

УДК: 330.322(477)

ІНВЕСТИЦІЙНИЙ КЛІМАТ НА ПІВДНІ УКРАЇНИ

О.Л. Михайлюк, Л.В. Сухіна

За 14 років незалежності України на кожного з її мешканців прийшлося 186 доларів іноземних інвестицій – цифра дуже незначна. На фоні середнього по СНД приросту у 8%, українська економіка в 2004 році показала найвищий темп приросту фактичного ВВП - 12%.

Відчутно збільшилися інвестиції в основний капітал. Україна продемонструвала 35% приросту, і таким чином поступилася лише Азербайджану (36%).

У рейтингу економічної свободи, який вже 11 років складає Heritage Foundation, за підсумками 2004 р. Україна посіла 88 місце з 155 країн світу, таким чином випередивши Росію, Китай та більшість країн СНД.

Україна потрапила до групи "країн з переважно невільною економікою". Основними факторами збільшення рейтингу стали зниження податкового тиску, обмеження втручання органів влади та позитивні зміни в сфері монетарної політики [1-2]. У зв'язку з цим ЄБРР запропонував залучати до 1 млрд. євро інвестицій в економіку України щороку. Це досить значний обсяг зважаючи на те, що за період 1991-2003 рр. інвестиції цього банку в українську економіку склали всього 1,3 млрд.дол.

Найбільшими проектами ЄБРР в Україні є: промисловий комплекс Cargill (\$45 mln), пивзавод Оболюнь (\$26 mln), фінансування обігового капіталу компанії Toepfer (\$85 mln), модернізація Старобешівської ТЕС (\$97 mln), проект Balkan gas transit (\$71 mln), ITUR (\$42 mln), модернізація автодороги М06 (\$75 mln), а також кредитна лінія для малих і середніх підприємств (\$96 mln).

Суттєво зростає потік інвестицій в останні роки до Південного регіону [3]. Так, наприклад, якщо за період з 1992 по 2004 рр. Одеська область залучила 507 млн. дол. інвестицій, то на 1 січня 2005 року нерезидентами вкладено в економіку області 519,7 млн. грн.

Основними інвесторами Одеської області є США, Греція і Британські Віргінські Острови, з яких на початок 2005 року надійшло 117 млн дол. (це 22,5% всіх інвестицій області). Іноземних інвесторів цікавлять, у першу чергу, транспортний комплекс, харчова і нафтова промисловість. Для розвитку економіки Одеської області пріоритетними є транспортний і агропромисловий комплекс, машинобудування (зокрема, верстатобудування) і туризм.

Галузева структура інвестицій.

Інвестиції в харчову промисловість. Компанія WJ здійснила експорт першої партії соняшникової олії зі свого термінала "Херсонес" [4]. У 2004 році вона ввела в експлуатацію в Херсоні термінал з перевалки соняшникової олії на судна, з потужністю одноразового збереження 20 тис. тонн. Розрахункова перевалочна потужність комплексу сягає 834 тонни на добу (25

тис. тонн на місяць). Термінал "Херсонес" здатний забезпечити перевалку близько 200-250 тис. тонн вантажів на рік, як із залізничних цистерн, так і з автоцистерн.

Вартість перевалки 1 тонни олії нижче, ніж у інших аналогічних терміналів України. Він дозволить забезпечити відвантаження і транспортування олії на річковому і морському транспорті водотоннажністю до 10 тис. тонн у будь-яку пору року.

Компанія WJ заснована в 1989 р. у Нью-Йорку. В Україні інтереси WJ представляють кілька компаній, що займаються торгівлею зерновими й олійними культурами, перевалкою, збереженням і транспортуванням сільськогосподарських культур. У Росії і Молдові компанія виготовляє бутиловану олію під торговими марками "Милора", "Роздолля", "Містер Кук" і "Флорис".

Інноваційні інвестиції. Україна за рівнем розвитку інформаційних технологій, за висновками Світового Економічного Форуму, посідає місце між Замбією та Танзанією. Найбільш розвиненим у сфері ІТ виявився Сингапур, що суттєво випередив Ісландію та Фінляндію. США займають 5-те місце, Японія - 8, Угорщина -38, Словаччина - 48, Румунія - 53, Росія - 62 та Польща - 72.

Уряд України планує ввести спеціальний режим оподаткування для ввозу високотехнологічного устаткування, технологій та комплектуючих.

В Одеському порту планується організація підприємства з виробництва апаратури для телефонних компаній. Вартість проекту – 4,5 млн. дол., окупити виробництво планується за 2,5 роки.

Інвестиції в нафтопереробку та нафтоперевалку.

В Одесі планується будівництво нафтопереробного заводу, орієнтованого на нафту неросійського походження. Планується залучення іноземних інвестицій для реалізації новітніх технологій, які забезпечать глибину переробки нафти на 90%. Для цього організується тендер для залучення інвесторів і розробляється схема будівництва нових автозаправок. В пакеті тендерної документації інвесторам будуть запропоновані ділянки землі під НПЗ та заправки. Потужність заводу може скласти до 10 млн. тонн нафти на рік, побудувати його планують за 1.5 року (потужність Одеського НПЗ – 3,6 млн. т).

Розроблено програму реконструкції і технічного розвитку Херсонського НПЗ, яка була прийнята в 2001 році і розрахована до 2010 року. У 2003 році в рамках цієї Програми був затверджений поетапний майстер-план розвитку підприємства, розроблений на замовлення «НК «Альянс» компанією ABV Lummus Global. Реконструкція Херсонського НПЗ припускає інвестування в розмірі \$500 млн. до 2010 р.

Інвестиції в суднобудування та судноремонт. Херсонський суднобудівний завод виконує замовлення країн близького і далекого зарубіжжя, зокрема Росії, Кіпру, Мальти. За 2005 рік виконано ремонтних робіт на 70 мільйонів гривень і випущено валової продукції на чотири мільйони. В оновлення основних фондів вкладено понад 2 мільйони гривень.

Після економічного спаду суднобудівники почали отримувати замовлення, але від декількох мільйонних контрактів на ремонт і будівництво суден підприємства змушені були відмовитися через брак кадрів - за останні 15 років в пошуках роботи тисячі досвідчених суднобудівників роз'їхалися по верфях Росії, Польщі, Німеччини або перекваліфікувалися. На кожній з чотирьох верфей дефіцит працівників складає 70 і більше чоловік.

Останнім часом спеціалісти із судноремонтних заводів переходять до приватних фірм, що спеціалізуються на ремонті сільгосптехніки. Херсонщина за останні роки отримала багато імпоротної техніки, яка вже була у вживанні. Ця техніка потребує постійного технічного обслуговування, заміни деталей – їх виробляють колишні слюсарі судноремонтних заводів.

Планується також максимально задіяти потужності суднобудівних заводів Херсона в освоєнні нафтогазових родовищ шельфу Каспійського моря. Укладено угоди про початок виконання херсонськими суднобудівними підприємствами довготермінових замовлень на будівництво барж і танкерів, реконструкцію суден.

Структура інвестицій за країнами походження

Туреччина. Турецькі бізнесмени готові вкладати кошти в розвиток будівельної та легкої промисловості Херсону. Їхню увагу також привертає можливість розвитку рекреації і туризму та будівництва готельних комплексів. До кінця 2005 року турецькі фірми планують вкласти 350 млн. дол. в будівництво жилого мікрорайону „Корабель-2” – за ці кошти буде збудоване елітне житло із сучасною інфраструктурою за найновішими інноваційними технологіями.

Турецька компанія „Аргаз” планує вкласти 18 млн. дол. в розвиток Генічеського морського порту. Кошти будуть витрачені на переобладнання каналу, розробку морського кар'єру, транспортування насипних та пісчаних матеріалів. Залучення турецьких інвестицій дасть змогу створити понад 400 нових робочих місць.

Іран і Вірменія планують підписати угоду про спорудження газопроводу, який з часом, може бути подовжений через Грузію до України і далі до країн Європейського Союзу.

Не виключається варіант прокладки маршруту трубопроводу з Ірану через Вірменію та Грузію і далі по дну Чорного моря - до України. Після реалізації проекту "Блакитний потік" будівництво протяжних морських газопроводів уже реальність.

Постачання газу з Ірану на український і європейський ринки відповідають курсу цих країн на доступ до альтернативних джерел природного газу.

Європа розраховує подовжити до себе газопровід, що перетинає Вірменію, з іранським і туркменським газом. Техніко-економічне обґрунтування проекту газопроводу за маршрутом ІРАН-ВІРМЕНІЯ-ГРУЗІЯ-УКРАЇНА-ЄВРОПА з прокладкою 550 км труб по дну Чорного моря від грузинського порту Супса до кримського міста Феодосія був розроблений ще в 2000 році. Вартість проекту Міністерство палива й енергетики України

оцінювало у 5 мільярдів доларів, обсяг постачань газу - до 60 мільярдів кубометрів на рік, у тому числі 10 мільярдів кубометрів - для України.

У 1995 році була підписана вірмено-іранська міжурядова угода, відповідно до якого визначений маршрут газопроводу. Його довжина - 141 кілометрів, у тому числі 41 км газопроводу пройде по території Вірменії і 100 кілометрів - по території Ірану. Була також погоджена і вартість газу, що поставляється цим маршрутом - 84 дол. за 1000 кубометрів. Проект оцінюється в 120 мільйонів доларів.

Питання про будівництво вірмено-іранського газопроводу обговорюється з 1992 року. Крім основних учасників проекту, до його реалізації виявляють інтерес Росія, Туркменістан, Україна, країни Євросоюзу і Китай. Європейський банк реконструкції і розвитку заявляв про готовність брати участь у фінансуванні проекту.

Україна і Болгарія почали активізувати співробітництво в сфері туризму, розвитку малого і середнього бізнесу, лібералізації візового режиму між двома країнами.

Створений торгово-інформаційний центр "Балкани", діяльність якого спрямована на надання послуг з експертизи контрактів між українськими і болгарськими підприємствами, сприяння в залученні інвестицій. Центр створений за участю Українського союзу промисловців і підприємців, Болгарської торгово-промислової палати й інвестиційної компанії "Сигма-Блейзер".

В Одеському порту функціонує комплекс із збереження та перевалки базових мастил, створений болгарською фірмою «Приста Ойл». Цей комплекс – єдиний у Європі, він буде займатися перевалкою мастил з України, Росії і Білорусі. Вартість проекту – 5 млн. дол.

Казахстан активно створює свій танкерний флот і зацікавлений не тільки в розвитку торгівлі, але й у підготовці фахівців-суднобудівників. Особлива увага приділяється портам Миколаївщини, оскільки Казахстан має намір експортувати в Європу пшеницю і сировину для хімічної промисловості. При цьому йдеться про співзасновництво або будівництво нових перевалочних комплексів. Україна володіє значним науково-технічним потенціалом і виробничими потужностями, які доцільно спільно використовувати.

Казахстан виявив інтерес до добудови нафтопроводу „Одеса-Броди” на умовах, що країна стане одним із акціонерів проекту. Українська компанія "Укртрансфат" і казахська національна компанія "КазМунайГаз" вже заявили про намір створити спільне підприємство для експорту казахської нафти на ринки Європи і до України.

Висновки:

Міжнародне рейтингове агентство Fitch підвищило довгостроковий рейтинг України в національній й іноземній валюті з B+ до BB-. Прогноз рейтингу - стабільний. Експерти Fitch вважають, що з приходом до влади

нового уряду будуть реалізовані макроекономічні й структурні реформи, і це спричинить поліпшення бізнес-клімату в країні.

Однак, в Україні існує низка економічних та фінансових ризиків: бюджетний дефіцит, спричинений передвиборчим стимулюванням економіки та кількома місячною кризою, неузгодженість дій нової команди, необхідність внесення змін до понад 700 Законів та Постанов, а також вразливість банківського сектору.

Не сприяють підвищенню інвестиційної привабливості України розмите рішення про реприватизацію підприємств, а також прагнення уряду закрити вільні економічні зони, де діяли різні пільги для інвесторів. При прийнятті будь-яких господарських рішень повинне превалювати право. Тінізація економіки також не сприяє інвестиційному клімату.

Інвестиції в українську економіку, передбачають закупівлю імпортного устаткування, при цьому компанії зтикаються з додатковими матеріальними витратами у вигляді митних платежів і ПДВ. Якщо вкладається \$500 млн., ще \$100 млн. треба передбачити на виплату мита і податків. Тому необхідно розглянути питання про те, щоб для крупних інвесторів, що вкладають кошти в українську економіку, були введені податкові відстрочки - тобто інвестор протягом п'яти-семи років міг не платити податки з коштів, що направляються на реконструкцію чи модернізацію виробництва.

Основним джерелом залучення інвестицій завжди були не зовнішні кошти, а гроші населення країни. При розумній регіональній інвестиційній політиці, залучені кошти повинні працювати на економіку країни і регіону, сприяти підвищенню добробуту населення, його купівельної спроможності, що дасть змогу залучати нові інвестиції.

Серед інвестицій в регіон треба віддавати перевагу інноваційним проектам, які зможуть забезпечити економіку конкурентноздатною продукцією і новітніми технологіями. В регіоні склався суттєвий науково-технологічний потенціал в галузях судно- і верстатобудування, офтальмології, екотехнологій, курортології, харчової промисловості. Залучення інвестицій для практичної реалізації українських наукових розробок – один із шляхів розвитку економіки.

Іноземних експертів непокоїть соціальне спрямування українського бюджету, де передбачене суттєве збільшення виплат на зарплату і пенсії, яке не підкріплене ростом реального ВВП. Дефіцит бюджету можуть покривати за рахунок зменшення податкових та митних пільг, закриття ВЕЗ та ТПР тощо. Роздратованість у інвесторів також викликає неузгодженість між собою деяких законів, постанов та рішень. В таких умовах одна й та ж сама справа одночасно може розглядатися в різних судових установах і по ній можуть бути прийняті різні рішення.

Література

1. Ковальчук О.В. Моніторинг інвестиційних процесів і України // Актуальні проблеми економіки .- 2003 .- №7 .- С.36-41.

2. Пирог О.В. Іноземні інвестиції як фактор економічного зростання в Україні // Актуальні проблеми економіки .- 2005 .- №5 (47) .- С.15-19.
3. Студенніков І., Ткаченко В. Інвестиційний портрет регіону // Український регіональний вісник .- 2000 .- №5 .- С.8.
4. WJ у 2005 році планує почати будівництво масложирового комбінату в Херсоні .- Херсонська обл., Херсон, 22 вересня 2004 .- АПК-Інформ

Резюме

В статье освещаются вопросы инвестиционной привлекательности юга Украины. Приводятся примеры инвестиционных проектов, анализируются инвесторы разных стран, характеризуются недостатки правового механизма регулирования притока инвестиций.

Науковий вісник, №7 (19), Одеса.-2005.-С.118-125