

Keywords: direct foreign investments, DFI- strategy, investment model.

СТРАТЕГІЧНІ ПРІОРИТЕТИ РОЗВИТКУ УКРАЇНИ ЯК МОРСЬКОЇ ДЕРЖАВИ

Филипенко А.О., директор регіонального філіалу НІСД в м. Одеса

Барішнікова В.В., к.е.н., доцент кафедри «Менеджмент і маркетинг» ОНМУ, с.н.с. регіонального філіалу НІСД в м. Одеса

Постановка проблеми у загальному вигляді: Проблеми розвитку морегосподарського комплексу країни, останнім часом, набувають особливої актуальності в зв'язку з тим, що не зважаючи на кризові явища в розвитку економіки багатьох країн, в тому числі України, морські перевезення – це та сфера діяльності, яка в період кризи відзначається зростанням. Необхідність зниження вартості товарів та послуг в умовах кризи, зумовлює переміщення систем виробництва в країни з низькою вартістю ресурсів (Китай, країни Азії та ін.), а це в свою чергу, сприяє розвитку транспорту, зокрема морського, як одного з найдешевших та екологічного (рис.1) [1].



Рис. 1.

Порівняння зростання світової економіки, торгівлі товарами та морської торгівлі, % (1990 г. – 100%).

Маючи вигідне географічне розташування, найбільшу серед Чорноморських країн довжину прибережної смуги та морських кордонів, розвинену мережу портів, автомобільних та залізничних шляхів та значний потенціал для розвитку морської галузі в цілому, Україна останнім часом значно послабила свої позиції в Чорноморсько-Азовському регіоні та інших районах світового океану, що являє собою загальну тенденцію «сушення» країни від наявних ресурсів світового морського простору (питома вага українського вантажообігу становить лише 0,05% від загального обсягу світової морської торгівлі, при цьому частка вантажів походженням із України складає 1%, а з урахуванням транзиту – 2% [2 с. 22]).

Аналіз останніх досліджень і публікацій: Проблеми розвитку морегосподарського комплексу країни розглянуто у працях багатьох вітчизняних авторів. Серед останніх концептуальних праць слід відзначити монографії, підручники та статті наступних авторів: Котлубая О.М. [3], Примачова М.Т. [4], Вінникова В.В. [5], Макогона Ю. В. [6], Чекаловця В. Г. [7], Степанов О.Н. [8] Ільницького К. [9].

Виділення невирішених аспектів: Незважаючи на цілу низку заходів, що були започатковані державою для розвитку країни як морської держави, а саме: Рішення РНБОУ від 16 травня 2008 р. «Про заходи щодо забезпечення розвитку України як морської держави», Закон України «Про морську політику України», «Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) України до 2015 року та наступний період», Морська Доктрина України на період до 2035 року, «Комплексна програма утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 роках», «Стратегія розвитку морських портів на період до 2015 року», Закон України «Про порти», та інші документи, яким так і не вдалось покращити кризове становище морегосподарського комплексу країни. Основна причина цього – політична нестабільність в країні, відсутність спадковості між політичними командами та урядами, відсутність чіткої планомірної програми сталого розвитку морегосподарського комплексу країни, яка б враховувала транспортний потенціал країни та сприяла ефективності її інтеграції у світову систему вантажорозподілу.

Мета статті – виявлення наявних проблем кризового становища основних галузей морегосподарського комплексу країни та визначення пріоритетних напрямків їх подальшого стратегічного розвитку.

Результати дослідження.

Успіх багатьох країн світу свідчить, що розвиток морегосподарського комплексу сприяє швидкому економічному зростанню. Це стосується не лише традиційних морських держав, таких як Англія, США, Італія та ін., але й країн, що лише розвиваються, наприклад, Південна Корея, Тайвань, Чилі, Бразилія, Сінгапур, Китай та ін. [1]. Це обумовлено високою економічністю морських комунікацій, можливостями ефективної інтеграції країн у світове господарство, бурхливим розвитком промислово-портових комплексів, що забезпечують високий рівень зайнятості населення.

Наприкінці 50-х, початку 60-х у СРСР було розроблено і розпочато реалізацію державного морського проекту, основною метою якого було зміцнення геополітичних позицій СРСР у світі. Результатом цього проекту стало створення могутнього військового і торгового флоту країни, розгорнутої інфраструктури морського транспорту, створено рибпромислової галузі із власним флотом. Під цей морський проект у СРСР було засновано відповідні галузеві структури керування, виділено ресурси, розгорнуто мережу освітніх установ для підготовки кадрів, прийнято необхідні нормативні документи. Цей проект ефективно функціонував на протязі 30 років.

Після розвалу СРСР Україна отримала деякі фрагменти морської інфраструктури, однак було втрачено зв'язок з центром керування, який знаходився в Москві, розірвано налагоджені зв'язки з вантажовласниками та вантажоодержувачами, між основними галузевими підприємствами комплексу (пароплавання – порти – судноремонт), були відсутні діючі стратегії розвитку морської інфраструктури України в нових умовах. Все це в сукупності з неефективністю керування призвело до втрати національного флоту країни, занепаду суднобудування та судноремонту, загальною кризою морегосподарського комплексу.

Національне судноплавство.

Наявність сучасного конкурентоспроможного флоту не лише забезпечує потреби окремих країн у перевезеннях та їх фрахтову незалежність, а є важливою складовою економічного розвитку країни та чинником прискореної інтеграції країни у світову економічну систему.

ПРОБЛЕМИ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ГУАМ

За 20 років незалежності Україна практично втратила увесь наявний флот. За даними UNCTAD, на 1 січня 1993 р. сукупний дедевіт торговельного флоту України складав 6,177 млн. тонн. Частка українського флоту у світовому торговельному флоті складала 0,9%, за рейтингом найбільших морських країн світу Україна займала 25 місце. На 1 січня 2001 року дедевіт торговельного флоту складав 1,44 млн. тонн, а на 1 січня 2011 р. – 0,79 млн. тонн, при цьому країна вже опинилась на 70 місці [1, 9].

Суднопластво є досить капіталоемним та високоризиковим сектором бізнесу, що обумовлено нестійкістю та невизначеністю фрахтового ринку, швидкими темпами морального зносу суден, періодичною зміною вантажопотоків, що в свою чергу вимагає відповідних змін усієї інфраструктури.

Так, наприклад, переорієнтація з кінця минулого століття більшості вантажопотоків на контейнерний спосіб доставки сприяла будівництву нового типу суден – великотоннажних контейнеровозів, появи контейнерних терміналів в портах, впровадженню нових технологій перевантаження, розвитку інтермодальних та мультимодальних перевезень.

За наявних умов, відродження національного суднопластва виключно за рахунок розвитку державних судноплавних компаній нереально. Водночас, слід відзначити, що незважаючи на втрату флоту державними судноплавними компаніями, в Україні отримали розвиток приватні судноплавні компанії та операторська діяльність. Так, під прапором інших країн у 2010 році було зареєстровано 197 суден місткістю 1000 р. т., що належать українським судновласникам, більшість з яких зареєстровано під прапором Камбоджі і Мальти [9].

Основні причини втрати національного флоту полягають у наступному:

- неефективність діючих державних механізмів управління флотом та національними судноплавними компаніями;
- значний фізичний та моральний знос флоту, відсутність діючих стимулів для його оновлення (неможливість впровадження системи прискореної амортизації для оновлення флоту);
- практика виведення конкурентоспроможного флоту в офшор та під операторство приватних компаній;
- національна вантажна база використовується іноземними судноплавними компаніями.

Незважаючи на втрату торговельного флоту, Україна не втратила значний кадровий потенціал, систему підготовки і перепідготовки моряків, морські традиції, що склалися десятиліттями. Завдяки цьому наша країна знаходиться в числі світових лідерів серед країн - постачальників робочої сили на морський ринок праці. За даними "Drewry Shipping Consultants", у 2010 році серед найбільших країн-постачальників моряків для світового торгового флоту Україна посідала шосте місце (після Філіппін, Китаю, Туреччини, Індії, Індонезії), поставивши 75,4 тис. чоловік. А по числу офіцерів на світовому морському ринку праці Україна займає четвертий рядок рейтингу (35,4 тис. чоловік) [9].

Пріоритетними напрямками державної політики в галузі суднопластва повинні стати:

- забезпечення конкурентного доступу до національної вантажної бази всіх учасників зовнішньоекономічної діяльності;
- перевезення експортних вантажів флотом, зафрахтованим українською стороною;
- інституалізація національної фрахтової системи;
- підтримка національного операторства в системі мультимодальних перевезень;
- реалізація національного режиму в суднопластві за рахунок створення пільгового національного реєстру;
- розвиток суднопластва по внутрішніх водних шляхах (як дешевого та екологічно безпечного) за рахунок створення сприятливих умов для функціонування морського торгового флоту під національним прапором.

Одним з можливим шляхів відродження суднопластва в країні може стати стимулювання приватної ініціативи та розробка відповідного інвестиційного механізму (податкових пільг, прискореної амортизації для швидкого оновлення виробничих фондів, пільгових реєстрів суден тощо) для залучення приватних судноплавних компаній під український прапор;

Суднобудівна та судноремонтна промисловість.

Суднобудування та судноремонт є важливими складовими морегосподарського комплексу країни. Однак, слід мати на увазі, що ці галузі як і суднопластво є капіталоемними та крім того, ще й низкорентабельними. Останнім часом, особливо під впливом світової фінансової кризи судноверфі Європи простоюють, в той час, як Південна Корея, Китай, Індонезія, Венесуела та Бразилія нарощують потужності.

З 2005 року потужності світового суднобудування зростали на 11% щорічно, тоді як об'єми морських перевезень лише на 4,6%, при цьому суднобудівництво Китаю значно перевищувало загально світові темпи (22%). На середину 2008 року завантаження виробничих потужностей лідерів світового суднобудування Південної Кореї та Китаю складало 85% та 51% відповідно, при цьому на початок кризи в Китаї було більш ніж 200 нових суднобудівних підприємств, які почали будуватися, або знаходились в процесі будівництва [9].

Після розпаду Радянського Союзу Україна отримала значні суднобудівні потужності – це 11 суднобудівельних заводів, які мали 17 плавдоків, 11 фабрик, що виробляли судновий інструмент та інше устаткування, 7 великих підприємств, що виробляли судові двигуни та інше суднове устаткування для кораблебудування, 25 галузевих дослідницьких інститутів. На сьогодні в країні залишилось 7 діючих суднобудівельних підприємств (більшість з яких займаються лише судноремонтом) та 10 плавдоків. Виробничі потужності суднобудівельних підприємств завантажені лише на 25%. За означеної тенденції вже через декілька років в країні залишиться лише 2-3 суднобудівних підприємства [3 с.379].

Кризовий стан суднобудівної та судноремонтної галузі країни зумовлено наступними факторами:

- втрата національного флоту та неможливість його оновлення, що раніше здійснювалося за рахунок наявних суднобудівних та судноремонтних потужностей;
- неефективна система державного управління галуззю;
- застарілі основні фонди, техніка та обладнання, які виявляються неконкурентоспроможними на сучасному ринку суднобудівних та судноремонтних послуг;

- висока собівартість, трудомісткість та тривалість циклу будівництва (майже у 2 рази порівняно зі світовими аналогами).

Пріоритетними напрямками розвитку суднобудування та судноремонту повинні стати наступні:

- побудова ефективною інфраструктури управління суднобудівною та судноремонтною промисловістю за рахунок створення регіонального кластеру, що дасть можливість збільшити капіталізацію та підвищити конкурентоспроможність галузі;
- створення діючого економічного механізму відновлення суднобудування та судноремонту в країні;
- розвиток сектору інтелектуальних бізнес-послуг (консалтинг, інжиніринг, проектний менеджмент) в галузі суднобудування та судноремонту;

У зв'язку з наявністю значного науково-технічного потенціалу одним з стратегічних напрямків розвитку суднобудування та судноремонту в Україні може стати пропозиція на світових ринках конкурентоспроможного інтелектуального продукту (наукових розробок, нових технологій тощо).

Порти та термінали.

Стратегічний розвиток портів необхідно пов'язати з визначенням структури вантажопотоку на майбутній час та підвищенням конкурентоспроможності українських портів у Чорноморсько-Азовському регіоні. При цьому слід мати на увазі, що особливістю сучасного етапу еволюційного розвитку портів є їх перетворення із звичайних пунктів перевалки на крупні дистриб'юторські та промислово-логістичні центри [7].

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

У сучасних умовах розвиток портової інфраструктури пов'язано із необхідністю вирішення цілої низки проблем. По-перше, це вартість оренди землі і припортової території, можливість її відведення та концесії, по-друге, усі зростаючі вимоги з боку екологічних організацій, по-третє, жорсткі вимоги з боку ІМО відносно забезпечення безпеки руху суден і портової території, і нарешті, обмеження, пов'язані із стикуванням на території портів різних видів транспорту.

Падіння конкурентоспроможності вітчизняних портів пов'язано:

- зі зносом основних виробничих фондів, застарілими технологіями, що використовуються (майже третина причального фронту перебуває у незадовільному технічному стані, що обмежує потенційні можливості вітчизняних портів);

- конфліктами між органами влади та інвесторами;
- відсутністю ефективної системи розвитку приватних терміналів та спеціалізованих комплексів в портах;
- неефективністю митно-тарифної політики, в зв'язку з чим все частіше використовуються «тіньові» схеми при проходженні вантажів через порти та термінали;
- невідповідністю наявних потужностей в портах структурі сучасних вантажопотоків;
- неконкурентоспроможністю портових тарифів та зборів у вітчизняних портах, порівняно з іншими портами Чорноморського регіону.

Для вирішення питань підвищення конкурентоспроможності вітчизняних портів особливу увагу слід приділити вітчизняному законодавству. Так наприклад, Закон «Про морські порти України» потребує суттєвих доробок. Зокрема, питання приватизації портів та терміналів не узгоджене на законодавчому рівні з проблемою відводу територій та акваторій та з іншими законодавчими актами, наприклад Кодексом торговельного судноплавства. Чітко не визначені правила концесії, що ускладнює залучення іноземних інвестицій. Законом не врегульовані питання тарифної політики, процедур контролю та перевірки вантажів митними та іншими контролюючими службами.

Пріоритетними напрямками розвитку портів можуть стати наступні:

- проведення портової реформи, яка б передбачала розподіл адміністративних та комерційних функцій в управлінні галуззю та портами;
- удосконалення діючих і будівництво нових сучасних високотехнологічних спеціалізованих перевантажувальних комплексів, у тому числі для нових видів вантажів;
- удосконалення технології перевантаження традиційних вантажів, що забезпечить інтенсифікацію обробки транспортних засобів;
- розвиток та модернізація під'їзних залізнично-автомобільних шляхів та інших портових об'єктів для забезпечення вимог щодо формування ефективної інфраструктури міжнародних транспортних коридорів;
- розробка ефективної нормативно-законодавчої бази, що сприятиме розвитку портової інфраструктури, формам державно-приватного партнерства, підвищенню конкурентоспроможності вітчизняних портів та їх інтеграції у світову систему вантажорозподілу;
- створення регіональних портових кластерів, що об'єднують підприємства різних видів діяльності, пов'язаної з перевалкою та обробкою вантажів, а також із різноманітними сервісними послугами щодо вантажів та суден.

Рибпромисловий комплекс.

Рибна промисловість тісно пов'язана з іншими галузями морегосподарського комплексу і залишається потенційним постачальником сировини для виготовлення біологічно активних речовин, лікувальних препаратів, а також кормового рибного борошна для підприємств і організацій агропромислового комплексу.

Специфічною особливістю рибної галузі України є те, що близько 80 відсотків сировини добувається в межах виключних економічних зон іноземних країн та відкритій частині Світового океану і лише 20 відсотків риби – у виключній економічній зоні держави та внутрішніх водоймах України, включаючи товарне рибицтво [10]. За даними Держкомрибхозу, у 2009 році в Чорному та Азовському морях було виловлено 67,3 тис. тонн риби, та 147,3 тис. тонн в морських економічних зонах інших держав, при цьому рибу реалізовували за межами країни. В той самий час країна майже на 95% імпортує рибну продукцію [10,11].

Останнім часом вітчизняний рибпромисловий комплекс знаходиться у критичному стані й основні причини цього полягають у наступному:

- значне зменшення вилову;
- спустошення вітчизняних морських та річкових запасів у зв'язку з браконьєрством;
- відсутність потужностей та технологій для виробництва якісної продукції;
- посилення ресурсної та фінансової незбалансованості, що призводить до занепаду виробництва;
- втрата риболовного флоту;

Якщо в 1999 році український океанічний промисловий флот нараховував 123 судна, станом на 2009 рік, залишилось лише 6, більшість суден було виведено в офшор [10].

Стратегічними напрямками подальшого розвитку рибпромислового комплексу країни повинні стати:

- підвищення конкурентоспроможності рибпромислового комплексу країни за рахунок зменшення собівартості вітчизняної продукції на підставі впровадження новітніх інноваційних технологій та покращення якісних показників.
- підтримка підприємств аквакультури, що займаються розведенням риби;
- будівництво вітчизняних комбикормових заводів для виробництва недорогих та живильних кормів для риболовства;
- створення регіональних кластерів для оновлення риболовного флоту країни.

Висновки:

Необхідність визначення стратегічних пріоритетів розвитку України як морської держави зумовлена наступними факторами:

- зростання конкуренції на світових ринках морських перевезень та необхідністю формування нових транзитних маршрутів;
- недостатньою ефективністю використання наявного потенціалу морегосподарського комплексу та суміжних галузей (суднобудування, судноремонт, рибпромисловий комплекс, туристично-рекреаційних послуг);
- необхідністю пошуку нових шляхів зростання національної економіки на інноваційній основі;
- необхідністю подальшого впровадження ринкових механізмів в управління морегосподарським комплексом та суміжними галузями.

Для відновлення національного судноплавства, розвитку суднобудівної та судноремонтної промисловості, рибпромислового комплексу країни ефективним механізмом державної підтримки може стати створення пільгового національного реєстру суден, який сприятиме залученню приватних судноплавних компаній під національний прапор України.

Важливим стратегічним пріоритетом реалізації потенціалу України як морської держави повинно стати удосконалення нормативно-правової бази, її адаптація до законодавства ЄС та міжнародного законодавства з урахуванням захисту національних інтересів країни та підвищенням їх конкурентоспроможності на світовому рівні.

СПИСОК ДЖЕРЕЛ:

1. Review of Maritime Transport 2011, Report by the UNCTAD secretariat. – UN, New York, 2011. - 233 p.
2. Котлубай О.М. Стратегія розвитку України як морської держави // Стан і перспективи розвитку України як морської держави: 36 матеріалів круглого столу (Одеса, 23 листопада 2010 р.) / Регіональний філіал Національного інституту стратегічних досліджень // за заг. ред. О.О. Воловича – О.: Фенікс, 2011. – 124 с.
3. Конкурентоспроможність та сталий розвиток морегосподарського комплексу України. – Одеса: ШПРЕД НАН України, 2011. – 427 с.

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

4. Примачёв Н. Т. Методы измерения эффективности морского транспортного комплекса: монография / Н.Т. Примачёв. - Одесса: ИПРиЭЭИ, 2009. – 260 с.
5. Винников В.В. Проблемы комплексного развития морского транспорта: монография / В.В. Винников. – Одесса: Феникс, 2005 – 229 с.
6. Макогон Ю.В. Украина – держава морская: монография / Ю.В. Макогон, А.Ф. Лысый, Г.Г. Гаркуша, А.В. Грузан; под ред. Ю.В.Макогона. – Донецк: Изд-во «Ноулидж» (донецкое отделение), 2010. – 391 с.
7. Совершенствование управления морскими торговыми портами: Учебное пособие / Чекаловец В.И., Колодин А.Л., Столяров Г.П. и др. – Одесса: ОНМУ, 2002. – 142 с.
8. Степанов О.Н. Стратегическое управление развитием морского порта: монография / О.Н. Степанов. - Одесса: Астропринт, 2005. – 324 с.
9. К. Ильницький. Два десятилетия водного транспорта Украины. // Порты Украины. №6, 2011. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://portsukraine.com/node/2169>
10. Д. Федотенков. Украинская рыбная промышленность находится в критическом состоянии. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.agrotimes.net/zhivotnovodstvo/3009-ukrainskaya-rybnaya-promyshlennost-naxoditsya-v.html>.
11. Про Концепцію розвитку рибного господарства України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://darg.gov.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=75:2011-07-25-09-18-21&catid=40:2011-07-25-09-14-31&Itemid=83

РЕЗЮМЕ

Статтю присвячено визначенню стратегічних пріоритетів розвитку України як морської держави за рахунок підвищення інвестиційної привабливості та сталого розвитку основних галузей морського господарського комплексу, а саме: судноплавства, суднобудування, судноремонту, портового господарства та рибпромислового комплексу. Визначення стратегічних пріоритетів розвитку України як морської держави спрямовано на прискорення розвитку транспортної інфраструктури країни, її інтеграції у сучасні світові транспортно-логістичні системи доставки вантажів.

Ключові слова: морського господарський комплекс, судноплавство, судноремонт, суднобудування, портове господарство, рибпромисловий комплекс.

РЕЗЮМЕ

Статья посвящена определению стратегических приоритетов развития Украины как морской державы за счёт повышения инвестиционной привлекательности и устойчивого развития основных отраслей морехозяйственного комплекса, а именно: судоходства, судостроения, судоремонта, портового хозяйства и рыбопромышленного комплекса. Определение стратегических приоритетов развития Украины как морской державы направлено на ускоренное развитие транспортной инфраструктуры страны и её интеграции в современные мировые транспортно-логистические системы доставки грузов.

Ключевые слова: морехозяйственный комплекс, судоходство, судоремонт, судостроение, портовое хозяйство, рыбопромышленный комплекс.

SUMMARY

Article is devoted to the definition of strategic priorities of development of Ukraine as a powerful sea state on the expense of increase of investment appeal and a sustainable development of main branches of sea complex, such as: navigation, shipbuilding, ship repair, port economy and fishing complex. Definition of strategic priorities of development of Ukraine as a powerful sea state are directed on the accelerated development of country transport infrastructure and its integration into modern world transport and logistics systems of cargoes delivery.

Keywords: sea complex, navigation, ship repair, shipbuilding, port economy, fishing complex.

ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ВЕНЧУРНОГО КАПИТАЛА В ЭКОНОМИКЕ УКРАИНЫ

Фомичева Н.В., к.э.н., доцент кафедры «Международная экономика», Донецкий национальный университет

Назаренко В.В., к.э.н., Председатель Горловской общественной организации «Стратегия развития»

Постановка проблемы. Возникновение венчурных фондов в мире было обусловлено необходимостью финансирования малого наукоёмкого бизнеса. Венчурный капитал начал использоваться в США с середины 50-х годов, в Европе он появился немного позже, в конце 70-х, а в Украине развитие венчурного бизнеса началось лишь в 1992 году.

Анализ последних исследований и публикаций. Венчурный капитал, как исключительно рискованный капитал для компаний и проектов, находится сегодня в Украине лишь на стадии формирования. Исследованием теоретических и практических проблем венчурного капитала занимались такие отечественные специалисты, как: О. Ястремский, В. Виглинский, Ю. Жернокута, А. Степаненко, А. Яновский, П. Гулькина, Г. Андрощук, О. Горилей, А. Поручник, Л. Антонюк, А. Пересада, О. Романишин; а также такие американские экономисты, как: Ж.У. Фенн, Н. Лайанг, С. Пауз, П. Джонсон и другие.

Выделение нерешенной проблемы. Актуальными остаются проблемы достаточного научного определения сущности и места отношений венчурного капитала в Украине, отсутствие комплексного подхода к анализу особенностей и проблем развития венчурного капитала в Украине и в мире.

Цель научной статьи состоит в том, чтобы осветить проблемы, связанные с развитием венчурного капитала в Украине и определить направления их устранения.

Ситуация, сложившаяся в нашем государстве сегодня, характеризуется чрезвычайной неопределённостью во всех сферах, что значительно усложняет не только возможность прогнозирования и стратегического планирования, а и дестабилизирует текущую деятельность. Таким образом, перед субъектами современного экономического пространства Украины возникают задания поиска новых механизмов привлечения капитала.

Изучение существующего опыта показывает, что дефицит инвестиционных ресурсов инновационной сферы может быть эффективно преодолен благодаря венчурному финансированию [1, с. 14].

Венчурный капитал, по определению Европейской ассоциации венчурного капитала, является паевым капиталом, который предоставляется профессиональным фирмам, инвестирующим и совместно управляющим стартовыми, развивающимися или частными компаниями, которые трансформируются и демонстрируют потенциал для заметного роста.

Считается, что современные венчурные инвестиции – это особый механизм инвестиционной деятельности, который позволяет решать значительно больший круг проблем, нежели традиционные инвестиционные механизмы. Он более гибкий и динамичный, его участники действуют как единое целое, поскольку раздел рисков между инвестором и предпринимателем на всех этапах деятельности – залог успешной реализации проекта.

Говоря о концепции венчурного капитала в Украине, следует отметить, что в 2001 г. Верховная Рада Украины приняла закон "Об институтах совместного инвестирования (паевых и корпоративных инвестиционных фондах)". Помимо прочего, закон ввел в украинское законодательное поле определение "венчурного фонда". Авторы закона руководствовались намерениями создания в Украине инфраструктуры фондов частного капитала и венчурных инвестиций, которая способствовала бы развитию инвестиционных процессов и доступу предприятий к источникам финансирования [2].