

- 5.Алехин Б.И. Рынок ценных бумаг. Введение в фондовые операции. – М.: Финансы и статистика, 1991. – С.6.
- 6.Золотарев В.С., Наливайский В.Ю., Тебенчук В.Н., Алифанова Е.Н. Становлення регіонального ринку цінних паперів. – Ростову-на-Дону: Поліграф, 1994. – С.5.
- 7.Рынок цінних паперів і його фінансові інститути: Навч. посібник / Під ред. В.С.Торкановського. – СПб.: Комплект,1994. – С.7-9.
- 8.Миркин Я.М. Ценные бумаги и фондовый рынок. – М.: Перспектива, 1995. – С.100.

*Отримано 11.02.2003*

УДК 338

О.М.КОЛЕСНИКОВ

*Українська державна академія залізничного транспорту, м.Харків*

### **ПРОБЛЕМИ Й ПЕРСПЕКТИВИ СТВОРЕННЯ ВІЛЬНОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ ЗОНИ В ХАРКІВСЬКОМУ РЕГІОНІ**

На світовому ринку капіталів усі країни знаходяться в стані жорсткої конкурентної боротьби за інвестиції. Оскільки попит на капітал перевищує пропозицію, то інвестиції вкладаються туди, де для цього створені найбільш сприятливі умови. Розглядаються основні причини недостатньої інвестиційної активності в Харківському регіоні та шляхи її підвищення через створення вільної економічної зони.

Процеси лібералізації світової торгівлі у 80-ті – 90-ті роки ХХ ст. надали потужний імпульс експорту капіталу в світовому господарстві. Природно, що вивіз капіталу опинився в центрі уваги України. Але сьогодні на світовому ринку капіталів попит значно перевищує пропозицію, тому поява на ньому України одразу ж примушує її вести жорстку конкурентну боротьбу за інвестиції з розвиненими державами, країнами, що розвиваються, і країнами з перехідною економікою. На жаль, треба визнати, що на світовому ринку інвестицій Україна ще є слабким конкурентом.

На основі структури продуктивних сил і суспільного розподілу праці, що склалися сьогодні в Україні, розроблена схема економічних регіонів країни, одним з яких є Північно-Східний. Серед спеціалістів, які започаткували розв'язання проблеми створення в Харківському регіоні вільної економічної зони, слід виділити професора В.С.Пономаренка, професора А.М.Тимохіна, О.Масалітіна і професора С.К.Потьомкіна. На думку цих спеціалістів, Північно-Східний регіон, який включає Полтавську, Сумську й Харківську області, має більші переваги перед іншими регіонами України в географічному, економічному та геополітичному відношеннях [1, 4].

Щодо Харківської області, то це взагалі один з найбільш міцних в промисловому і науково-технічному відношенні регіонів України. Але вже протягом більше ніж десяти років цей регіон переживає великий

соціально-економічний спад. У першу чергу, це обумовлено низькою інвестиційною активністю в регіоні.

Минуло більше трьох років з моменту виходу Указу Президента України “Про спеціальний режим інвестиційної діяльності на території міста Харкова” [5], а скільки-небудь помітних зрушень в інвестиційній діяльності регіону так і не сталося. Які ж причини недостатньої активності як національних, так і іноземних інвесторів у рамках спеціального режиму інвестиційної діяльності? По-перше, це встановлення мінімальної суми капіталовкладень як основи для одержання податкових і митних пільг, що коливається залежно від галузі від 0,5 до 3,0 млн. дол. США. Для іноземних інвесторів це невеликі суми, але таких інвесторів дуже мало, а для національних інвесторів, навпаки, вони занадто великі. Таким чином, найбільш важливі для країни й міста сфери є найменш доступними для інвесторів. По-друге, стимулюючі механізми є дуже слабкими. Вони недостатні для того, щоб компенсувати високий ступінь політичного ризику для іноземних інвесторів. Існує багато перешкод для використання пільг національними інвесторами в умовах спеціального режиму інвестиційної діяльності. Так, при вирішенні питання, який варіант кращий: інвестор, що користується пільгами і не в повній мірі наповнює бюджет країни, чи відсутність такого інвестора, – віддають перевагу другому варіантові. Але ж інвестиції – це, насамперед, зайнятість, підвищення платоспроможного попиту населення, зростання виробництва, експорту і т.д. По-третє, необхідно враховувати наявність часового інтервалу між початком проведення стимулюючих заходів і отриманням віддачі. Потенційним інвесторам потрібен час, щоб переконатися, що державна політика по відношенню до приватного капіталу не зміниться і надалі. По-четверте, значним гальмом інвестування коштів у розвиток діючих підприємств у рамках спеціального режиму інвестиційної діяльності на території Харкова є метод обчислення прибутку від реалізації інвестиційних проектів. Відповідно до цього методу при реалізації інвестиційного проекту на діючому підприємстві рентабельність виробництва продукції за інвестиційним проектом не може бути вище за середню рентабельність по підприємству в цілому, навіть якщо нова продукція виробляється відокремлено і не пов’язана з виробництвом іншої продукції підприємства. Особливістю ж інвестиційних проектів, що реалізуються на території Харкова, є їх висока рентабельність та прибутковість.

Отже, необхідні як зниження мінімальної суми капіталовкладень, так і зміна порядку обчислення прибутку від реалізації інвестиційного проекту. Але цю проблему треба розглядати окремо. На сьогодні ж слід максимально використовувати можливості, що надаються Харко-

ву спеціальним режимом інвестиційної діяльності, бо значення регіону як промислово-виробничого є безперечним. Причому, головна особливість цього виробництва пов'язана з прихильністю до експортної орієнтації. Функціонування ж підприємств у рамках вільної економічної зони (ВЕЗ) суттєво розширює можливості їх виходу на зовнішній ринок. Тобто при повному завантаженні основних виробничих потужностей таких промислових гігантів, як ХТЗ, ХЕМЗ, Авіазавод, ФЕД, “Серп і Молот”, Турбоатом виникає необхідність пошуку нових ринків збуту, в чому може допомогти створення експортно-виробничої зони. Цей тип зон, як свідчить світовий досвід, займає перше місце у процесі їх заснування. Наявність такої зони приведе до підвищення рівня зайнятості в регіоні, вплине на зайнятість у позазональному просторі країни. Прикладом цього може стати будівництво літаків, де при тісній кооперації Київського авіазаводу “АНТК-Антонов”, Запорізького “Мотор-Січ”, Харківського авіазаводу та ряду інших заводів виробляються сучасні літаки, конкурентоспроможні на світовому ринку авіаційної продукції. Тобто від створення сприятливих умов функціонування харківських підприємств, підвищення та активізації інвестиційних процесів у регіоні виграє країна в цілому.

Головною перевагою Харківського регіону є наявність висококваліфікованих кадрів. Взагалі Харків – одне з найбільших промислових і науково-технічних міст України, яке володіє потужною мережею освітніх закладів. Отже науково-технічний потенціал тут є дуже привабливим, з точки зору можливих полюсів ВЕЗ. У місті сконцентровано понад 200 науково-дослідних інститутів, конструкторських бюро, технологічних, проектних, конструкторських організацій, де особлива увага приділяється фундаментальним та прикладним наукам. Окрім того в Харкові функціонують унікальна академія післядипломної медичної освіти, фармацевтична академія, медичний університет, науково-дослідний інститут терапії. У зв'язку з цим великий інтерес становить світовий досвід створення і функціонування науково-технологічних зон, технопарків, технополісів, інноваційних центрів.

Існує досить поширена і невірна точка зору, що створення нових інноваційних структур властиве тільки розвиненим країнам. Але світова практика засвідчує, що такі структури допомагають стабілізувати економічну ситуацію в кризовий період у будь-якій країні. Навіть в розвинених країнах вони в ряді випадків створюються в період економічного спаду, структурної перебудови, скорочення робочих місць, зменшення обсягу бюджетних асигнувань на науковий розвиток, значного накопичення науково-технічного потенціалу за відсутності механізму доведення ідей до конкретного споживача і досягнення комер-

ційного успіху.

Науково-технічні парки, що вперше з'явилися у США на початку 70-х років, – це регіони з високою концентрацією високотехнологічних фірм та корпорацій, які знаходяться в районі великих університетів та наукових центрів. Прикладом поєднання науки, технології та виробництва є створена у США “Силіконова долина”. Вона, сконцентрувавши під Сан-Франциско значне число дослідницьких центрів, підприємств, консультаційних і сервісних фірм, венчурних компаній в області електронно-комп'ютерних виробництв, була новою моделлю інноваційних структур типу науково-технологічного парку і технополісу, що дозволило значно прискорити розвиток наукоємних виробництв у регіоні, вирішити проблему зайнятості.

В Японії науково-технологічні центри мають назву технополісів. Технополіс – це місто та прилегла до нього територія, де знаходяться фірми високотехнологічних галузей промисловості, університети, науково-дослідні інститути. Американські технопарки і японські технополіси забезпечили в своїх країнах створення оптимального науково-виробничого простору.

В Україні перші науково-технологічні й виробничі конгломерати виникли в Харкові. Це, насамперед, Український фізико-технічний інститут НАНУ з найбільшим у світі синхрофазотроном свого класу, фізико-технічним факультетом національного університету та дослідним виробництвом, а також Фізико-технічний інститут низьких температур, до комплексу якого входять академічний інститут, дослідне виробництво і завод із серійним виробництвом.

Таким чином, враховуючи специфіку регіону й наведені вище переваги території, в Харкові можуть бути створені наступні види зон:

- 1) Харківський технорегіон;
- 2) Харків-Інтерпорт;
- 3) Діловий і культурний центр “Левада”[4].

Головною метою створення спеціальної економічної зони “Харківський технорегіон” є забезпечення сприятливих умов для творчої реалізації наукового потенціалу України. Модель Харківського технологічного регіону включатиме в себе утворення таких бізнес-інноваційних структур у вигляді технополісів і технопарків, як:

Харківський техагрополіс (при Харківському державному технічному університеті сільського господарства);

Науково-технологічний парк «Наука, технології, інновації» (при Національному науковому центрі «Харківський фізико-технічний інститут» та науково-виробничій корпорації «П'ятихатки»);

Технопарк ХАІ (при Державному аерокосмічному університеті «Харківський авіаційний інститут») та ін.

Проект "Харків-Інтерпорт" треба спрямовувати на створення в районі міста спеціалізованого термінального комплексу для змішаних (контейнерних та контрейлерних) міжнародних перевезень, який міг би взаємодіяти з п'ятьма подібними комплексами на території України, що забезпечать перевезення по міжнародних коридорах (Балтика - Чорне море, Євро-Азійський коридор). Факторами, що сприятимуть розвитку бізнесу, є використання вантажопотоків міжнародних перевезень за рахунок створення сучасного транспортно-складського комплексу з повним комплексом транспортних послуг по нових транспортних коридорах і спеціальної економічної транспортної зони. Управління реалізацією цього проекту може здійснюватись за рахунок створення міжнародної акціонерної компанії за участю державних та інших підприємств різноманітних форм власності.

Створення ВЕЗ "Діловий і культурний центр "Левада" необхідно планувати із залученням іноземних інвестицій під гарантію виділення в оренду земельних ділянок на термін до 50 років і при пільгових режими інвестування, оподаткування та митного режиму для підприємств зони. Мета проекту – перетворення відсталого в соціальному й економічному плані території центру міста в повноцінну висококомфортну сферу з високою концентрацією виробничих та міських функцій.

Комплексна архітектурно-економічно-правова модель реконструкції району передбачатиме організацію багатофункціонального міського середовища, що гармонічно поєднує житлову, комерційну, ділову, адміністративну, виробничу та інші функції.

Як відомо, промисловий комплекс великого міста може ефективно функціонувати лише при нормальній роботі виробничої та соціальної інфраструктури. Капіталовкладення у виробництво можуть не дати необхідного ефекту, якщо інфраструктура не буде відповідати виробничому комплексу. Інвестор не вкладатиме капітал у регіони з нерозвинutoю або напівзруйнованою транспортною інфраструктурою і системою матеріально-технічного постачання, дефіцитом електро- та теплоенергії. Тому у великих промислових центрах інфраструктуру повинна підтримувати муніципальна влада. Але діючий в Україні порядок формування місцевих бюджетів виходить із чисельності населення. Через це м.Харків має бюджет менший, ніж, наприклад, Львівська область, оскільки в Харкові чисельність населення приблизно менше на мільйон чоловік. У той же час обсяг виробництва продукції в Харкові такий же, як у Львівській, Кіровоградській, Чернівецькій та Закарпат-

ській областях, разом узятих. Але ж такий обсяг виробництва потребує міцної інфраструктури та її підтримки в робочому стані. На жаль, цього Харків позбавлений. Однією з причин такого стану є розбіжність інтересів центру і регіонів, у результаті чого Харківська область може залишати на власні потреби тільки половину надходжень від прибуткового податку з громадян і податку на прибуток підприємств (більшість областей України зовсім не роблять відрахувань до Держбюджету з цих податків), а отримує менше 5% загальних кредитних ресурсів України [2, 3].

Отже, залучення інвестицій – дуже складний процес. Головною умовою вирішення цієї проблеми є створення сприятливого інвестиційного клімату і на цій основі формування регіональної програми залучення інвестицій, бо інвестиції найактивніше надходять не туди, де бракує капіталу і де їх бажають використати як інструмент економічних реформ, а туди, де інтенсивно здійснюються капіталовкладення.

1.Пономаренко В.С., Тимохин А.М., Потемкин С.К. Предложения к концепции привлечения инвестиций в Харьковский регион // Вісник Харківського державного університету. – 2001. – №2 (18). – С.5-11.

2.Про Державний бюджет України на 2000 рік: Закон України // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – № 14-15-16.

3.Про Державний бюджет України на 2001 рік: Закон України // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 2-3.

4.Масалитин А. СЭЗ в Харькове // Инвестиционный магазин. – 1998. – №7-8. – С.12-13.

5.Про спеціальний режим інвестиційної діяльності на території міста Харкова: Указ Президента України // Офіційний вісник України. – 1999. – №27. – С. 84-86.

*Отримано 11.02.2003*

УДК 658.115.31.009.12 : 656.078.8

Е.В.НИКУЛИНА

*Украинская государственная академия железнодорожного транспорта, г.Харьков*

## **РОЛЬ КОНКУРЕНЦИИ В ПОВЫШЕНИИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ**

Рассматриваются вопросы регулирования естественных монополий, выделены его достоинства и недостатки, предложен путь совершенствования механизма регулирования посредством введения конкуренции в систему естественных монополий.

В последнее время ученые все чаще обращаются к вопросу развития естественных монополий (ЕМ). Причиной такой заинтересованности стала проблема их неэффективной работы в рыночных условиях. В период жесткого централизованного планирования объемы продукции, производимой различными отраслями, четко определялись "сверху",