

Kerivnytsvo z upravlinnia innovatsiinomy proektamy i programamy R2M [Management of innovative projects and programs P2M]. Kyiv: Sammit knyha, 2011.

Lisitsin, A. B. "Sistema zadach upravleniia developerskimi proektami v usloviakh Ukrainy" [System management tasks in development projects in the conditions of Ukraine]. *Skhidno-Yevropeiskiy zhurnal peredovykh tekhnologii*, no. 2/2 (38) (2009): 10-14.

Rukovodstvo po upravleniui innovatsionnymi proektami i programami organizatsiy [Guidelines for the management of innovative projects and programs of the organization]. Kyiv, 2011.

Razu, M. L. *Upravlenie proektom: Osnovy proektnogo upravleniia* [Project Management: The Basics of project management]. Moscow: KNORUS, 2007.

Teslia, Yu. N. "Matrichnyie informatsionnyie tekhnologii upravleniia proektami AES" [Matrix information technology project management of NPP]. *Prydniprovskiy naukovyi visnyk. Tekhnichni nauky*, no. 73 (140) (1998): 39-43.

Teslia, Yu. M., Biloshchytskyi, A. O., and Teslia, N. Yu. "Informatsiina tekhnolohiia upravlinnia proektamy na bazi ERPP (enterprise resources planning in project) ta APE (administrated projects of the enterprise) system" [Information technology project management based ERPP (enterprise resources planning in project) and APE (administrated projects of the enterprise) systems]. *Upravlinnia rozvytkom skladnykh system*, no. 1 (2010): 16-20.

Tsiutsiura, S. V., Tsiutsiura, M. I., and Kryvoruchko, O. V. "Kliuchovi pokaznyky efektyvnosti. Pryntsyipy rozrobky kliuchovykh pokaznyky efektyvnosti dlia biudzhethnoi sfery" [Key performance indicators. Principles of key performance indicators for the public sector]. *Upravlinnia rozvytkom skladnykh system*, no. 10 (2012): 87-91.

Teslia, Yu. N., and Dekhterev, A. H. "Struktura informatsionnogo biznesa v matrichnoi informatsionnoi tekhnologii upravleniia stroitelstvom slozhnykh enerhetycheskikh obyektov" [Structure information business in a matrix of information technology construction management of complex energy facilities]. *Radioelektronika i informatika*, no. 3 (1999): 88-91.

УДК 656.022.32

ФОРМИРОВАНИЕ СТАБИЛИЗАЦИОННОГО ФОНДА ПРИ ПОКУПКЕ СУДОВ НА УСЛОВИЯХ БЕРБОУТ-ЧАРТЕРА

© 2015 СУДНИК Н. В.

УДК 656.022.32

Судник Н. В. Формирование стабилизационного фонда при покупке судов на условиях бербоут-чартера

Бербоут-чартер является формой долгосрочной аренды судов, предполагающей в большинстве случаев переход права собственности на судно к арендатору после срока аренды. В статье представлен анализ накопленного практикой опыта, а также теоретических исследований решения проблемы обновления национального флота с помощью долгосрочной формы аренды судов. Для обеспечения обязательств по бербоут-чартеру перед владельцами судов предлагается создавать стабилизационный фонд, формирование которого связано исключительно с коммерческой деятельностью в морском бизнесе и направлено на обеспечение покрытий платежей по бербоут-чартеру в ситуациях неблагоприятной рыночной конъюнктуры. Также предложена схема формирования стабилизационного фонда и приведены модели финансовых ресурсов стабилизационного фонда и источники их аккумуляции.

Ключевые слова: суда, бербоут-чартер, финансовый поток, стабилизационный фонд, аренда.

Формул: 9. **Библ.:** 7.

Судник Надежда Витальевна – аспирант, кафедра морских перевозок, Одесский национальный морской университет (ул. Мечникова, 34, Одесса, 65029, Украина)

УДК 656.022.32

Судник Н. В. Формування стабілізаційного фонду при купівлі судна на умовах бербоут-чартеру

Бербоут-чартер є формою довгострокової оренди суден, що передбачає в більшості випадків перехід права власності на судно до орендаря після терміну оренди. У статті представлено аналіз накопиченого практикою досвіду, а також теоретичних досліджень вирішення проблеми оновлення національного флоту за допомогою довгострокової форми оренди суден. Для забезпечення зобов'язань за бербоут-чартером перед власниками суден пропонується створювати стабілізаційний фонд, формування якого пов'язане виключно з комерційною діяльністю в морському бізнесі та спрямоване на забезпечення покриттів платежів по бербоут-чартеру в ситуаціях несприятливої ринкової кон'юнктури. Також заропоновано схему формування стабілізаційного фонду та наведено моделі фінансових ресурсів стабілізаційного фонду і джерела їх акумулювання.

Ключові слова: судна, бербоут-чартер, фінансовий потік, стабілізаційний фонд, оренда.

Формул: 9. **Бібл.:** 7.

Судник Надія Віталіївна – аспірантка, кафедра морських перевезень, Одеський національний морський університет (вул. Мечникова, 34, Одеса, 65029, Україна)

UDC 656.022.32

Sudnyk N. V. Establishing Stabilization Fund while Purchasing Ships under the Bareboat Charter Conditions

Bareboat charter is a form of long-term renting of ships, which, in most cases, presumes transfer of ownership of the ship to the renter at the end of rental period. This article presents an analysis of gathered practical experience as well as theoretical studies to address the issue of renewal of the national fleet using the long-term renting form. To ensure the obligations of bareboat charterer towards the ship owners has been proposed to establish stabilization fund, formation of which is related exclusively to commercial activities in maritime business and is aimed at ensuring payments covering the bareboat charter in the unfavorable market conditions. Also a scheme of formation of stabilization fund has been proposed, providing models of financial resources of stabilization fund as well as sources of their accumulation.

Key words: ships, bareboat charter, financial flow, stabilization fund, rent.

Formulae: 9. **Bibl.:** 7.

Sudnyk Nadiia V. – Postgraduate Student, Department of Shipping, Odessa National Marine University (vul. Mechnykova, 34, Odessa, 65029, Ukraine)

В последние годы транспортный флот Украины, в виду его старения, постоянно сокращается. Государственное финансирование обновления флота практически отсутствует, ограничены для этих целей и ресурсы судоходных компаний, а поэтому поступления новых судов крайне незначительны.

Отечественный торговый флот при работе на внешнем рынке практически стал неконкурентоспособным, и доля его участия в перевозках отечественных экспортно-импортных грузов составляет 7-8%. В связи с этим годовые потери из-за недополучения фрахта оцениваются в сотни миллионов долларов.

Данная статья является продолжением исследований Рылова С. И., Коскиной Ю. А., Судник Н. В., опубликованных в виде методики определения дефицита ресурса провозной способности украинского тоннажа для перевозки отечественных внешнеторговых грузов [1]. Проблема обновления украинского флота настолько важна, что практически в каждом периодическом издании (например, в журнале «Порты Украины») она обсуждается специалистами. Достаточно примера [2] высказываний, по просьбе редакции журнала, десяти известных в отрасли специалистов о том, что имеются все шансы возрождения украинского торгового флота, и что нужно для этого сделать. Вопросам обоснования приобретения судов через долгосрочную форму аренды достаточно уделено внимание в исследованиях Рылова С. И. [3], Горшкова Я. А. и др. [4], Морозовой И. В. [5]. Практической направленностью отличается работа Никулина С. Г., Курлянда А. М. и Постана М. Я. [6].

Целью настоящей статьи является анализ практики решения проблемы обновления флота и её использование в отечественной морской отрасли, а также построение коммерческих схем и моделей минимизации инвестируемых ресурсов на приобретение транспортных судов.

Известно, что для пополнения и обновления флота обычно требуются огромные финансовые средства, используя которые, суда можно строить, покупать на рынке или получать в собственность через долгосрочную форму аренды.

Международная практика выработала несколько форм финансирования [4] приобретения судов, используемых в морском судоходстве. Среди них, в первую очередь, следует выделить такие известные формы: использование собственных финансовых ресурсов (100%-ное самофинансирование); внутрихозяйственные резервы инвесторов; заёмное финансирование; инвестиционные ассигнования; иностранные инвестиции; международные инвестиции; лизинговое финансирование.

Конечно, каждая из перечисленных форм финансирования используется в зависимости от возможностей государства, судоходных компаний – покупателей, их деловой репутации, финансового состояния банковской системы страны, технических и юридических сложностей получения заёмных средств, развитости системы кредитования и т. п.

Из приведённого перечня форм финансирования однозначно следует исключить покупку (постройку) судов за счёт собственных средств компаний и бюд-

жетных ассигнований, так как в настоящее время таких крупных свободных средств у судоходных компаний, в государственных и местных бюджетах практически нет. Получение кредитов у иностранных или международных банков, а также различных фондов нереально по ряду причин. Так, для национальных банков кредитование таких крупных проектов фактически непосильно, а международные (например, ЕБРР) и иностранные банки кредитуют только стабильно работающие и платежеспособные компании, имеющие солидный залоговый капитал. Пока эту необходимую степень доверия у международных кредиторов (ЕБРР) заслужила АСК «Укрречфлот», которая получила несколько кредитных траншей на строительство судов типа т/х «Десна» и т/х «Буг». При этом между партнёрами была отработана чёткая система организационно-правовых взаимоотношений как по регистрации построенных судов, их использованию на фрахтовом рынке, так и по переходу на баланс судоходной компании. Всё это строго связывалось с полнотой и сроками погашения всех долговых обязательств по предоставленным кредитным ресурсам.

Исходя из изложенного следует, что наиболее реальной формой финансирования приобретения судов в настоящее время для отечественных судоходных компаний может быть *лизинговая схема*. Она и принимается для рассмотрения в настоящих исследованиях.

Необходимо отметить, что практика покупки судов через форму морского лизинга – бербоут-чартер – для отечественных специалистов морского транспорта не нова. Она была довольно эффективно реализована при приобретении судов для советских парокходств в 1980 – 90-е гг. Отдельные результаты такой практики и возможности её использования для обновления украинского флота сформулированы в [6] и, как нам кажется, они вполне реализуемы. Здесь необходимо выделить ещё некоторые особенности практики покупки судов через бербоут-чартерную аренду. *Первая:* это были не случайные сделки, приобретения тоннажа, а чётко отработанная плановая организационно-коммерческая система, через которую было приобретено около 200 судов разного возраста, специализации и размеров. *Вторая:* покупка судов осуществлялась не через лизинговые компании, а через долгосрочную аренду, используя брокерское посредничество. *Третья:* государство не участвовало в финансировании таких проектов, а погашение долгов осуществлялось за счёт фрахтовых поступлений от эксплуатации арендованных судов их будущими владельцами (парокходствами) на перевозках отечественных грузов и грузов иностранных фрахтователей.

Отдельно необходимо остановиться на организации финансирования и практики погашения платежей по бербоутным судам, так как эта проблема будет одной из частей данного исследования. При покупке судов через схему долгосрочной аренды, когда платёжные средства формируются из фрахтов, зарабатываемых этими судами, возникают серьёзные риски по своевременному или в принципе погашению таких платежей. Главными причинами таких рисков является меняющаяся конъюнктура фрахтового рынка, то есть уровни фрахтов на

морские перевозки. Общим подходом по страхованию от таких рисков являются приёмы организации и использования плательщиками стабилизационных (накопительных) фондов и т. п.

В советской практике аренды судов эти функции выполнял образованный Минморфлотом Валютный оборотный фонд коммерческих операций (ВОФКО). В нём аккумулировались доходы от работы всех бербоутных судов различных пароходств и осуществлялись платежи по арендным операциям. Такой общий фонд позволял нивелировать отрицательное влияние на арендные платежи снижения рыночных фрахтов на перевозках отдельных грузов или низкорентабельную работу бербоутных судов в некоторых фрахтовых секциях из-за снижения в этих географических секторах спроса на морские перевозки.

К сожалению, этот важный организационно-коммерческий вопрос не получил должного внимания и во многих теоретических разработках по бербоут-чартерной аренде судов [3 – 7]. Почти все они ориентированы на обоснование расчётных моделей доходов и расходов при аренде судов на условиях морского лизинга.

В связи с изменением практики управления работой флота, её демонополизации и переходе на рыночные формы менеджмента, в статье планируется рассматривать условия, при которых коммерческими операциями по приобретению судов через бербоут-чартерную аренду будут заниматься отдельные компании. Они осуществляют все виды судоходного менеджмента, но для них, как для отдельных субъектов, организационная форма ВОФКО не может быть использована, а вместо него должны создаваться стабилизационный фонд компании. Для реализации поставленных целей в статье предлагается использование на перевозках внешнеторговых грузов (в дополнение к эксплуатируемому тоннажу) судов, взятых в бербоут- и тайм-чартер. При этом именно последние будут в необходимых объёмах работать на создание стабилизационного фонда компании. То есть такой фонд будет формироваться из фрахтовых поступлений от работы тайм-чартерных судов и выполнять обычные функции по обеспечению (при низкой конъюнктуре рынка) своевременных и полных выплат платежей по всем бербоут-чартерным судам компании.

Исходные позиции, формулировка задач и их решение сводятся к следующему. На основании результатов исследований [1] по формуле (1) определяется потребность в дополнительном тоннаже для полного освоения грузопотока, возлагаемого на украинскую сторону:

$$\sum D_{\epsilon} = \frac{\sum Q_{\min}^p \bar{l} - \sum Q^0 \bar{l}}{\mu_{\epsilon} T_{\epsilon}}, \quad (1)$$

где $\sum Q_{\min}^p \bar{l}$ – минимальный грузооборот, который должен быть обслужен;

$\sum Q^0 \bar{l}$ – годовой грузооборот, который в состоянии обслужить наличный флот Украины;

μ_{ϵ} – суточная производительность одной тонны тоннажа;

T_{ϵ} – годовой эксплуатационный период.

На базе $\sum D_{\epsilon}$ рассчитывается количество судов N , полагая, что все они одной специализации и одинаковой грузоподъёмности D_{ϵ} :

$$N = \frac{\sum D_{\epsilon}}{D_{\epsilon}}. \quad (2)$$

Принимается условие, что дополнительный тоннаж $\sum D_{\epsilon}$ формируется исключительно из судов, которые фрахтуются на время, используя различные формы аренды.

В этом случае считается, что часть из общего количества судов N берётся в бербоут-чартер N_i на период T ($t = 1, 2, 3, \dots, T$), а оставшаяся часть арендуется по тайм-чартеру N_j . Здесь для обслуживания отечественных грузопотоков должно соблюдаться условие $N = N_i + N_j$, и оно остаётся неизменным на протяжении всего срока бербоут-чартерной аренды T . Суда N_j каждый год t будут фрахтоваться на годичный тайм-чартер. Задачи исследований сводятся к построению моделей обоснования необходимого размера финансовых ресурсов стабилизационного фонда для года t и количества тайм-чартерных судов N_j^m , которые должны участвовать в создании такого стабилизационного фонда.

Решения намечаемых фрахтовых задач будут базироваться на анализе моделей денежных потоков при работе судов, зафрахтованных как в бербоут-чартер, так и в тайм-чартер.

Для этого в исследованиях будут использованы величины с такими условными обозначениями:

$N(t)$ – общее количество арендованных судов для обслуживания проектного грузопотока в году t ;

$N_i(t)$ – количество бербоутных судов в году t ;

$N_j(t)$ – количество тайм-чартерных судов в году t ;

N_j^m – количество тайм-чартерных судов, работающих в t -том году на стабилизационный фонд;

$F_i(t)$ – фрахт (доход) от работы одного бербоут-чартерного судна в году t ;

$F_j(t)$ – фрахт (доход) от работы одного тайм-чартерного судна в году t ;

K_i – рыночная цена с комиссионными бербоут-чартерного судна;

$A_j(t)$ – арендные платежи по тайм-чартерному судну в году t ;

$K_i(t)$ – величина основного долга в году по одному бербоут-чартерному судну;

$\sum K_i(t-1)$ – величина погашенного основного долга по бербоутному судну за период $(t-1)$, предшествующий году t ;

$S_{\epsilon}(t)$ – постоянные эксплуатационные расходы по судну в году t ;

$S_n(t)$ – переменные эксплуатационные расходы по судну в году t .

Модели финансовых потоков при использовании на перевозках грузов судов различных форм аренды будут такими.

Финансовый поток (*Cash Flow*) от оперирования на перевозках грузов в t -том году бербоут-чартерного судна равен

$$CF_i(t) = (1 - \alpha)\{F_i(t) - K_i(t) - [K_i - \Sigma K_i(t-1)]\beta - S_c(t) - S_n(t)\}, \quad (3)$$

где α – ставка налога на прибыль;
 β – годовая кредитная ставка.

При определении величины стабилизационного фонда в году t исходим из того, что его назначение состоит в том, чтобы возместить затраты по бербоутным судам, которые не покрываются доходами от их работы. Поэтому, чтобы выразить финансовый ресурс стабилизационного фонда через Pv , необходимо определить его отрицательное значение в год t , когда бербоутные суда эксплуатируются неэффективно. С учетом этого финансовый ресурс стабилизационного фонда в году t определится как разница дисконтированных затрат и доходов $N_i(t)$ по судам.

Данное уравнение запишется в таком виде:

$$Pv(t) = \frac{N_i(t) \left\{ \begin{array}{l} K_i(t) + [K_i(t) - \Sigma K_i(t-1)]\beta + \\ + S_c(t) + S_n(t) - F_i(t) \end{array} \right\}}{(1 + E)^t}, \quad (4)$$

где E – ставка дисконта.

Финансовый поток (*Cash Flow*) при оперировании тайм-чартерным судном на перевозках грузов в году t будет таким:

$$CF_j(t) = (1 - \alpha)[F_j(t) - A_j(t) - S_n(t)]. \quad (5)$$

Чистая современная стоимость от работы тайм-чартерного судна на перевозках грузов в году t равна

$$NPv(t) = \frac{(1 - \alpha)[F_j(t) - A_j(t) - S_n(t)]}{(1 + E)^t}. \quad (6)$$

Тогда, из отношения величины ресурса стабилизационного фонда, рассчитанного по (4), и значения чистой современной стоимости от работы одного тайм-чартерного судна (6) определится необходимое количество тайм-чартерных судов, которые должны работать на стабилизационный фонд в году t .

Расчетная формула будет такой:

$$N_j^m(t) = \frac{N_i(t) \left\{ \begin{array}{l} K_i(t) + [K_i - \Sigma K_i(t-1)]\beta + \\ + S_c(t) + S_n(t) - F_i(t) \end{array} \right\}}{(1 - \alpha)[F_j(t) - A_j(t) - S_n(t)]}. \quad (7)$$

В зависимости от эффективности оперирования бербоут-чартерными судами количество тайм-чартерных судов, работающих на стабилизационный фонд, может варьироваться в таких пределах:

$$N_j(t) \leq N_j^m(t) \leq N_j(t). \quad (8)$$

При условии $N_j^m(t) \leq N_j(t)$ тоннаж, взятый в аренду $N(t)$, полностью обслуживает проектный грузопоток, а расчетно-сбалансированная система «проектный грузопоток – необходимый тоннаж» работает эффективно.

При условии $N_j^m(t) \geq N_j(t)$ система из-за низкой конъюнктуры фрахтового рынка экономически разбалансирована или на грани разбалансирования, а поэтому необходимо фрахтовать в тайм-чартер некоторое количество дополнительных судов, которое определится так:

$$\Delta N_j(t) = N_j^m(t) - N_j(t). \quad (9)$$

Этот дополнительный тайм-чартерный тоннаж будет использоваться исключительно на перевозках грузов иностранных фрахтователей с целью увеличения финансового ресурса стабилизационного фонда в году t до необходимых размеров.

ВЫВОДЫ

1. Проанализирована практика и теоретическое обоснование приобретения судов по схеме морского лизинга, в результате чего определены отдельные положения, которые можно использовать для обновления украинского флота.

2. Разработана схема формирования стабилизационного фонда на уровне судоходной компании для обеспечения полного и своевременного погашения обязательств по платежам долгосрочной аренды судов.

3. Приводятся модели финансовых потоков при оперировании судами, взятыми в аренду на разных условиях.

4. Разработаны модели оптимизации финансового ресурса стабилизационного фонда и тайм-чартерного тоннажа, которым он должен формироваться. ■

ЛИТЕРАТУРА

1. Рылов С. И. Методика оценки дефицита ресурса украинского тоннажа при перевозках отечественных грузов / С. И. Рылов, Ю. А. Коскина, Н. В. Судник // Вісник ОНМУ. – 2010. – Вып. 1. – С. 39 – 49.
2. Чтобы возродить торговый флот // Порты Украины. – Одесса, 2001. – № 4 (30). – С. 31 – 36.
3. Рылов С. И. Некоторые вопросы обоснования фрахтования судов в бербоут-чартер / С. И. Рылов // Экономика и эксплуатация морского транспорта. – М.: ЦРИА «Морфлот», 1979. – С. 77 – 79.
4. Горшков Я. А. Эффективность схем финансирования пополнения морского флота Украины // Я. А. Горшков, Ю. М. Ларкин, Г. С. Махуренко, С. И. Рылов // Вісник ОДМУ: зб. наук. праць. – Одеса: ОДМУ, 1998. – Вып. 2. – С. 73 – 78.
5. Морозова И. В. Методические основы расчета платежей в договоре лизинга судов / И. В. Морозова // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: зб. наук. праць. – Одеса: ОДМУ, 2001. – Вып. 9. – С. 74 – 80.
6. Никулин С. Г. Проблемы оптимизации процессов обновления флота в переходный период / С. Г. Никулин, А. М. Курлянд, М. Я. Постан // Методи та засоби управління розвитком транспортних систем: зб. наук. праць. – Одеса: ОНМУ, 2003. – Вып. 5. – С. 35 – 44.
7. Николаева Л. Л. Коммерческая эксплуатация судна: учебник. – Одесса: Феникс, 2006. – 754 с.

REFERENCES

- “Chtoby vozrodit tovgovy flot” [To revive the merchant fleet]. *Porty Ukrainy*, no. 4 (30) (2001): 31-36.

Gorshkov, Ya. A. et al. "Effektivnost skhem finansirovaniia popolneniia morskogo flota Ukrainy" [Efficiency financing schemes replenish Navy Ukraine]. *Visnyk ODMU*, no. 2 (1998): 73-78.

Morozova, I. V. "Metodicheskie osnovy rascheta platezhei v dogovore lizinga sudov" [Methodical bases of calculation of payments in the leasing agreement courts]. *Rozvytok metodiv upravlinnia ta hospodariuvannia na transporti*, no. 9 (2001): 74-80.

Nikulin, S. H., Kurliand, A. M., and Postan, M. Ya. "Problemy optimizatsii protsessov obnovenia flota v perekhodnyi period" [Problems of optimization of fleet renewal in the transition period]. *Metody ta zasoby upravlinnia rozvytkom transportnykh system*, no. 5 (2003): 35-44.

Nikolaeva, L. L. *Kommercheskaia ekspluatatsiia sudna* [Commercial operation of the vessel]. Odessa: Feniks, 2006.

Rylov, S. I., Koskina, Yu. A., and Sudnik, N. V. "Metodika otsenki defitsita resursa ukrainskogo tonnazha pri perevozkakh otechestvennykh gruzov" [Methods of assessing the resource scarcity Ukrainian domestic tonnage in the transport of goods]. *Visnyk ONMU*, no. 1 (2010): 39-49.

Rylov, S. I. "Nekotorye voprosy obosnovaniia frakhtovaniia sudov v berbout-charter" [Some questions justify chartering a bareboat charter]. In *Ekonomika i ekspluatatsiia morskogo transporta*, 77-79. Moscow: Morflot, 1979.

УДК 330.342.3

ІНСТИТУЦІЙНІ ОБМЕЖЕННЯ ВИБОРУ ПОЛІТИКИ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

© 2015 МОСІЙЧУК Т. К.

УДК 330.342.3

Мосійчук Т. К. Інституційні обмеження вибору політики інноваційного розвитку економіки України

Мета статті полягає в дослідженні інституційних особливостей України, що складають обмеження для застосування інноваційної політики. Досліджено процес зміни, яких зазнала сучасна інноваційна політика в розвинутих країнах, а також основні тренди в її формуванні. Систематизовано інструменти інноваційної політики. У процесі економіко-статистичного аналізу державних видатків виявлено протиріччя між реалізацією інноваційної політики в Україні та пріоритетами політики, визначеними в нормативно-правових документах. Використовуючи методологію неoinституціоналізму, з'ясовано інституційні причини неефективності інноваційної політики, визначено додаткові «відмови ринку» в Україні, подолання яких потребує активної ролі держави в регулюванні інноваційної сфери. У результаті дослідження було виділено теоретичні підходи до вдосконалення інноваційної політики України. Обґрунтовано інституційну обмеженість прямого державного фінансування інноваційної сфери та необхідність переходу до неселективних інструментів інноваційної політики, яким зараз не приділяється увага.

Ключові слова: інноваційна політика, національна інноваційна система, економічна безпека, інституційні обмеження.

Рис.: 1. **Табл.:** 4. **Бібл.:** 16.

Мосійчук Тетяна Костянтинівна – здобувач, кафедра управління фінансово-економічною безпекою, Університет економіки та права «КРОК» (вул. Лагерна, 30-32, Київ, 03113, Україна)

E-mail: t_mosiychuk@hotmail.com

УДК 330.342.3

Мосейчук Т. К. Институциональные ограничения выбора политики инновационного развития экономики Украины

Цель статьи состоит в исследовании институциональных особенностей Украины, создающих ограничения для применения инновационной политики. Исследован процесс изменений современной инновационной политики в развитых странах, а также основные тренды в ее формировании. Систематизированы инструменты инновационной политики. В процессе экономико-статистического анализа государственных расходов выявлено противоречие между реализацией инновационной политики в Украине и приоритетами политики, определенными в нормативно-правовых документах. Используя методологию неoinституционализма, раскрыты институциональные причины неэффективности инновационной политики, определены дополнительные «провалы рынка» в Украине, преодоление которых требует активной роли государства в регулировании инновационной сферы. В результате исследования определены теоретические подходы к совершенствованию инновационной политики Украины. Обоснованы институциональная ограниченность инструментов прямого государственного финансирования инновационной сферы и необходимость перехода к неселективным инструментам инновационной политики, которым сейчас не уделяется внимание.

Ключевые слова: инновационная политика, национальная инновационная система, экономическая безопасность, институциональные ограничения.

Рис.: 1. **Табл.:** 4. **Библ.:** 16.

Мосейчук Татьяна Константиновна – соискатель, кафедра управления финансово-экономической безопасностью, Університет економіки та права «КРОК» (вул. Лагерная, 30-32, Киев, 03113, Украина)

E-mail: t_mosiychuk@hotmail.com

UDC 330.342.3

Mosiychuk T. K. Institutional Restrictions when Choosing the Policy of Innovative Development of Ukrainian Economy

The article is aimed to study the institutional features of Ukraine, which restrict the implementation of innovation policy. Process of changes in the current innovation policy in the developed countries, as well as key trends in its development have been explored. Tools of innovation policy have been systematized. In the process of economic and statistical analysis of public expenditures, the tension between the innovation policy in Ukraine and the policy priorities, which are determined in the legal documents, have been identified. Using the methodology of neo-institutionalism, institutional reasons for ineffectiveness of innovation policy are disclosed, the specific «market failures» in Ukraine are defined, that requires an active role of the state in regulating the innovation sphere. As result of the study, theoretic approaches to improving innovation policy in Ukraine have been determined. The institutional limitations of the tools for direct public financing of innovation sphere have been substantiated, as well as the need to shift to the non-selective tools for innovation policy, which at the present time is not given attention.

Key words: innovation policy, national innovation system, economic security, institutional restrictions.

Pic.: 1. **Tabl.:** 4. **Bibl.:** 16.

Mosiychuk Tetyana K. – Applicant, Department of Financial and Economic Security, Accounting and Auditing, University of Economics and Law «KROK» (vul. Lagerna, 30-32, Kyiv, 03113, Ukraine)

E-mail: t_mosiychuk@hotmail.com