

УДК 658.152:656.61

НЕОБХОДИМЫЕ И ДОСТАТОЧНЫЕ УСЛОВИЯ ЭФФЕКТИВНОЙ РЕАЛИЗАЦИИ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ УКРАИНЫ

Жихарева В.В.

Розглянуто основні проблеми в галузі інвестиційної діяльності українських судноплавних компаній. Обґрунтовано необхідні та достатні умови ефективної реалізації інвестиційної діяльності судноплавних компаній України.

Украинское правовое поле до настоящего времени не учитывает реалий международного фрахтового рынка, что привело к резкому снижению тоннажа и старению флота под украинским флагом. Сегодня суда большинства украинских компаний работают под иностранными флагами за пределами Украины.

В условиях растущей конкуренции в транспортной сфере, а также с учетом требований ВТО, ГАТС и ОЭСР, время прямых мер государственного протекционизма в условиях либерализации торговли и судоходства прошло. Усилия большинства стран направлены на повышение конкурентоспособности национального транспорта. Одним из направлений развития судоходной отрасли стран ЕС до 2018 г. должен быть отказ от мер государственного протекционизма, а «прямые меры протекционизма, применяемые в других странах, должны обеспокоить Европейское Сообщество» [10].

Различные методы стимулирования инвестиционной деятельности судоходных компаний, широко используемые в настоящее время в развитых странах, рассматривались в работах Б.В. Буркинського [1], А.М. Котлубая [6], В.И. Чекаловца и В. Рожена [7] и др. К ним относятся: использование системы тоннажного налога, ускоренная амортизация стоимости судов, отсрочка налоговых обязательств, освобождение от налога на увеличение рыночной стоимости основного капитала и прочие налоговые льготы (по подоходному налогу акционеров судовладельческих компаний, освобождение от налога на имущество, налога на прибыль, таможенных пошлин и НДС).

Целью статьи является обоснование необходимых и достаточных условий эффективной реализации деятельности судоходных компаний Украины на основе анализа существующих в этой сфере проблем.

Одной из причин кризисного положения украинских судоходных компаний является высокая доля налогов (включая сборы, пошлины и

другие отчисления) в стоимости транспортной продукции, особенно по сравнению с компаниями стран, имеющих международные реестры, с которыми конкурирует флот Украины на мировом фрахтовом рынке. Кроме того, для украинских судовладельцев препятствием для регистрации судов под национальным флагом является не только высокий уровень налогообложения прибыли, но и наличие НДС и таможенного сбора на приобретаемые суда [6]. Экономической мотивации для регистрации и строительства флота в Украине не будет существовать до тех пор, пока не будет решен вопрос льготного налогообложения судоходного бизнеса на уровне, который обеспечит его конкурентоспособность на региональном фрахтовом рынке [1].

Для обеспечения возвратности инвестиций иностранные кредитные учреждения требуют регистрации новых судов в международных реестрах с благоприятными налоговыми условиями, и украинские судовладельцы вынуждены выполнять эти требования. Для создания благоприятного инвестиционного климата в отрасли требуется поддержка государства.

Кроме того, в национальном законодательстве отсутствует механизм надлежащего обеспечения морских залогов и ипотек, что усложняет получение средств на обновление флота [6]. При использовании украинскими заемщиками схемы получения кредитов под залог судна у кредиторов могут возникнуть проблемы с переходом права собственности на заложенное судно при нарушении заемщиком условий кредитного договора. Для обращения взыскания на судно банк вынужден организовать поиск и арест судна на территории Украины, продажу его с публичных торгов, и только из вырученной от продажи суммы банк может удовлетворить свои требования, причем все действия по обращению взыскания на заложенное судно можно производить только по решению суда. Залогодателем судна может выступать только его собственник, а при заключении кредитного договора и договора ипотеки, которые совершаются, как правило, одновременно, заемщик может еще не быть собственником судна. Поэтому для банка важно проконтролировать, чтобы одновременно с регистрацией судна была проведена и регистрация залога судна.

Таким образом, на практике, несмотря на правовое регулирование правоотношений в ипотеке, возникает целый ряд проблем. Все эти нюансы определяют то, что банки предпочитают залог судов, зарегистрированных в странах удобного флага, и выбор иностранного права в качестве применимого к договору залога. Для изменения ситуации необходимо системно вносить изменения во многие законодательные акты, упростить порядок обращения взыскания на предмет ипотеки, четко и недвусмысленно законодательно описать порядок обращения взыскания на предмет ипотеки, реализации предметов ипотеки банками, а также

удовлетворения долговых обязательств после реализации предмета ипотеки.

Еще одной причиной резкого сокращения флота под украинским флагом является неразвитость отечественной банковской системы. В Украине сегодня нет финансовых институтов, специализирующихся в области судоходства. Есть отдельные случаи получения кредитов на приобретение флота небольшого тоннажа «second-hand» (в основном типа «река-море») мелкими частными судовладельцами в украинских коммерческих банках, в основном, в долларах США. Однако это не может решить проблему пополнения флота в существенных масштабах, и судовладельцам приходится получать деньги для развития флота за рубежом, регистрируя суда под «удобными» флагами.

Украинские банки практически не располагают дешевыми ресурсами, которые они могут представить предприятиям на относительно длительный срок. Характерной особенностью кредитования предприятий, работающих в сфере морского транспорта Украины, стали ограничения в сроке погашения и объеме выдаваемых кредитов. До обострения глобального финансового кризиса осенью 2008 г. на украинском финансовом рынке было возможно получение кредита сроком на 4—6 лет под 12—14% годовых в максимальном объеме до 60% от стоимости судна. Такой срок кредита явно недостаточен для окупаемости судна, а стоимость кредита в свою очередь делает проект нерентабельным. В то же время только самые крупные отечественные судовладельческие компании способны привлекать средства на мировых финансовых рынках, заказывая суда на украинских судостроительных заводах. Однако условия кредитования для этих компаний чаще всего значительно хуже, чем при строительстве судна на зарубежной верфи. В целом на сегодняшний день наименьшая цена имеет место при полной оплате судна сразу после постройки, а наибольшая в свою очередь — при максимально льготных условиях (при минимальном первичном взносе, минимальном годовом проценте и максимальной сумме кредита, а также времени отсрочки его выплаты). В связи с этим, украинские судовладельцы вынуждены обращаться к западным инвесторам.

В целом существующая на сегодняшний день система кредитования не способна полностью вывести отечественный морской транспорт из кризиса, в результате чего большинство специалистов говорит о необходимости оказать необходимую организационную и финансовую государственную поддержку судоходной и судостроительной отрасли в Украине.

Судоходная отрасль остается непривлекательной для украинских банков, что связано со следующими особенностями судоходной отрасли:

— судоходный бизнес относится к отраслям с повышенным уровнем риска как технического (с точки зрения безопасности предмета кредитования и экологии), так и коммерческого (существует вероятность потери доходов перевозчика из-за цикличности конъюнктуры фрахтового рынка);

— высокая стоимость морских судов с одной стороны, и ограниченные финансовые ресурсы украинских банков, с другой;

— значительный период окупаемости инвестиций во флот, что обуславливает минимальные сроки кредитования не менее 5-8 лет;

— практика ипотечного кредитования украинскими банками определяет средний размер доли собственных средств заемщика в финансировании проекта минимум в 25-30%, что для средних и малых украинских судоходных компаний является непосильным финансовым бременем;

— значительный возраст судов, которые служат предметом залога.

С точки зрения судовладельцев условия, предлагаемые отечественными банками, неприемлемы для финансирования проектов пополнения флота по следующим причинам: несоответствие уровня процентных ставок по кредитам среднему уровню прибыльности в судоходной отрасли; несоответствие продолжительности периода кредитования по условиям банков периоду окупаемости морских судов (от 5 до 10 лет в зависимости от возраста, размера и специализации).

Важным направлением финансирования судоходных компаний является развитие рынка лизинга судов в Украине. Отечественные лизинговые компании, среди которых и ОАО “Укртранслизинг”, созданное в 1998 г. по инициативе Министерства транспорта Украины, осуществляют лизинговые операции по приобретению автотранспорта, воздушных судов, железнодорожного оборудования и сельскохозяйственной техники, но практически не работают с судоходными и судостроительными предприятиями. Это связано с такими особенностями судоходной отрасли как значительный период окупаемости инвестиций во флот, что обуславливает минимальные сроки лизинговых сделок (с учетом строительного периода) не менее 8 лет [7]; необходимость организации лизингодателем процесса проектирования судна, соответствующих условий финансирования его строительства, технического наблюдения за постройкой и длительного контроля за надлежащей технической и коммерческой эксплуатацией судна лизингополучателем. Это требует от лизинговой компании наличия в ее штате квалифицированных специалистов и экспертов или привлечения их со стороны, что проблематично при продолжительном сроке лизинга судна; повышенный уровень риска при инвестировании во флот; сегодняшняя практика лизинговых компаний определяет средний размер

аванса лизингополучателей в 20—30%, что далеко не всегда приемлемо для судоходных компаний, особенно мелких. При этом крупные компании, суда которых, как правило, работают под «удобными» флагами на международных перевозках, используют традиционные схемы финансирования постройки судов за счет кредитов зарубежных банков, и в лизинговых схемах особой нужды не испытывают.

Помимо нестабильности законодательства, которое характерно для Украины в целом, есть еще специфические моменты, тормозящие лизинг. Несмотря на совершенствование украинского лизингового законодательства и тенденцию роста лизинговых сделок в последние годы, для большинства компаний, лизинг остается очень дорогой услугой. По данным ГКФУ, основным источником финансирования лизингодателей в Украине (как и во всем мире) являются банковские кредиты (в 2007 г. — 70%). А поскольку за заемные средства нужно выплачивать проценты, комиссия в составе лизинговых платежей превышает средние кредитные ставки. Развитию лизинга в Украине во многом препятствует налоговое законодательство, которое не предоставляет лизинговым операциям преимуществ перед кредитом, все еще не существует эффективных налоговых стимулов, которые поощряли бы рынок лизинга, как это делается во многих развитых странах.

Анализ опыта развитых стран показал, что многие ведущие морские державы в последнее десятилетие стали создавать международные судовые реестры, которые являются наиболее эффективным средством государственной поддержки национальных судовладельцев.

Особенностью международных реестров является запрет на транспортировку грузов между национальными портами, чтобы в каботаже не было давления на действующие перевозки существующим флотом.

В октябре 2003 г. ЕС подготовил Директиву по поддержке морского транспорта, в которой рекомендуется проводить политику создания в странах ЕС международных судовых реестров. Эта политика приостановила отток флота в страны удобного флага и наметила тенденцию по возврату флота в ЕС.

В начале 2004 г. в международных судовых реестрах и странах удобного флага было зарегистрировано 62,5% всего тоннажа мирового торгового флота, который продолжает увеличиваться.

Режим налогообложения для судов, зарегистрированных в реестре, должен предусматривать: регистрационный сбор и ежегодную оплату тоннажного налога; суда, зарегистрированные в реестре, должны использоваться исключительно для международных перевозок грузов и пассажиров. Таким образом, речь идет о введении особого режима для объекта налогообложения, который ранее отсутствовал (новые суда,

построенные в Украине, либо суда, переведенные под украинскую регистрацию из-за рубежа).

В работе А.М. Котлубая [6] предложено начислять тоннажный сбор на одну тонну дедвейта за каждые сутки эксплуатационного периода судна по ставке 0,025 USD и периодически пересматривать размер ставки в случае значительных изменений конъюнктуры фрахтового рынка. При этом уровень налогообложения судов, зарегистрированных в украинском международном реестре, будет значительно ниже, чем при существующей системе налогообложения прибыли, но выше, чем при регистрации в большинстве типичных оффшорных юрисдикций.

При выборе уровня ставок сборов за регистрацию судов в украинском реестре необходимо учесть что:

- проект Закона о международном реестре¹ должен предусматривать применение к зарегистрированным в реестре судам особого налогового режима, создающего для эксплуатации этих судов экономические условия, аналогичные действующим в зарубежных странах, где такие реестры уже созданы;

- создаваемый реестр должен быть конкурентоспособным в сравнении со странами «удобного» флага и «вторыми» реестрами;

- экономические условия реестра должны быть на уровне стран, в которых зарегистрирован действующий флот под иностранными флагами, контролируемый украинскими владельцами;

- государство не только не должно нести расходов по созданию и по деятельности реестра, но должно иметь дополнительные поступления в долгосрочной перспективе.

Систему тоннажного налога предлагается построить на базе определения расчетной налогооблагаемой прибыли в зависимости от чистой регистровой вместимости судов, что обеспечит сопоставимость величины уровня налогообложения с оффшорными юрисдикциями.

Как и во всем мире, основной целью создания международного реестра является не получение доходов от регистрации судов, а мультипликативный эффект для экономики страны в целом, включая защиту внешней торговли от резких колебаний фрахтового рынка, обеспечение экономической безопасности экспортно-импортных операций страны, оживление связанных с судоходством отраслей экономики и обеспечение высоких международных стандартов судов. При этом налоговая база может возрасти только за счет регистрации в Украине судов, которые в действующих условиях уже зарегистрированы за рубежом. Поскольку в настоящее время большая часть судов частных

¹ С 2001 г. было разработано несколько вариантов проекта Закона, однако он до сих пор не принят.

украинских судовладельцев эксплуатируется под «удобными» флагами и налоги на прибыль от их эксплуатации все равно не попадают в государственный бюджет Украины, применение данной системы этими компаниями не приведет к значительному сокращению бюджетных поступлений государства. Уровень налоговых выплат при тоннажной системе сопоставим с затратами на регистрацию плюс ежегодный тоннажный сбор в оффшорных юрисдикциях, поэтому введение альтернативной системы налогообложения является мерой повышения привлекательности украинского флага (при регистрации в украинском международном регистре).

Главной задачей является не возврат старых судов под украинский флаг, а привлечение новых, вновь построенных судов. Для достижения ощутимых результатов по привлечению флота под украинский флаг потребуется определенное время. Опыт зарубежных стран показывает, что указанный процесс занимает не менее 3—5 лет.

Следует учитывать экономический эффект, который может быть получен от введения альтернативной системы налогообложения, связанный с развитием отечественного судостроения, предприятий судового менеджмента и других компаний транспортного сервиса. Введение международного реестра и связанных с этим налоговых льгот позволит в долгосрочной перспективе:

- увеличить состав украинского флота;
- увеличить освоение перевозок внешнеторговых грузов Украины флотом под национальным флагом;
- увеличить собственные средства судоходных компаний Украины на обновление флота;
- предоставить дополнительные рабочие места на судах и на берегу;
- получить ежегодные сборы за регистрацию судов;
- получить отчисления подоходного налога с членов экипажей судов;

В смежных отраслях в процессе реализации указанных мер предполагается:

- увеличение объемов судостроения для украинских компаний;
- дополнительное привлечение инвестиций в отрасль;
- дополнительные рабочие места и, как следствие, экономия расходов бюджета на пособие по безработице этих людей;
- дополнительные поступления в страховой и банковский секторы.
- рост отчислений в Пенсионный фонд.

Экономическая эффективность международного реестра судов обеспечивается обоснованным уровнем регистрационных и ежегодных сборов, при этом, без привлечения бюджетных средств ожидается

увеличение общего тоннажа и сокращение возраста флота, контролируемого украинскими судовладельцами за счет возврата судов под отечественный флаг.

С точки зрения источников финансирования инвестиций для Украины наиболее реальными перспективами является развитие рынка банковских кредитов для судоходной отрасли, лизинговых операций и привлечение акционерного капитала для инвестиций во флот.

Кризисная ситуация, сложившаяся с конца 2008 г. в банковском секторе Украины, не способствует развитию кредитования судоходной отрасли в ближайшее время. Спад на фрахтовом и финансовом рынках, который к тому же усугубляется политическими проблемами внутри Украины, не позволяет говорить о возможности решения проблемы кредитования судоходной отрасли в ближайшее время.

В перспективе выходом из сложившейся ситуации является развитие сотрудничества между украинскими и международными банками в области финансирования судоходных компаний. Если украинского клиента будут обслуживать совместно украинский и международный банк, то вместе они смогут покрыть большинство рисков. Таким образом, участие в проектах по совместному финансированию строительства судов может стать новой для украинских банков нишей на рынке. Высокие процентные ставки украинских банков требуют использования адекватного механизма плавающей процентной ставки, что позволит снизить средний уровень кредитных ставок. Другой путь — самостоятельный выход украинских компаний на международные рынки капитала.

Можно выделить следующие основные условия развития лизинга судов в Украине.

Привлечение международных финансовых институтов для кредитования украинских финансовых организаций, в том числе лизинговых компаний, на условиях долгосрочного кредитования.

Совершенствование правового регулирования лизинговых операций, в том числе создание налоговых стимулов для отечественных судоходных компаний в различных формах, хорошо апробированных в международной практике. В частности, развитию лизинга судов будет способствовать увеличение нормы налоговой амортизации по судам, которые являются предметом лизинга по договорам финансового лизинга (до 30—35% балансовым методом в соответствии с международной практикой). В настоящее время налоговая амортизация рассчитывается на основе балансового метода (ускоренно-равномерного) по ставке 6% от балансовой стоимости фондов за квартал² или 24% в год.

² В соответствии со ст. 8 Закона Украины «О налогообложении прибыли предприятий» [9].

Создание отраслевой специализированной лизинговой компании для строительства судов с участием государства. Концепция деятельности отраслевой лизинговой компании предусматривает следующие направления:

— организация строительства новых судов на украинских заводах в рамках договоров лизинга с украинскими судоходными компаниями, в т.ч. государственными. Это направление должно стать приоритетным, основным преимуществом для судовладельцев станет «нулевая» ставка НДС на стоимость судов при их заказе на отечественных заводах;

— организация строительства новых судов на украинских заводах в рамках договоров бербоут-чартера с судоходными компаниями, зарегистрированными за пределами Украины, в том числе с оффшорными судоходными компаниями, которые де-факто являются украинскими судовладельцами;

— заказ новых судов на зарубежных заводах в рамках договора финансового лизинга с украинскими судоходными компаниями (в случае невозможности или нецелесообразности размещения заказа в Украине).

Отраслевая специализированная лизинговая компания будет способствовать организации строительства новых судов на украинских заводах в рамках договоров лизинга с судоходными компаниями. Преимуществом отраслевой специализированной лизинговой компании перед другими лизинговыми структурами является ее способность объединить разрозненные и слабо финансово обеспеченные заказы мелких компаний на строительство 1—2 судов в достаточно крупную серию из 8—10 судов. Такому объединению способствуют потребности и интересы украинских судовладельцев. Серийность постройки приведет не только к снижению расходов на строительство судов, но и к возможности организации системной закупки и поставки для них импортного судового комплектующего оборудования, стоимость которого составляет от 50 до 60% цены судна [7]. При этом период лизинга должен составлять не менее 6-8 лет, лизинг заказчик оплачивает авансом лишь 20-30% стоимости судна³, а инвестиционные проекты строительства судов должны проходить отбор и утверждаться Министерством экономики и Министерством транспорта и связи Украины.

Что касается собственных средств лизинговой компании, то они могут быть получены из внешних источников путем привлечения частных

³ В перспективе необходимо стремиться к практике проведения лизинговых операций в развитых странах, не предусматривающей авансового платежа со стороны лизингополучателя — судоходной компании.

акционеров, следует создать организационно-правовую систему, которая создаст мотивацию для участия в подобных проектах мелких инвесторов.

Создание отраслевой лизинговой компании будет способствовать загрузке производственных мощностей украинских судостроительных и судоремонтных заводов, обновлению флота судоходных компаний, пополнению государственного бюджета Украины за счет повышения эффективности работы морской отрасли.

Финансирование инвестиций украинских судоходных компаний возможно осуществлять также путем привлечения акционерного капитала. В рамках действующего в Украине законодательства задача привлечения акционерного капитала в судоходную отрасль вполне осуществима при условии поддержки государством.

Инициаторами создания акционерной судоходной компании могут выступить крупные морские компании (судовладельческие, операторские, предприятия сферы транспортного сервиса), облгосадминистрации, муниципалитеты, морские институты и другие организации сферы морского транспорта. Учредителями могут стать одна либо группа перечисленных выше заинтересованных в создании такой компании сторон. В этой связи надо иметь в виду, что наиболее вероятным является региональный подход к созданию акционерных судоходных компаний.

Для привлечения заинтересованных компаний и организаций необходимо проводить рекламно-разъяснительную работу среди потенциальных акционеров. Приобретению флота должна предшествовать тщательная проработка конъюнктуры фрахтового рынка, а также потребностей отечественных и тяготеющих к Украине потребителей морской транспортной продукции, с точки зрения оптимального типоразмера тоннажа. После этого, в зависимости от величины аккумулируемых на счете компании финансовых ресурсов, возможны следующие варианты приобретения тоннажа: заказ судов на отечественных верфях; приобретение уже готовых новых судов; покупка тоннажа «second-hand».

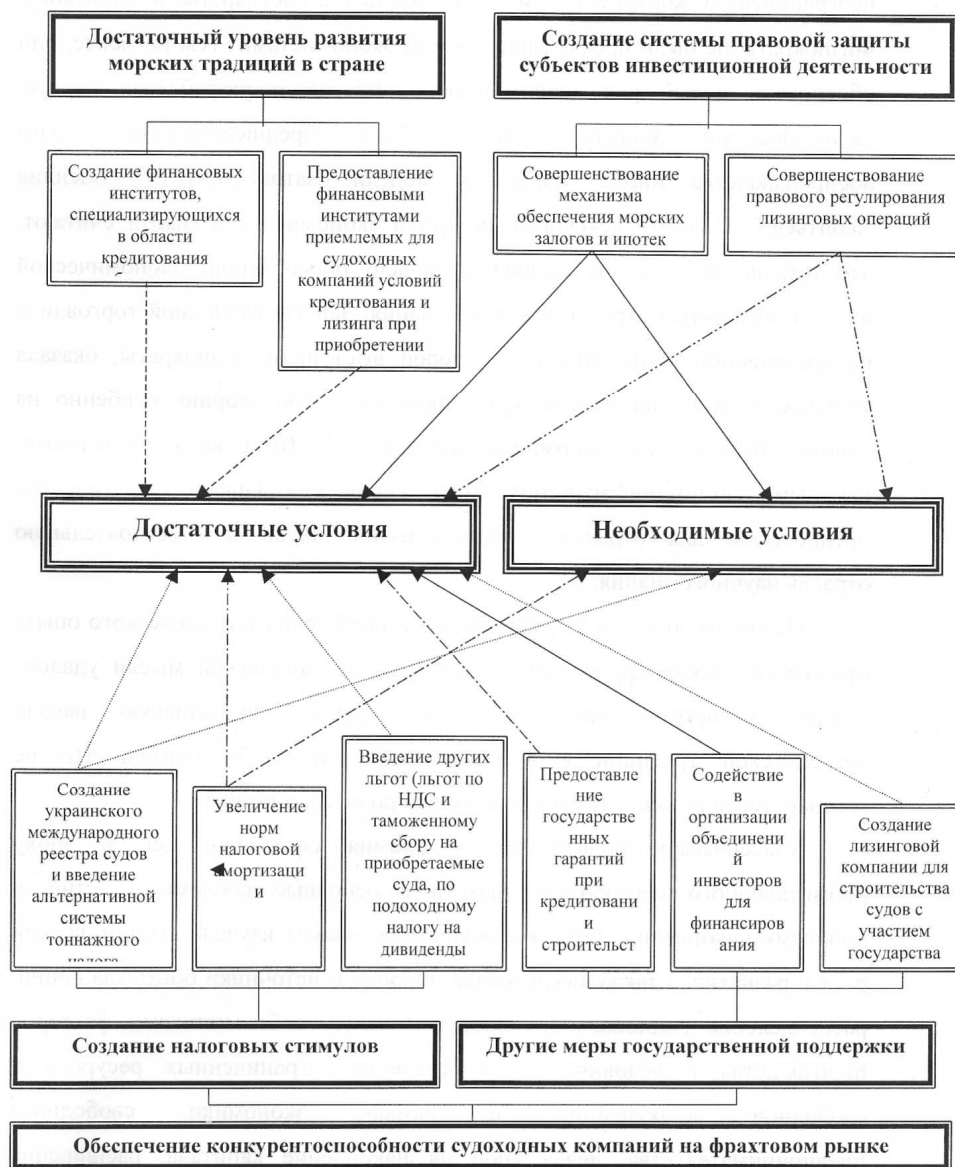


Рис. 1 Необходимые и достаточные условия реализации инвестиционной деятельности судоходных компаний Украины

Наиболее целесообразной представляется схема приобретения готового тоннажа (нового или бывшего в эксплуатации). За счет финансовых потоков от работы этих судов можно будет заказать новый флот на отечественных верфях. Регистрацию приобретенного флота целесообразно проводить по хорошо зарекомендовавшему себя в международном судоходстве принципу «одно судно - одна компания».

Для эффективного управления флотом необходимо определить оптимальную схему менеджмента. Для этого можно пойти по пути создания собственной компании судового менеджмента, либо привлечь одну или несколько наиболее успешных сторонних шипменеджерских компаний.

Для реализации задачи привлечения акционерного капитала в судоходную отрасль необходимо создание налоговых стимулов. На основе изучения зарубежного опыта, в частности, схем, схожих с финансовым лизингом в Германии, Норвегии и других европейских странах, предлагается введение налоговых стимулов, а именно:

- льготное налогообложение дивидендов акционеров – держателей акций судоходной компании;

- возможность использование более высоких норм ускоренной амортизации при расчете налогооблагаемой прибыли по действующей системе налогообложения (до 35% в год с учетом опыта развитых стран) [3];

- введение тоннажного налога для судов, работающих под украинским флагом.

Государство со своей стороны должно создавать соответствующие условия для повышения инвестиционной привлекательности транспортной инфраструктуры. Для этого необходимы следующие меры:

- налоговые преференции (в частности, при создании акционерных судоходных компаний по налогу на дивиденды акционеров);

- совершенствование амортизационной политики в целях стимулирования инвестиционной активности организаций транспорта, в том числе применение укрупненных норм налоговой амортизации и других либеральных методов амортизационной политики;

- повышение доступности кредитных ресурсов для реализации инвестиционных инфраструктурных проектов за счет субсидирования части банковских процентных ставок из средств государственного бюджета;

- предоставление государственных гарантий займам, привлекаемым для финансирования наиболее значимых инвестиционных проектов отечественными и иностранными инвесторами;

- содействие в организации консорциумов и других объединений инвесторов для финансирования капиталоемких проектов, в том числе с участием иностранных инвесторов;

- стимулирование развития лизинговой деятельности, направленной на модернизацию и обновление флота на базе развития отечественной судостроительной промышленности.

На рис. 1 обобщены необходимые и достаточные условия эффективной реализации инвестиционной деятельности судоходных

компаний Украины. Создание этих условий будет способствовать выходу из кризиса украинских судоходных компаний и повышению привлекательности украинского флага.

Необходимые и достаточные условия эффективной реализации инвестиционной деятельности судоходных компаний Украины включают создание системы правовой защиты субъектов инвестиционной деятельности, обеспечение достаточного уровня развития морских традиций в стране, обеспечение конкурентоспособности украинских судоходных компаний на фрахтовом рынке, обеспечение государственной поддержки, направленной на соблюдение конвенционных требований эксплуатации флота.

К необходимым условиям отнесено совершенствование механизма обеспечения морских залогов и ипотек, правового регулирования лизинговых операций, создание украинского международного реестра судов и введение альтернативной системы тоннажного налога, увеличение норм налоговой амортизации.

Литература

1. Буркинський Б.В., Котлубай О.М. Україна у світовій морській торгівлі (Що гальмує розвиток вітчизняного судноплавства) / Б.В. Буркинський, О.М. Котлубай // Вісник національної академії наук України — 2008. — №10. — С. 23-33.
2. Войниченко В. Как возродить украинский морской флот? / В. Войниченко // Порты Украины. — 2000. — №4. — С. 34-36.
3. Жихарева В.В. Режим тоннажного налога для судоходных компаний Украины / В.В. Жихарева // Тези доповідей Міжнародної наукової конференції професорсько-викладацького і аспірантського складу Одеської національної юридичної академії. — Одеса: Фенікс, 2009. — С. 58-60.
4. Жихарева В.В. Кредитно-финансовое регулирование инвестиционной деятельности судоходных компаний / В.В. Жихарева // Материалы Первой Международной научно-практической конференции «Проблемы развития транспортной логистики». — Одесса: ОНМУ, 2009. — С. 162-164.
5. Жихарева В.В. Проблемы развития лизинга морских судов в Украине / В.В. Жихарева // Матеріали XIII Міжнародної науково-практичної конференції «Фінанси України». — Дніпропетровськ: Дніпропетровський національний університет ім. О. Гончара, 2009. — С. 37-38.
6. Котлубай А.М. Торговое судоходство Украины: проблемы и перспективы развития / А.М. Котлубай. — Одесса: ИПРЕЕД НАН Украины, 2008. — 384 с.

7. Чекаловец В. Предпринимательская деятельность в сфере морских торговых перевозок (Роль государства) / В. Чекаловец, Л. Рожен. // Бизнес-Информ. — 1999. — №17-18. — С. 52-59.
8. Чугунов В. Лизинг как один из путей развития отечественного судоходства и судостроения / В. Чугунов // Морская Биржа. — 2005. — №13. — С. 21-24.
9. Закон України „Про оподаткування прибутку підприємств” № 334/94-ВР від 28 грудня 1994 р.: за станом на 5 серпня 2009 р. [електронний ресурс] / Верховна Рада України. — База даних «Законодавство України». — Режим доступу к документу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=334%2F94-%E2%F0>.
10. Report from the Group of Senior Shipping Professionals: отчет [електронний ресурс]. — European Commission, 2008. — Режим доступу к отчету: <http://www.ec.europa.eu>.

Abstract

Jihareva V.V.

Necessary and sufficient terms of effective realization of investment activity of navigable companies of Ukraine

The principal problems of Ukrainian shipping companies' investment activity were considered. Necessary and sufficient conditions of effective realization of the Ukrainian shipping companies' investment activity were proved.