

ШЛЯХИ ЗАЛУЧЕННЯ ІНОЗЕМНИХ ІНВЕСТИЦІЙ В ПІДПРИЄМСТВА ГАЗОТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

THE WAYS OF ATTRACTION OF FOREIGN INVESTMENT IN GAS TRANSMISSION SYSTEM ENTERPRISES OF UKRAINE

У статті розглянуто існуючі проблеми газотранспортної системи України, вдосконалено механізм залучення іноземних інвестицій та запропоновано шляхи його практичного застосування для підприємств газотранспортної системи України.

В статье рассмотрены существующие проблемы газотранспортной системы Украины, усовершенствован механизм привлечения иностранных инвестиций и предложены пути его практического применения для предприятий газотранспортной системы Украины.

The article is reviewed the current problems of gas transmission system of Ukraine, namely: a high dependence of imported gas at a low level of domestic production, reducing the risk of gas transit through Ukraine, because of wear and tear gas transmission networks, a huge burden on the state of budget through a critical financial condition "Naftogaz of Ukraine" and the ways to address them. According to this, is improved the mechanism of attraction of foreign investment, which is aimed to create a favorable investment climate and increase the investment.

The basis of this mechanism is the economic and organizational unit, based on a reasonable conceptual framework and strategy for attracting foreign investment, the system of privileges in taxation, determining the priorities of foreign investment, expanding the participation of foreign investors in the process of privatization and joint ventures, as well as, proposed the ways of its practical application to enterprises of gas transmission system of Ukraine. According to this, is selected the most promising option, namely: the practical sharing of "Naftogaz Ukraine" with inclusion in its authorized capital stock, issued at the cost of gas transportation system by adopting the law of Ukraine.

Ключові слова: *іноземні інвестиції, механізм залучення іноземних інвестицій газотранспортна система України.*

Вступ. Україна є значним споживачем природного газу і його транзитером до європейських ринків, тому газотранспортна система України відіграє надзвичайно важливу роль в економіці України та є одним з найбільших надбань держави, гарантом її енергетичної безпеки.

Процес залучення іноземних інвестицій у функціонування газотранспортної системи України за умов трансформації економіки та її інтеграції до світового господарства є необхідною умовою для її розвитку,

тому питання залучення іноземних інвестицій в газотранспортну систему України набуває особливої актуальності.

Питанням визначення структури механізму залучення іноземних інвестицій присвячено велику кількість наукових праць. Базовими є праці вітчизняних та закордонних науковців, таких як: В. Марцин [9], О. Терещенко, І. Віханський, М. Книш [1], Л. Селіверстова [2], Н. Хрущ [6].

В свою чергу, проблеми розвитку газотранспортної системи та напрями вдосконалення управління нею висвітлені в публікаціях С. Груб'як, Н. Навольська, А. Єременка, С. Кліменка, Ю. Тищенко [4], О. Шандрівської [7]. Проте і на сьогодні в цій галузі залишається багато дискусійних та невирішених питань, пов'язаних, зокрема, з залученням іноземних інвестицій.

Постановка завдання. Метою даної статті є визначення шляхів залучення іноземних інвестицій в підприємства газотранспортної системи України.

Відповідно до зазначеної мети, в роботі поставлено та вирішено наступні завдання:

- проаналізувати існуючий стан газотранспортної системи України;
- вдосконалити механізм залучення іноземних інвестицій;
- визначити шляхи його практичного застосування для підприємств газотранспортної системи України.

Методологія. Методологічну базу дослідження становлять теоретичні положення сучасної економічної науки вітчизняних і зарубіжних учених. При проведенні даного дослідження були використані наступні методи: порівняльний, узагальнення, аналізу та синтезу.

Результати дослідження. На сучасному етапі іноземні інвестиції є важливою умовою здійснення структурної перебудови національної економіки. Україна географічно розташована між найбільшими газовидобувними регіонами та користувачами газу у світовому масштабі і є однією з найбільших транзитних країн світу. Через Україну щороку передається 120-140 млрд м³ газу. Тому для забезпечення безперервного постачання газу до кінцевих споживачів як на території України, так і за її межі, українська газотранспортна система повинна знаходитися в справному стані та працювати без перебоїв [12].

За останні роки у зв'язку з недостатнім фінансуванням щорічних програм з реконструкції і технічного переоснащення газотранспортної системи її технічний стан викликає велике занепокоєння. З її загальної довжини уже відпрацювали свій амортизаційний термін майже 23 % газопроводів. Структура газопроводів з терміну експлуатації така: понад 33 роки – 23 %, від 33 до 10 років – 64 %, до 10 років – 13 % [12]. З метою гарантування безпеки поставок газу в Європу іноземні інвестори мають бути зацікавлені в модернізації потужностей газотранспортної системи, тому вона є

інвестиційно-привабливою, але через ряд ризиків обсяги інвестування у вітчизняну економіку на даний момент не є значними, хоча їх величина зростає кожного року.

У світовому потоці прямих іноземних інвестицій на українську економіку припадає менше 1%. Незначний потік прямих іноземних інвестицій можна пояснити тим, що серед європейських постсоціалістичних країн Україна сприймається як країна з найбільшим ризиком. За оцінкою Європейського центру досліджень, підприємницький ризик інвестицій в Україну складає 80%. В 2011 році видобуток газу в Україні збільшився в порівнянні з 2010 р. на 0,4% - до 20,139 млрд куб. м, за даними уряду, що стало наслідком дій уряду щодо пошуку альтернативних шляхів зменшення імпортої залежності. Згідно з Національною програмою “Нафта і газ України до 2012 року”, обсяг інвестицій у реконструкцію та розвиток ГТС становить у середньому \$270 млн. на рік [6].

Вітчизняна газотранспортна система включає у себе 36 тис. км газопроводів, у тому числі 22,8 тис. км магістральних і 13,2 тис. км газопроводів-відведень. Вартість газотранспортної мережі оцінюється від 20 млрд. доларів США. Пропускна спроможність системи становить на вході 290, а на виході – 170 млрд. куб. м за рік. До системи магістральних газопроводів України, на відміну від систем інших країн, входить майже 40% трубопроводів великого діаметра (1020 – 1420 мм). Саме ці газопроводи відносно нові: 90 % з них експлуатуються до 25 років і майже половина – працює менше 15 років [8].

За даними прес-служби ДК “Укртрансгаз”, “Нафтогаз України” планує в 2012 р. інвестувати в реконструкцію газотранспортної системи 3,1 млрд. грн. Зокрема, в оновлення магістральних газопроводів та газорозподільних станцій буде інвестовано 1,22 млрд. грн., в реконструкцію компресорних станцій - близько 1,5 млрд. грн., на облаштування підземних сховищ газу - понад 200 млн. грн.

За оцінками провідних спеціалістів Європи, підприємницький ризик інвестицій в країну становить 80 %. Саме він зумовлює незначний потік прямих інвестицій. Згідно з розрахунками у світовому потоці прямих інвестицій на економіку України припадає близько 1 %, або в середньому приблизно 5 дол. США на одну особу населення [6, с. 64 - 65].

В сучасних умовах господарювання виникає багато проблем, пов’язаних з залученням іноземних інвестицій в розвиток підприємств газотранспортної системи України.

Основні проблеми газотранспортної системи України:

- висока залежність від імпорту газу при низькому рівні власного видобутку (близько третини загального обсягу споживання – 60,9 млрд куб. м газу на рік);

- ризик скорочення транзиту газу через територію України внаслідок зносу газотранспортних мереж;
- величезне навантаження на державний бюджет через критичний фінансовий стан НАК «Нафтогаз України» (дефіцит НАК «Нафтогаз України» в 2009 р. склав 2,5 % ВВП).

Можливі напрями вирішення даних проблем:

- залучення до модернізації ГТС іноземних інвесторів;
- залучення кредитних коштів для покращення фінансового стану НАК «Нафтогаз»;
- поліпшення інвестиційного клімату, забезпечення захисту капіталів та прозорість механізму приватизації;
- створення системи страхування інвестиційних ризиків;
- формування стійких відносин з країнами-інвесторами і постачальниками сучасного обладнання та технологій [11].

Вирішенню даних проблем, сприятиме формування механізму залучення іноземних інвестицій.

Наведемо форми здійснення іноземних інвестицій:

- викуп незавершеного будівництва;
- створення спільних підприємств, фінансових посередників;
- приватизація нерухомого та рухомого майна;
- створення підприємств, які повністю належать іноземному інвестору;
- викуп акцій, паїв акціонерних товариств;
- участь у міжнародних формах промислової інтеграції.

Важливою складовою механізму залучення іноземних інвестицій є його економіко-організаційний-блок (рис. 1). Функціонування якого можливе лише в сукупності з ефективним механізмом державних гарантій та системою законодавчого, нормативного, інформаційного забезпечення організації системи страхування і перестрахування іноземних інвестицій, сприяння розвитку банківсько-кредитної системи.

Створення ефективної системи залучення іноземних інвестицій потребує насамперед формування якісної законодавчої бази. Наявність протиріч та невизначеність ряду важливих питань законодавства обумовлює необхідність внесення змін до Закону України «Про власність» і «Земельного кодексу України» щодо визначення майнових прав іноземних інвесторів. Потрібні уточнення на державно-правовому рівні ряду питань про концесії. Потребує більш ретельного обґрунтування система валютного регулювання.

Суттєве значення в механізмі залучення інвестицій належить створенню єдиної цілісної системи державного управління інвестиційними процесами, яка б охоплювала відповідні структури з роботи з іноземними інвестиціями,

механізми реалізації державної політики залучення капіталу, координації діяльності з міжнародними організаціями, проведення експертиз найважливіших проектів та їх конкурсний відбір.

Також, важливою умовою є введення пільгового оподаткування. Система податкових і митних пільг містить: «податкові канікули», знижки ставок оподаткування при реінвестиціях отриманого прибутку чи інвестиціях у визначені регіони та галузі, захист від подвійного оподаткування, звільнення чи зниження митних зборів на імпорту новітніх машин та обладнання, технологій, ноу-хау, експорту продукції власного виробництва для покриття



Рис. 1. Економіко-організаційний блок механізму залучення іноземних інвестицій [на основі 9]

валютних витрат тощо.

Особливу увагу необхідно приділити інформаційному забезпеченню залучення іноземних інвестицій як найбільш слабкій ланці у діючому механізмі регулювання цього процесу. Інформаційне забезпечення та центри допомоги іноземним бізнесменам мають інформувати інвесторів про різні

проекти та умови їх здійснення за кордоном, систему оподаткування, адміністративно-правові процедури господарської діяльності.

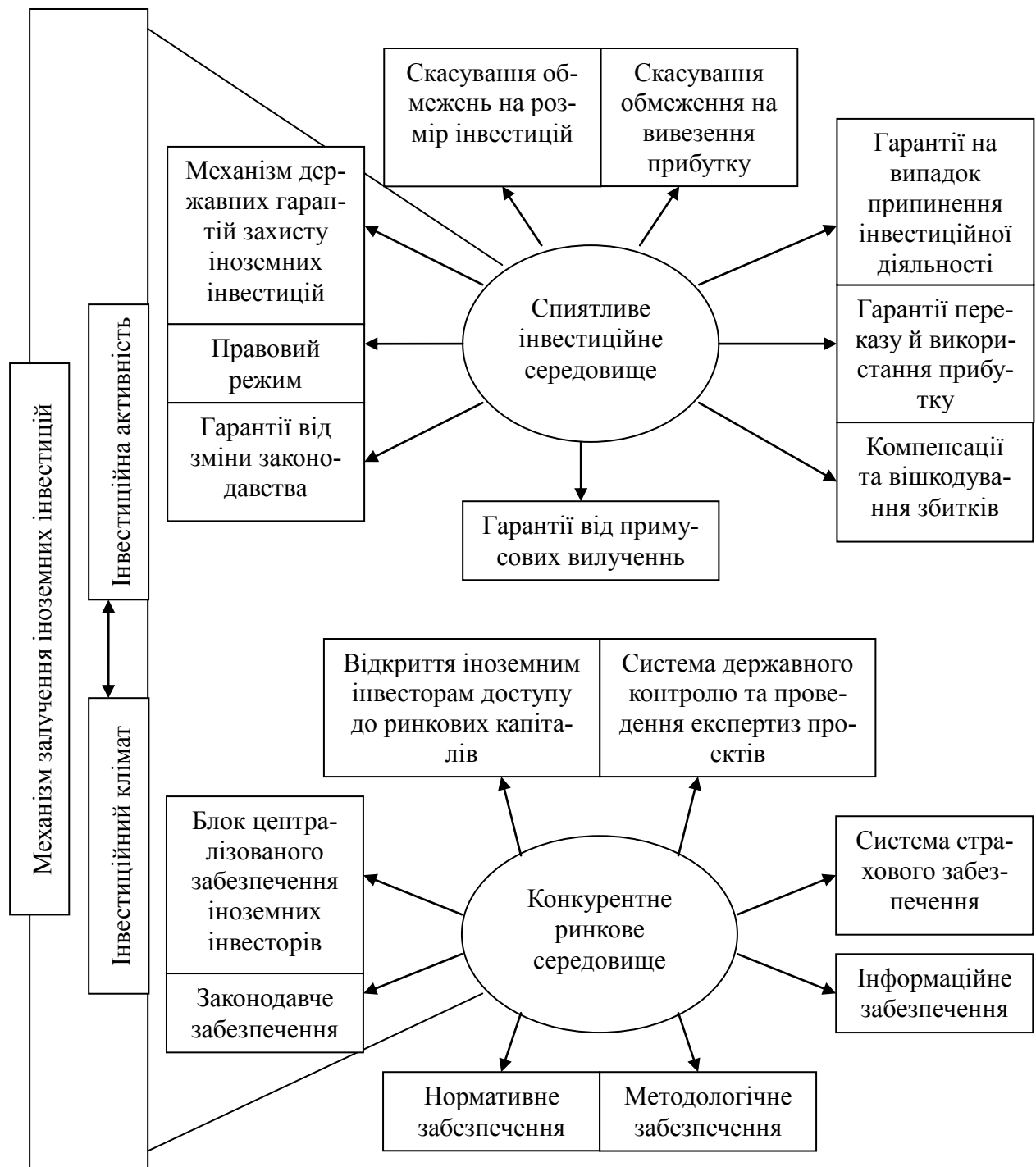


Рис. 2. Механізм залучення іноземних інвестицій [на основі 9]

Наведемо науково обґрунтований і рекомендований для практичного використання комплексний механізм залучення іноземних інвестицій (рис.2).

Даний механізм спрямований на створення сприятливого інвестиційного клімату та підвищення інвестиційної активності. Стрижнем такого механізму є економіко-організаційний блок (рис.1), який базується на обґрунтованій концептуальній основі та стратегії залучення іноземних інвестицій, системі пільг в оподаткуванні, визначенні пріоритетних напрямів використання іноземних інвестицій, розширенні можливостей участі іноземних інвесторів у процесі приватизації та створенні спільних підприємств.

Отже, наведений комплексний механізм залучення іноземних інвестицій сприятиме:

- покращенню інвестиційного клімату й підвищенню інвестиційної активності;
- системі пільг в оподаткуванні;
- визначенню пріоритетних напрямів використання іноземних інвестицій;
- розширенню можливостей участі іноземних інвесторів у процесі приватизації і створенню спільних підприємств за умови ефективного функціонування механізму державних гарантій і системи законодавчого, нормативного, інформаційного забезпечення іноземних інвестицій.

Згідно запропонованого механізму розглянемо шляхи залучення іноземних інвестицій в газотранспортну систему України (рис. 3).

Історично склалося так, що концесійні підприємства отримували «колоніальний» відтінок, тобто підприємства, що беруть у концесію майно, перетворювалися на «автономні незалежні утворення» та зобов'язували державу-концесора діяти у рамках власної політики. Аналізуючи світовий досвід, передача у концесію спільного майна підприємства, яке б стосувалося роботи газотранспортної системи, за масштабами подібної до української, на довгостроковій основі, ніде не практикується.

В даному варіанті реформування української газотранспортної системи, неефективною являється функція держави, що є власником. Як показав досвід бельгійської компанії «Tgactebel», яка отримала у концесію газопровід у Казахстані, концесійні угоди є досить реальними, за умов відсутності альтернативних рішень для рентабельних проектів з підвищенням об'ємів транспортування газу, що потребують великих обсягів початкових капіталовкладень[7]. В свою чергу, пропозиції компанії «Shell», щодо отримання української газотранспортної системи в концесію, передбачали здійснення інвестування в неї через спільне підприємство зареєстроване в офшорній зоні, де б Україна не мала права на експлуатаційний та інвестиційний контроль. Реалізація такої спільної угоди спричинила б вплив капіталу з території України, недоотримання бюджетом великих обсягів податкових відрахувань та посилення

залежності від іноземного інвестора. Тому вітчизняний уряд відкинув таку пропозицію компанії «Shell».

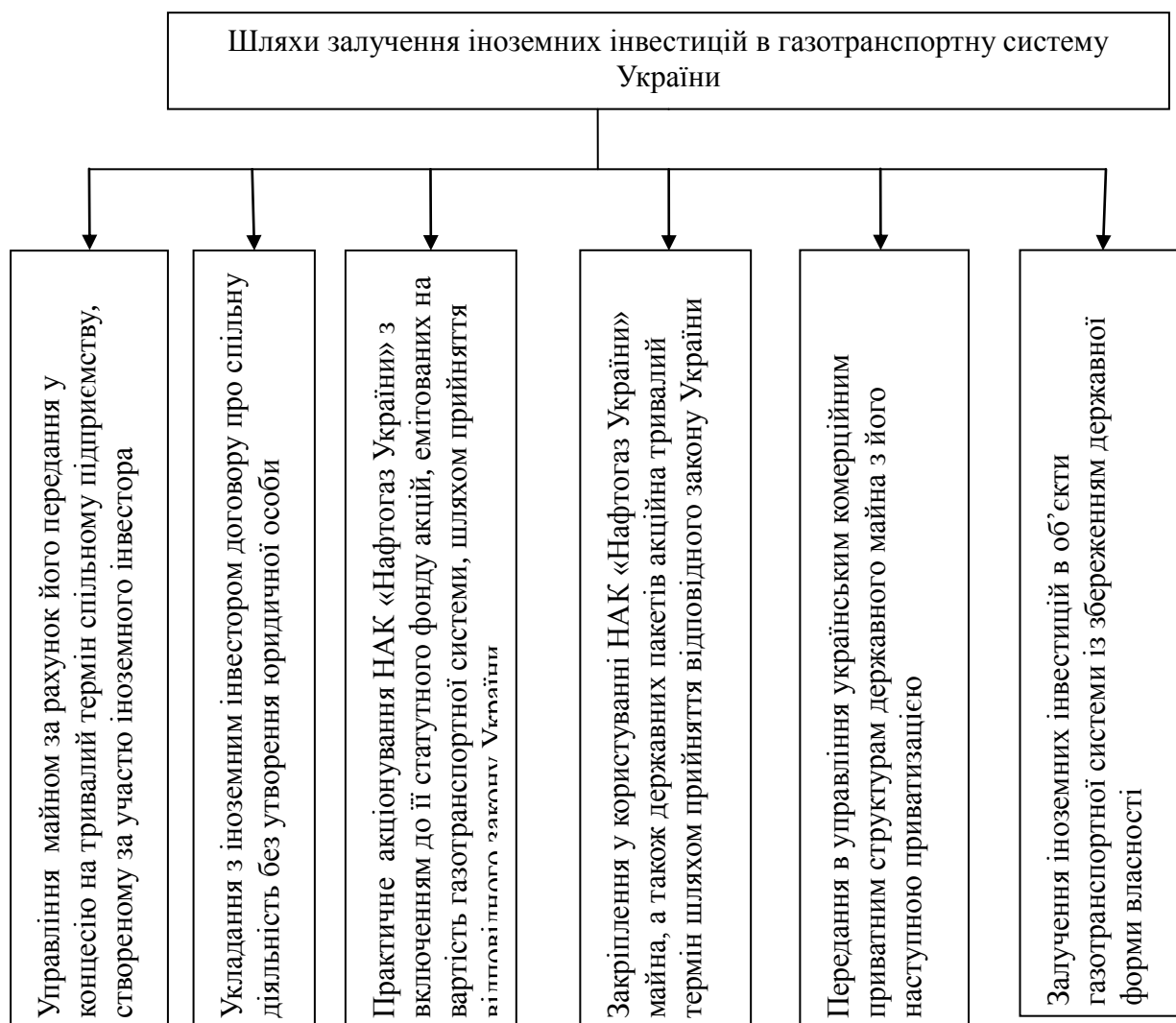


Рис. 3. Шляхи залучення іноземних інвестицій в газотранспортну систему України

Чистою формою створення спільного підприємства без статусу юридичної особи є підписання договору про спільну діяльність з іноземним інвестором і, в даному випадку, окремо не створюється і спеціально не реєструється новий суб'єкт – платник податку. В цілому подібна угода дозволяє розподіляти витрати на проектування і проведення експертної оцінки між країнами, але не стосується розподілу доходів між партнерами спільного підприємства.

В залежності від участі обох з партнерів поділяється дохід, після чого кожна сторона переносить його до своїх сукупних доходів, які в подальшому оподатковуються. Досить часто головною складовою промислової співпраці є ліцензійна угода, інжиніринг, інноваційна діяльність, маркетинг тощо. Під час

реалізації проектної угоди в газотранспортній галузі пропонуються ряд альтернативних видів угод про спільну діяльність:

а) угода про спільну діяльність, що ґрунтується на наданні технічної допомоги з модернізації українських магістральних газопроводів (між іноземним інвестором і НАК «Нафтогаз України»);

б) угода про спільний розподіл витрат на реалізацію проекту (між іноземним інвестором і НАК «Нафтогаз України»);

в) міжнародна угода про спільну діяльність з урядовим органом (між іноземним інвестором і Мінпаливенерго України) [8].

Для збереження українською стороною контролю над вітчизняними магістральними трубопроводами, в таких випадках, передбачається виключно технічна співпраця, з виключенням передачі прав на управління мережею іноземному інвестору. Метою такої співпраці є технічне переоснащення вітчизняної газотранспортної системи, підвищення точності обліку газу, впровадження ресурсо- та енергозберігаючого обладнання тощо.

Найперспективнішими варіантами для втілення в життя майбутніх планів щодо акціонування є перші два види контрактів про спільну діяльність, тому що продовженням співпраці з іноземним інвестором може бути створення окремої юридичної особи в рамках спільного підприємства. За умовами другого виду угод, іноземний інвестор має право на участь у розподілі витрат, не тільки пов'язаних з капіталовкладеннями, а й з тими що відносяться на собівартість. При нестачі національного капіталу в галузі транспортування газу урядом може бути використаний третій вид угод. Цей вид контрактів має застосування саме до пріоритетних галузей і передує четвертому варіанту реформування вітчизняної газотранспортної системи. При можливому прийнятті рішень щодо неможливості приватизації об'єктів газотранспортної системи, Третій варіант може застосовуватися до об'єкта державної форми власності, а саме до шостого варіанта модернізації цієї системи.

Висновки. В результаті аналізу існуючого стану газотранспортної системи України, було виділено основні її проблеми, а саме: висока залежність від імпорту газу при низькому рівні власного видобутку; ризик скорочення транзиту газу через територію України внаслідок зносу газотранспортних мереж; величезне навантаження на державний бюджет через критичний фінансовий стан НАК «Нафтогаз України» та запропоновано шляхи щодо їх усунення.

Наукова новизна отриманих результатів полягає в удосконаленні механізму залучення іноземних інвестицій, який спрямований на створення сприятливого інвестиційного клімату та підвищення інвестиційної активності. Основою такого механізму є економіко-організаційний блок, який базується на обґрунтованій концептуальній основі та стратегії залучення іноземних інвестицій, системі пільг в оподаткуванні, визначенні пріоритетних напрямів використання іноземних

інвестицій, розширенні можливостей участі іноземних інвесторів у процесі приватизації та створенні спільних підприємств.

Згідно запропонованого механізму розглянуто шляхи залучення іноземних інвестицій в газотранспортну систему України та обрано найперспективніший варіант, а саме: практичне акціонування НАК «Нафтогаз України» з включенням до її статутного фонду акцій, емітованих на вартість газотранспортної системи, шляхом прийняття відповідного закону України.

Література

1. Книш М.И. Стратегическое планирование инвестиционной деятельности. - СПб.: Бизнес-пресса, 2007. - 1120 с.
2. Селіверстова Л.С. Шляхи формування ефективної стратегії підприємства//Актуальні проблеми економіки. - 2008. - №7.
3. Слав'юк Р. А. Вплив іноземного капіталу на розвиток регіону: монографія / Р. А. Слав'юк, І. В. Олександренко. - Львів: [АТБ]. – 2010. – 301 с.
4. Тищенко Ю. Український незалежний центр політичних досліджень газотранспортної системи як “великий національний актив”: шлях до приватизації / Ю. Тищенко // Економічні реформи. - 2002.- № 24/272.-с.17
5. Худавердієва В. А. Стратегія залучення іноземних інвестицій в економіку України // Фінанси України. - 2010. - № 6. - с. 62 - 71
6. Хрущ Н.А. Стратегія компанії: механізм формування й адаптації в сучасному інвестиційному середовищі / Н.А. Хрущ // Фінанси України. – 2008. – №8.
7. Шандрівська О. Управління газотранспортними компаніями на засадах маркетингу та логістики: дис.канд.ekon.наук.: 08.06.02/О.Є.Шандрівська-Львів., 2002.-193 с.
8. Груб'як С.В., Навольська Н.В.Напрями підвищення ефективності функціонування газотранспортної системи України в сучасних умовах. [Електронний ресурс] – Режим доступа: http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/inek/2011_4/9.pdf
9. Марцин В.С. Організаційно-економічний механізм залучення іноземних інвестицій в економіку України. [Електронний ресурс] – Режим доступа: http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/VUbsNbU/2008_3/Visnyk%20UBS%20NBU%203_52.pdf
10. Попова Т. Л., Морозова О. П. Розробка та реалізація інвестиційної стратегії для залучення іноземних інвестицій на підприємстві – суб'єкті ЗЕД / Т. Л. Павлова, О. П. Морозова. - Донбаський Державний Технічний Університет. [Електронний ресурс] – Режим доступа: http://www.rusnauka.com/14_NPRT_2010/Economics/66776.doc.htm
11. Яворський О. А. Залучення іноземних інвестицій як один з пріоритетних напрямків державної економічної політики / О. А. Яворський [Електронний ресурс] – Режим доступа: <http://old.niss.gov.ua/Table/Stol15/006.htm>