

2. Стасюк, Т.В. Термінологія консалтингу – однієї з інноваційних технологій початку 21 століття. Науковий вісник кафедри Юнеско КНЛУ: Серія Філологія, педагогіка, психологія, 23. 2011 – с. 73–77.

3. Верба, В.А. Ефективність управлінського консультування: концептуальні засади // Стратегія підприємства: адаптація організацій до впливу світових суспільно-економічних процесів: зб. матеріалів Міжнар.наук.-практ. конф. – К.: КНЕУ, 2014. – С. 207-209.

Діордієв В., магістр, аспірант
Інститут проблем ринку та
економіко-екологічних досліджень
Національної академії наук України
м. Одеса, Україна

ЕКОНОМІКО-ПРАВОВІ ОСНОВИ ФУНКЦІОНУВАННЯ КТ-ФОНДІВ ЯК ІННОВАЦІЙНОЇ МОДЕЛІ ФІНАНСУВАННЯ СУДНОБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ

Kommanditgesellschaft (скорочено «KG», або «КТ» українською) є німецькою назвою для суб'єкта з обмеженою відповідальністю і використовується в німецьких, бельгійських, голландських, австрійських та деяких інших європейських правових системах. Для української правової системи відповідним значенню КТ є поняття «Командитне товариство» – товариство, в якому разом з одним чи кількома учасниками, які здійснюють від імені товариства підприємницьку діяльність і несуть відповідальність за зобов'язаннями товариства всім своїм майном, є один чи більше учасників (вкладників), відповідальність яких обмежується їх внеском у майно товариства.

КТ-фонди, відповідно до німецької практики, надають довгострокове фінансування для будівництва суден з тривалістю контракту 15-25 років. Їх основні характеристики найкраще описуються корпоративними цілями даного інвестиційного інструменту: придбання, фрахтування та, в кінцевому підсумку, продаж судна [2]. Ресурси німецьких КТ-фондів організуються в правовій формі так званої «GmbH & Co. KG», яка є еквівалентом LLP (товариства з обмеженою відповідальністю), де суб'єкт господарювання з необмеженою відповідальністю є керуючою компанією. Ці інвестори лише генерують грошові потоки від роботи судна [3].

У випадку КТ-фондів інвестори отримують високі гарантовані прибутки з обмеженими ризиками. Саме це є базовою перевагою, на основі якої доцільно поширювати практику КТ-фондів в українських реаліях. Для вітчизняних інвесторів, а особливо – для закордонних інвесторів в українське суднобудування принципово важливою є мінімізація ризиків, які в Україні є дуже високими. І якщо для ринку суднобудування Німеччини наразі важливим є отримання додаткових доходів за відносно низької норми прибутку по країні, то для України навіть високий потенціал

прибутковості може нівелюватись ризиком рейдерства, нормативно-правової непрозорості та нестабільності, ризиком зміни валютних курсів тощо.

Отже, в умовах України доцільно розглядати КТ-фонди значною мірою як інструмент управління ризиками. У проекті Закону про розвиток суднобудівної галузі в Україні [1] активізація інвестиційної діяльності, в тому числі іноземної визначається в якості однієї з цілей даного Закону, а в Статті 3 надається «...право суб'єктам суднобудування ... бути засновниками та/або учасниками суб'єктів господарювання, у тому числі за участю іноземних суб'єктів господарської діяльності». З огляду на це, дані суб'єкти можуть бути безпосередніми учасниками подібних до КТ-фондів утворень, діючи при цьому як в формі суб'єкта з повною, так і обмеженою відповідальністю.

Стаття 9 даного закону передбачає впровадження на період з 1 січня 2019 року до 1 січня 2038 року державної фінансової підтримки будівництва корабельних, морських, річкових суден та інших плавучих засобів і реконструкції основних виробничих фондів підприємств суднобудівної промисловості через механізм здешевлення кредитів шляхом визначення часткової компенсації ставки за кредитами комерційних банків, залученими суб'єктами господарювання у національній валюті. Компенсація надається експлуатантам суднобудівного обладнання, які знаходяться на території України, виключно для суднобудівного обладнання вітчизняного виробництва, за відсотки, фактично сплачені у поточному бюджетному періоді, у розмірі облікової ставки Національного банку України, що діє на дату сплати зазначених відсотків. Кошти на здійснення такої фінансової підтримки суднобудівної галузі щорічно, з урахуванням вимог Бюджетного кодексу України, передбачаються у законі про державний бюджет. Порядок використання зазначених коштів державного бюджету визначається Кабінетом Міністрів України [1].

Отже, передбачається впровадження часткової компенсації ставок за кредитами у якості інструменту фінансової підтримки розвитку галузі, що є позитивною пропозицією, проте досить обмеженою. По суті це є може бути вторинним механізмом, що підвищує привабливість організації різних форм взаємодії з метою інвестування будівництва суден. Учасники процесів такого інвестування можуть розраховувати на зменшення кредитного тягаря при залученні кредитних ресурсів, проте первинною проблемою тут є саме організація процесу інвестування, створення умов для залучення партнерів, зокрема, для участі у такій формі фінансування суднобудування як КТ-фонди.

Доцільною, на думку автора, мала б бути ініціатива держави в напрямку надання певних державних гарантій при створенні структур, подібних до КТ-фондів, а також стосовно розвитку державно-приватних партнерств у суднобудівній галузі та конкретних інструментів співфінансування розвитку будівництва суден в межах даних партнерств та конкретних податкових пільг для інвесторів (подібних до низьких податків на експлуатовані судна в Німеччині, що розраховуються, виходячи з тоннажу суден, отже, стимулює до оновлення матеріально-технічної бази флоту).

Зважаючи на німецький досвід, автор пропонує розглядати створення та поширення КТ-фондів у суднобудуванні України як механізм організації

підприємницьких капіталовкладень, що належить до категорії непрямих (власних капіталовкладень) інвестицій у судноплавну галузь.

Фонд формується з сукупного капіталу окремих його учасників, зацікавлених у отриманні високих прибутків від експлуатації побудованих в Україні суден при низьких ризиках та, можливо (що було б додатковим стимулом) з додатковими гарантіями державної підтримки при побудові конкретних суден чи суднобудування в Україні взагалі.

Консолідовані ресурси фонду пропонуються потенційним інвесторам за допомогою фінансових консультантів (інвестиційних брокерів або банків). Ресурси конкретного КТ-фонду для реалізації конкретного проекту будівництва судна (суден) в Україні організовуються в юридичній формі Командитного Товариства (для чого можливе створення додаткової нормативної бази) під певною юридичною назвою. Для цього має бути залучено мінімум два партнери, принаймні один партнер у формі обмеженої участі, і принаймні один – необмеженої.

Інвестор (інвестори), як вітчизняні, так і іноземні, приєднуються до КТ-фонду прямо як обмежений партнер на основі договору про акціонерів або опосередковано через трастову компанію, засновану на довірчому акті (що може бути зручним для іноземних інвесторів, які часто використовують подібні трастові фонди, в тому числі, використовуючи офшорні схеми мінімізації податкового навантаження).

Фонд утворює судноплавну компанію та служить інструментом фінансування її функціонування та забезпечення відповідальності за використання судна перед іншими контрагентами. Ресурси КТ-фонду створюються з сукупності капіталу учасників фонду (з повною та обмеженою відповідальністю) та боргового капіталу. Необхідний борговий капітал забезпечується банком, що фінансує судно. Так, на одну судноплавну компанію у формі іпотечного кредиту у Німеччині зазвичай кредитні ресурси складають від 60 до 70 відсотків вартості судна.

В цьому сенсі доцільно звернутись до перспектив, закладених у згаданому вище проекті Закону про розвиток суднобудівної галузі в Україні [5], де, у статті 9, закладено можливість часткової компенсації з коштів державного бюджету України відсоткової ставки за виданими на будівництво суден в Україні кредитами. Даний механізм здатен суттєво підвищити привабливість та ефективність впровадження КТ-фондів з метою відродження та забезпечення сталого розвитку вітчизняного суднобудування. У певних межах інвестори КТ-фонду можуть делегувати права контролю та прийняття рішень наглядачеві (або консультативній раді).

Список використаних джерел:

1. Проект Закону про розвиток суднобудівної галузі в Україні та Пояснювальної Записки до нього. – [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=64440
2. Drobotz W., Tegtmeier L. (2013) The development of a performance index for KG funds and a comparison with other shipping-related indices. *Maritime Economics & Logistics* March 2013, Volume 15, Issue 1, pp 32–71
3. Friedrichs, R., Wegner, C. and Richter, T. (2007) Eigenkapitalfinanzierung u'ber geschlossene Schiffsfonds. In: H. Winter, C. Henning and M. Gerhard (eds.) *Grundlagen*

Дзядук Ю., студентка
Науковий керівник: Данилюк Т.І.,
к.е.н., доцент кафедри економіки, безпеки
та інноваційної діяльності підприємства
Східноєвропейський національний університет
ім. Лесі Українки, м. Луцьк, Україна

ДОСЛІДЖЕННЯ СУЧАСНИХ ОРГАНІЗАЦІЙНИХ ФОРМ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Умовою економічного зростання та підвищення якості життя будь-якої країни є інноваційна активність. Важливість інновацій в економічному розвитку зумовила активне впровадження інноваційних технологій і, відповідно, виникнення та розвиток різних організаційних форм інноваційної діяльності. Зрозуміло, що цьому питанню активно приділяється постійна увага вітчизняних та зарубіжних вчених. Дослідження сучасних організаційних форм інноваційної діяльності, покликаних реалізовувати складні інноваційні проекти та переймання міжнародного досвіду в цій сфері має стати важливою складовою сучасної стратегії інноваційного розвитку української економіки.

Розширення наукомістких виробництв, посилення конкуренції на міжнародних ринках, стабільність темпів розвитку науково-технічного потенціалу, створення робочих місць, формування виробничої і соціальної інфраструктури, підтримка бізнес-активності і постійне стимулювання розвитку науки можуть бути забезпечені співпрацею науково-дослідних закладів із бізнесовими структурами, що здійснюється за підтримки влади.

До ефективних організаційних форм наукового-дослідного співробітництва належать науково-технологічні центри, технопарки і технополіси. Створення таких структур означає якісно новий рівень реалізації та забезпечення інноваційних процесів і формування сприятливих умов, в якому наукові ідеї перетворюються на унікальну конкурентоспроможну наукоємну продукцію, здійснюють науковий прогрес у галузі новітніх технологій.

Регіональні науково-технологічні центри вибудовують свою діяльність з огляду на особливості регіону. Так, найпоширенішою формою інтеграції науки і виробництва у США є університетсько-промислові центри та інженерні центри при університетах. Університетсько-промислові центри створюють на кошти Національного наукового фонду США при університетах з метою об'єднання ресурсів промислових фірм і наукового потенціалу університетів [1, с.457].

У Німеччині існують переважно засновницькі центри, центри інновацій і центри промислової технології. Засновницькі центри об'єднують новостворені