован под эти перевозки, а его предельная провозная способность потенциально должна стремиться до 24,5 млн. т.

В 2007 г. флот судоходных компаний Украины в морской торговле, по данным статистики, освоил 9,86 млн. т, которые, в основном, приходятся на грузы иностранных фрахтовщиков.

В 2009 году, морские торговые порты освоили 1,38 млрд. грн вложений, которые на 62,1 % больше объемов 2008 года.

Эта цифра включает как собственные средства предприятий, так и средства долей стивидорных компаний, которые работают в ряде наших морских торговых портов.

Для сравнения, по данным Мінтрансв'язку, в портах в 2006 году было освоено 511,3 млн. грн капвложений.

Причины значительного роста «инвестиций» очевидные. На протяжении многих лет тарифы за проводку погрузочно-разгрузочных работ в портах и размеры целевое портового собрания оставались неизменными, несмотря на то, что все цены на топливо, сырье и прочее

## **ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА**

из года в год росли.

В 2008 году Украину затронул мировой финансовый кризис и как следствие где девальвационные процессы (а портовые тарифы и собрание привязаны к доллару) привели к дополнительному росту тарифных доходов портов, по данным Минэкономики, более чем на 50 %.

А это значит, что после многих лет не эффективной деятельности у портов появилась возможность активнее, с использованием собственных средств заняться восстановлением довольно устаревшего парка порталных кранов, погрузчиков, другой техники, развитием причального фронта, строительством складских и других необходимых объектов.

В 2009 году в морских торговых портах было реализовано несколько масштабных проектов, в которые вкладывались как портовські средства, так и средства частных инвесторов.

На территории Николаевского морского торгового порта был введен в эксплуатацию компанией «Ай-Сі-Ел Украина» комплекс по переработке лесоматериалов мощностью 420 тыс. тонн трески в год. Мощности комплекса позволяют накапливать до 40 тыс. тонн трески одновременно. Освоено 21,7 млн. грн.

В том же порту был построен распределительный холодильник за счет средств компании «ТБ Морепродукт». Вместительность холодильных камер составила 5 тыс. тонн без штабелировки, 10 тыс. тонн со штабелировкой. Объем перевалки грузов – 150 тыс. тонн в год. Стоимость комплекса составляет 30,63 млн. грн.

В Одесском морском торговом порту были завершены сооружения транспортного путепровода длиной 1,875 км. мощностью 2750 автомобилей в сутки. Общая стоимость его составила 742 млн. грн.

В порту Южный построили и ввели в эксплуатацию в декабре 2009 года комплекс генеральных грузов открытого хранения на причале № 9. Мощностью комплекса – 1,2 млн. тонн в год, сметная стоимость – 318 млн. грн.

Осуществлялась реализация в 2009 году и других проектов. Выполнялись строительные работы из соединения причала № 1-с с причалом № 4-из Одесского морского торгового порта. Длина причала составляет 119,4 г. Запланированная мощность – перегрузка через причал 30000 легковых автомобилей в год.

В Одесском порту вместе с компанией «Олімпекс Купе Інт.» велось строительство перегрузочного комплекса минеральных удобрений на Карантинном молу.

Итак, в 2009 году в Украине было; построено 8 причалов общей длиной 1784,4 метра с глубинами от 4 до 15 метров. Характерно, что 8 причалов сданы в эксплуатацию частными компаниями и 2-мя госпортами.

В 2010 году сумма «инвестиций» в морских торговых портах, по данным Укрморречфлота, составила 1,17 млрд. грн, или 84,4 %, к показателю 2009 года. Сокращение суммы можно объяснить следствиями глобального финансово-экономического кризиса, в том числе уменьшением вантажепереработки в морских торговых портах.

С другой стороны, свою негативную роль сыграли отечественные бюрократические «игры». 17 апреля 2009 года была принята постановление Кабинета Министров Украины № 530 «Вопрос привлечения инвестиций государственными предприятиями, учреждениями или организациями», которым был утвержден порядок проведения аукциона по привлечению инвесторов госпредприятиями. Этот порядок усложнил процедуру привлечения инвестиционных денег. Кроме того, у него постоянно вносились изменения. Все это привело к тому, что не только не были созданы благоприятные условия для привлечения инвесторов (за что якобы боролись), а, наоборот, напрочь отразили во многих потенциальных инвесторов желания иметь дело с украинскими госпредприятиями. В итоге подавляющее большинство вложений в украинские морские торговые порты в прошлом году составили собственные или заемные средства портов.

В 2010 году в Одесском морском торговом порту была завершена реконструкция причала № 16 пассажирского комплекса морского вокзала. В результате была создана единая линия причалов М»№ 15, 16, что позволит порту приема пассажирских судов типа «QUEEN VICTORIA» длиной 294 г. Сметная стоимость проекта составила 70,2 млн. грн.

В том же году начата реализация ряда инвестпроектов, из которых самые большие нижеперечисленные.

Строительство контейнерного терминала на Карантинном молу Одесского порта общей стоимостью 4,443 млрд. грн, из которых 2,24 млрд. грн собственные средства порта.

Техническое перевооружение действующего производства требует также разработки проекта; специфика его заключается в том, что, как правило, обновляется только активная часть производственных фондов.

К этим основным формам инвестирования предприятий сегодня добавились и такие, как:

- приобретение целостных имущественных комплексов;
- инновационное инвестирование в нематериальные активы путем приобретения готовой или финансирование разработки новой научной, проектной, конструкторской или технологической продукции;
- инвестирование у формирования или прирост материальных оборотных активов предприятия;
- приобретение объектов финансовой аренды (лизинга) после истечения срока аренды.

В составе капитальных вложений выделяют расходы на строительно-монтажные работы, на приобретение встаткування, инструмента и инвентаря, другие расходы на строительство объекта инвестирования. Соотношение объемов этих расходов формирует технологическую структуру капитальных вложений предприятия.

На транспорте существенным образом технологическое расхождение процесса капитальных вложений в форме капитального строительства и монтажа объектов (причалов, домов, составов и др.) или в форме приобретения со следующим введением в эксплуатацию готовых судов, машин, кранов, созданных в других областях.

Если в первом случае строительство должно быть обеспечено соответствующими ресурсами мощности строительных организаций, материалами, энергией и т.п., то во втором случая предприятие приобретает готовый объект у отечественных или иностранных производителей за обусловленную плату, значительная часть которой нередко вносится в рассрочку. Подчеркнем, что конечный результат этапа реализации инвестиций в обоих случаях тот самый - введение в эксплуатацию реальных активов.

Только финансово стойкие частные судоходные компании могут разместить свои акции и облигации на международном фондовом рынке и, при условии их стойкого финансового положения, могут рассчитывать на получение иностранных инвестиций. Такие прецеденты в Украине уже созданы, например, АСК «Укрречфлот» пробивается к миру фондовых рынков Австрии и Германии.

Инвестиционные фонды и фонды венчурного капитала в нашей стране находятся на стадии становления. Украинские инвестиционные фонды занимались в основном скупкой ваучеров и компенсационных сертификатов у населения и покупкой на их основе акций приватизированных государственных или арендных предприятий. Реальных финансовых возможностей для инвестирования они не имели.

Иностранные инвестиционные фонды и фонды венчурного капитала занимаются покупкой «ноу-хау» и внедрением новых технологий. Их участие в развитии украинской экономики выражается в покупке долей или акций в уставных фондах украинских частных предприятий. Процент, который они имеют в уставном фонде предприятий, колеблется в пределах 20 – 60. Они проявляют интерес к высокорентабельным предприятиям с конкурентоспособной продукцией.

Небанковские финансовые компании выступают как прямые инвесторы. Они представляют большие производственные и торговые иностранные компании, которые покупают долю или акции в украинских существующих или снова создаваемых частных компаниях.

Промышленные и торговые компании, которые не специализируются на финансовых операциях, могут принимать участие в развитии украинских частных предприятий для создания стратегического партнерства в конкурентной борьбе за рынки сбыта.

Частные инвесторы представляют довольно узкий круг иностранных физических лиц, которые готовы выступить или выступают основателями украинских частных компаний и совместных предприятий с участием на паях собственными средствами в уставном фонде. Инвестирование в экономику могут осуществлять разные национальные и международные структуры, среди которых следующие: международные финансовые организации, государственные организации и фонды, инвестиционные фонды и фонды венчурного капитала,

**ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА**

небанковские финансовые компании, промышленные и торговые компании, частные инвесторы и коммерческие банки.  
Так в Украине за 2011г. были введены в действие следующие инвестиционные проекты, представленные в табл. 1.1

**Таблица 1.1**

**Инвестиционные проекты морского транспорта по состоянию на 2011 г.**

Порт	Инвестиционный проект	Стоимость проекта, млн. грн.		Срок реализ.
		Собственные средства	Вовлеченные средства	
Одесский МТП	Перегрузочный комплекс минеральных удобрений	-	49,4	2010-2013
	Контейнерный терминал ВЕЗ «Порто-франко»	-	99,4	2009-2013
	Универсальный перегрузочный комплекс на причале 3, 4	-	98,0	2010-2013
	Строительство контейнерного терминала на Карантинном муле	338,0	1917,9	2009-2013
	Строительство контейнерного и ро-ро терминала	215,4	543,1	2009-2013
Николаевский МТП	Комплекс по переработке лесоматериалов	-	36,2	2008-2013
	Комплекс по перегрузке удобрений	-	34,0	2008-2013
	Перегрузочный комплекс на причалах 1,2	-	53,1	2010-2013
	Комплекс по перегрузке генеральных грузов	-	84,2	2009-2013
	Создание нового порта «Очаков»	3239,1	12863,4	2009-2013
Львовский	Строительство нового контейнерно-ролкерного терминала	449,5	1028	2009-2013
	Развитие инфраструктуры	-	429,9	2009-2013
	Развитие мультимодального комплекса на 5м терминале	84,6	338,8	2010-2013
Бердянск	Строительство контейнерного терминала на причале 10	22,5	89,5	2009-2013
	Развитие инфраструктуры порта пункта Геническ	-	50,0	2009-2013
Евпаторийский порт	Строительство порта пункта «Крымский»	-	5000,0	2009-2015
Измаилский порт	Развитие перегрузочного комплекса для сыпучих грузов	25,4	101,1	2009-2015
Керченский порт	Развитие Керченского порта	4,0	15,1	2010-2015
Мариупольский порт	Развитие мариупольского порта	715,1	-	2009-2013
Ялтинский порт	Развитие инфраструктуры	-	728,0	2009-2015
Севастопольский порт	Развитие инфраструктуры	126,0	504,0	2010-2020
-	Всего	5219,6	24063,0	-

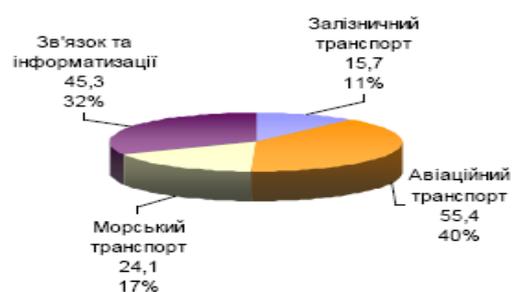
Данные табл. 1.1 позволяют обратить внимание на структуру средств, направленных в реализации каждого из проектов: 17,8 % собственные средства и 82 % средства инвесторов.

На рис. 1. представлено сравнение общей стоимости приоритетных проектов и объемов средств вовлеченных в разные области развития транспорта.

**Загальна вартість проектів – 171,5**



**Обсяг коштів інвесторів – 140,5**



**Рис. 1. Общая стоимость и объем средств инвесторов приоритетных проектов областей транспорта (млрд. грн.)**

Итак, морской транспорт привлек лишь 17 % средств инвесторов, опередив только железнодорожный транспорт. Это объясняется недостаточной инвестиционной привлекательностью области морского транспорта. Собственные средства из финансирования проектов составляют близко 76,7 % (рис. 2).



**Рис. 2. Структура капиталных инвестиций государственных предприятий в области транспорта, в 2011 г. млн. грн.**

## ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Сейчас имеем недостаточную привлекательность морского транспорта относительно привлечения инвесторов, и как следствие низкое финансирование инвестиционных проектов области.



Рис. 3. Капитальные инвестиции предприятий морского и речного транспорта Украины.

За разными источниками, инвестиционный портфель украинской экономики составляет 40 – 50 млрд. долл. Наиболее емкие инвестиционные вложения нужны для металлургии – около 8,5 млрд. долл., машиностроения – около 6 млрд. долл., химии и нефтехимии – около 4 млрд. долл., АПК – около 20 млрд. долл. По экспертным оценкам, ежегодная потребность морского транспорта Украины в кредитных ресурсах для восстановления флота составляет 250 – 500 млн. долл. из расчета выпуска 10 – 15 судов в год.

К международным финансовым организациям относятся Международный валютный фонд и Европейский банк реконструкции и развития. Они обеспечивают выполнение правительственных заказов на инвестирование под гарантии украинского правительства, морской флот к которым пока еще не относится.

Государственные организации и фонды, как финансовые структуры, созданные при ООН, ЕЭС и других межгосударственных органах (ТАСИС, ЮНИДО). Они привлекают инвестиции для крупномасштабных государственных проектов.

Во всех странах, в недавнем прошлом и в СССР, для осуществления экспорта своих товаров национальное судостроение и судоходство поддерживалось государственными низкопроцентными или беспроцентными субсидиями. В Украине такого рода инвестирования из международных и национальных источников определяют:

- государственная инвестиционно-кредитная компания “Держинвест”;
- национальное агентство по привлечению заграничных инвестиций в Украину;
- Национальный банк Украины (НБУ), что сотрудничает с иностранными банками, и в первую очередь с Мировым банком и Банком реконструкции и развития.

Только финансово-стойкие частные судоходные компании могут разместить свои акции и облигации на международном фондовом рынке и, при условии их стойкого финансового положения, могут рассчитывать на получение иностранных инвестиций. Такие прецеденты в Украине уже созданы, например, АСК “Укрречфлот” пробивается к миру фондовых рынков Австрии и Германии.

Инвестиционные фонды и фонды венчурного капитала в нашей стране находятся на стадии становления. Украинские инвестиционные фонды занимались в основном скупкой ваучеров и компенсационных сертификатов у населения и покупкой на их основе акций приватизированных государственных или арендных предприятий. Реальных финансовых возможностей для инвестирования они не имели.

Иностранные инвестиционные фонды и фонды венчурного капитала занимаются покупкой “ноу-хау” и внедрением новых технологий. Их участие в развитии украинской экономики выражается в покупке долей или акций в уставных фондах украинских частных предприятий. Процент, который они имеют в уставном фонде предприятий, колеблется в пределах 20 – 60. Они проявляют интерес к высокорентабельным предприятиям с конкурентоспособной продукцией.

Небанковские финансовые компании выступают как прямые инвесторы. Они представляют большие производственные и торговые иностранные компании, которые покупают долю или акции в украинских существующих или снова создаваемых частных компаниях.

Промышленные и торговые компании, которые не специализируются на финансовых операциях, могут принимать участие в развитии украинских частных предприятий для создания стратегического партнерства в конкурентной борьбе за рынки сбыта.

Частные инвесторы представляют довольно узкий круг иностранных физических лиц, которые готовы выступить или выступают основателями украинских частных компаний и совместных предприятий с участием на паях собственными средствами в уставном фонде.

Коммерческие банки являются основными кредиторами судоходных компаний. Украинские коммерческие банки рассчитывают ограниченными кредитными возможностями. Общий объем кредитной задолженности банков Украины на конец текущего года запланировано в сумме 836 млн. грн. Структура активов наиболее больших банков в Украине показывает, что кредитные ресурсы восьми банков, которые представляют основу банковской системы Украины, рассчитывают суммарным кредитно-инвестиционным портфелем (ПОЛЕННИЦ) в объеме 14 млрд. грн. Из этой суммы только 4,4 млрд. грн, или 31,5 %, составили кредиты для юридических лиц, то есть направленные на производство продукции и предоставление услуг. Доля долгосрочных кредитов в кредитном портфеле украинских банков находится на уровне 11 – 14 %. Большие производственные проекты кредитуются как исключения.

Состояние банков Украины и финансовое положение государственных судоходных компаний осенью 2010 г. показывают, что кредитование на строительство нового флота с отсрочкой погашения основной задолженности до 18 месяцев даже на период 3 – 5 лет можно рассматривать как исключительные случаи. Частичное кредитование коммерческими банками строительства судов на период 8 – 12 лет, очевидно, возможно только под гарантии правительства.

Возможными источниками получения инвестиционного капитала для пополнения флота есть международные рынки банковских кредитов. Эти субсидии в практике западных стран поступают на судостроительные заводы и в судоходные компании через систему агентств и коммерческих банков. Согласно требованиям Организации по экономическому сотрудничеству и развитию (ОЕСД) кредитование программ судостроения предусматривает выделение заемных средств до 80 % стоимости судна с процентной ставкой 8 %, на максимальный период 8,5 лет. Основной долг возвращается равными полугодичными порциями через 6 месяцев после введения судна в эксплуатацию.

Неправильная организация финансирования проекта выражается, в основном, в незнании руководством предприятия документов, необходимых для привлечения инвестиций, а также структур, которые продают финансовые ресурсы. Подход таких руководителей к решению этой проблемы отличается бессистемностью, отсутствием какого-нибудь плана и ограничивается стремлением получить кредит под “низкий” процент. Как правило, такой подход порождает “проваленные” проекты и невозвращение кредита.

Приведенные данные показывают, что в морской торговле нашей страны есть ряд больших и сложных нерешенных проблем. Вхождение в международные рыночные финансовые отношения требует от руководства и персонала украинских судоходных компаний и банков всесторонних знаний.

## **ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА**

Уровень риска при инвестировании в судоходную область довольно большой. Можно выделить следующие виды рисков, которые влияют на инвестиции:

- изменение фрахтовых ставок. На судоходных рынках ставки фрахта динамично меняются. Например, в танкерном секторе стандартное ежедневное отклонение может составлять близко 40 % от среднерыночной ставки.
- риск, связанный с принятием управленческих решений. Хотя рыночные циклы имеют первоочередное значение в движении капитала, эксплуатация нестандартных судов или неадекватное принятие оперативных управленческих решений может привести к снижению эксплуатационной прибыли судоходной компании.
- поставки новых судов. Существует риск, связанный с избыточными поставками новых судов, который может привести к увеличению дисбаланса спроса/предложения тоннажа и снижению фрахтовых ставок.
- валютный риск. Потому что судоходство довольно интернационально по своей природе, судовладельцы часто вынуждены иметь дело с денежными потоками в иностранной валюте. Для судовладельца окончательная стоимость поставки может сильно отличаться в большую сторону от той, на которую он сначала рассчитывал.
- риск, связанный с государственным регулированием. Национальное или местное законодательство может влиять на уровень инвестиционных доходов одним из следующих образом. С целью охраны окружающей среды законодательно может быть ограничено использование определенных категорий судов, как в отдельном регионе, так и по всему миру. В зависимости от страны регистрации судна, правительство или профсоюзы могут предъявить дополнительные требования к экипажу, техническому оснащению судна и т.п. Это повлияет на эксплуатационные расходы судна, и на прибыльность его эксплуатации.
- изменения в менеджменте. Разные виды коммерческой философии и цели менеджмента могут существенно повлиять на решение по планированию капитальных вложений судоходной компании.
- сфера действия договора. Компания, которая имеет договор на долгосрочной основе, существенно снижает риски.
- политический риск. Как любая интернациональная и капиталоемкая область, судоходство испытывает влияние со стороны больших предпринимателей, парламентов, политиков. Примером такого влияния может быть национализация активов или их разрушение в ходе войн.

Кроме того, существует ряд негативных факторов, которые влияют на судоходство. В частности, проблемы, связанные с уровнем управления судоходной компанией. Множество компаний существуют, как транспортные подразделения больших промышленных концернов. В таких структурах инвестиции в флот могут базироваться не на чисто экономической основе, ориентированной на получение прибыли.

К сожалению, в Украине ни государство, ни банки, ни фондовый рынок пока не способны предоставить необходимые средства для финансирования инвестиционных проектов на приемлемых условиях. Выход для судоходных компаний нужно искать в самостоятельном выходе на международные рынки капитала.

Серьезным препятствием для кредитования иностранными, в частности, европейскими банками является непрозрачность большинства украинских судовладельцев. Но существенных препятствий для развития сотрудничества между украинскими и международными банками в области финансирования судоходных компаний нет, и если украинского судовладельца будут обслуживать в сотрудничестве одновременно отечественный и международный банк, то вместе они смогут покрыть большинство рисков. Такое сотрудничество станет возможным, если украинские банки будут предоставлять краткосрочные кредиты для строительства судов по международным стандартам, а иностранные банки - долгосрочные кредиты. Украине нужно учитывать опыт стран Европейского Союза в области финансирования строительства флота с использованием мер государственного протекционизма. Распространенной схемой привлечения средств под строительство судов есть Кснфинансирование. Данная схема на протяжении последних лет широко применялась в Германии для аккумуляции средств на строительство танкеров, контейнеровозов и балкеров. Суть схемы состоит в привлечении через специализированные эмиссионные дома денег физических лиц, которые через специальных финансовых посредников и так называемы КснКомпании вкладывают средства у приобретения флота. Интерес частных инвесторов состоял в том, что предназначенные для уплаты налогов деньги начинали работать и приносить их хозяевам дополнительную прибыль. Схема Кснфинансирование распространенная в Норвегии и других скандинавских странах, она отличается от КГ отсутствием налоговых льгот. Кснкомпании за счет притянутых средств приобретают по всему миру флот, а потом передают его в бербоуттчартер судоходным компаниям. По своей сути схема Кснфинансирование очень близкая к лизингу, который получил широкое распространение на автомобильном и авиационном транспорте.

### **СПИСОК ИСТОЧНИКОВ:**

1. Економіка зарубіжних країн / За ред.: Козака Ю.Г., Ковалевського В.В., Осипова В.М. – 3-те вид. та доп. Навч. посіб. – К.: Центр учбової літератури, 2007. – 544с.
2. Експертна доповідь «Україна в 2006 році: внутрішнє і зовнішнє становище та перспективи розвитку» - К. – 2007. -256 с.
3. Ердоган Ишджан Черноморский регион и место в нем Украины.//Газета День, 19 июня 2007 г.
4. Лук'яненко Д.Г., Поручник А.М. Управління міжнародною конкурентоспроможністю в умовах глобалізації економічного розвитку. - монографія. ДонНУ.-2006.-С.147-198.
5. Лупацкий В. «Южный вектор» евроинтеграционной стратегии Украины. – www.dialogs.ua
6. Лысый А.Ф. Активизация инвестиционной деятельности на транспорте через механизмы концессии. // Материалы международной научно-технической конференции «Пути совершенствования управления на морском транспорте в современных условиях». 4-5мая 2010 года г.Мариуполь. С. 9-23.
7. Лысый А.Ф. Основные предприятия по обслуживанию и ремонту судов.- Порты Украины №4.-2009. Одесса. С. 14-16.
8. Макогон Ю. Ляшенко В. Формы и направления межрегионального трансграничного сотрудничества: Монография, изд. 2-е, исп. и доп.- Донецк: Юго-Восток, Лтд», 2003.-С.512.

### **СОЦІАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ БІЗНЕСУ В УКРАЇНІ: СТАН, ПЕРЕШКОДИ ТА МОЖЛИВОСТІ РОЗВИТКУ**

**Дейч М.Є.**, кандидат наук з державного управління, доцент, докторант Інституту економіки промисловості Національної Академії Наук України

#### **Дейч М.Є. Соціальна відповідальність бізнесу в Україні: стан, перешкоди та можливості розвитку.**

В статті обґрунтовано гостру необхідність становлення соціальної відповідальності бізнесу в Україні. На підставі результатів двох адресних соціологічних досліджень з проблем соціальної відповідальності бізнесу та проблем соціальної відповідальності особи, суспільства, бізнесу, держави, оцінено стан, проблеми, перешкоди становленню соціальної відповідальності бізнесу та визначено можливості цього розвитку. Наведено результати соціологічного опитування представників бізнесу, яке проводилось у 2010 році Центром КСВ у рамках проекту “Розробка національного порядку денного з корпоративної соціальної відповідальності”, а також результати експертного опитування науковців, освітян та фахівців з проблем соціальної відповідальності (2013р.), яке проводилось Інститутом економіки промисловості НАН України. Визначено головні проблеми та перешкоди розвитку соціальної відповідальності бізнесу. Обґрунтовано пріоритетні напрями становлення соціальної відповідальності бізнесу та визначено можливості його розвитку шляхом розробки та