

зації та декапіталізації витрат діяльності, визначених обліковою політикою, залежить величина фінансових результатів діяльності, а отже, й власного капіталу підприємства.

Література

1. Шерр И.Ф. Бухгалтерия и баланс : пер. с нем. изд. С.И. Цедербаума / И.Ф. Шерр. – М. : Изд-во "Экономическая жизнь", 1925. – 182 с.
2. Соколов Я.В. Бухгалтерский учет: от истоков до наших дней : учебн. пособ. [для студ. ВУЗов] / Я.В. Соколов. – М. : Изд-во "Аудит", ЮНИТИ, 1996. – 494 с.
3. Хендриксен Э.С. Теория бухгалтерского учета : пер. с англ. / Э.С. Хендриксен, М.Ф. Ван Бреда / под ред. проф. Я.В. Соколова. – М. : Изд-во "Финансы и статистика", 1997. – 576 с.
4. Сопко В.В. Бухгалтерський облік капіталу підприємства (власності, пасивів) : монографія / В.В. Сопко. – К. : Центр навч. літ-ри, 2006. – 310 с.
5. Бухгалтерский учёт : учебник / И.И. Бочкарева, В.А. Быков, Я.В. Соколов / под ред. Я.В. Соколова. – Изд. 2-ое, [перераб. и доп.]. – М. : ТК "Велби", 2008. – 776 с.

Крупка Я.Д. Капитал и капитализация: теоретическое обоснование и подача в системе учета и отчетности

Рассмотрены теории капитала и их интерпретация в системе учета, балансе и других формах финансовой отчетности. Определено влияние на результаты деятельности и размер капитала способов и сроков капитализации, рекапитализации, декапитализации издержек предприятия. Сделаны предложения по расширению информативности финансовой отчетности относительно капитала, прибыли.

Ключевые слова: капитал, теория капитала, капитализация, собственность, собственный капитал, прибыль, учет, баланс, финансовая отчетность.

Krupka Ya.D. Capital and capitalization: theoretical explanation and presentation in the system of records-keeping and reporting

The theories of capital and their interpretation are examined in the system of account, balance and other financial reporting. Influence is certain on the results of activity and size of capital of methods and terms of capitalization, Re of capitalization, decapitalization of charges of enterprise. Suggestions are given in relation to expansion of informing of the financial reporting in relation to a capital, income.

Keywords: capital, theory of capital, capitalization, property, property asset, income, account, balance, financial reporting.

УДК 331(4):52

Доц. А.В. Рибчук, д-р екон. наук –
Дрогобицький ДПУ ім. Івана Франка

ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНИХ ІНФРАСТРУКТУРНИХ КОМПЛЕКСІВ

Досліджено особливості державного регулювання національних інфраструктурних комплексів. Проаналізовано функції держави щодо підтримки галузей інфраструктури в умовах циклічного розвитку світового господарства, а також структура державних витрат на інноваційне оновлення об'єктів виробничої інфраструктури.

Ключові слова: національні інфраструктурні комплекси, інноваційна політика, "зелена енергетика", лібералізація, приватизація.

Постановка проблеми. Держава як суб'єкт влади по-різному впливає на функціонування національної економіки. В одні періоди вона стає на позиції протекціонізму, в інші тяжіє до відкритої економіки. При цьому виважена

державна економічна політика має орієнтуватися на реалізацію національних інтересів у тих сферах, які забезпечують раціональне функціонування усіх суб'єктів господарювання. Мова йде, зокрема, про галузі виробничої інфраструктури, розвиток яких неможливий без державної підтримки, а особливо у кризовий та посткризовий періоди.

Аналіз останніх публікацій. Так, І. Луніна, досліджуючи роль державних фінансів у розвитку інфраструктури, зазначає: "Інвестиції в матеріальну інфраструктуру (враховуючи особливості таких благ – зокрема, тривалий строк служби відповідних об'єктів, наявність істотних неповоротних затрат, вплив факторів ризику і невизначеності) найчастіше здійснюється державою" [7, с. 46].

Скворцова Г. зазначає: "Роль держави як регулятора і безпосереднього учасника господарської діяльності може бути виражена більшою чи меншою мірою, що залежить від панівного розуміння її ролі в тому чи іншому суспільстві... американська держава виступає в ролі головного ініціатора формування і розвитку потужної економічної інфраструктури" [8, с. 74-75].

Варнавський В. наголошує, що: "... є дуже багато країн (США, Великобританія, Республіка Корея, КНР, Бразилія, Індія та інші), уряди яких збільшують інвестиції у виробничу інфраструктуру, вживають спеціальних заходів щодо її розвитку в кризових умовах" [2, с. 38].

Албегова І.М., Немцов Р.Г. і Хохлов А.В., характеризуючи державну економічну політику в умовах ринку, зазначають: "Оскільки попит на послуги інфраструктури визначається загальноекономічними умовами, цільові установки інвестиційної програми у галузі інфраструктури задаються стратегією економічного розвитку країни. Зазвичай, конкретні інвестиційні проекти у цих галузях проходять експертизу в урядових органах та схвалюються державою" [1, с. 232].

Шишков Ю.В., досліджуючи роль держави в епоху глобалізації підкреслює: "... створення інфраструктурних систем загальнонаціонального значення (транспортні магістралі, водопостачання, електрифікація, телекомунікації і т.ін.), реалізація яких не під силу приватним підприємцям... Все це потребувало державного втручання в економічні процеси" [10, с. 4-5].

Кондратьєв В.Б., розкриваючи відносини держави та корпоративного сектора, зазначає: "... необхідне завершення процесу формування великих корпорацій в наукомістких сферах – авіації, автомобілебудуванні, кораблебудуванні, атомній енергетиці. Вирішальною може стати роль держави як головного акціонера" [5, с. 31].

Виклад основного матеріалу. Упродовж усієї історії становлення та розвитку сучасної цивілізації державу розглядали як невід'ємну частину економічного життя суспільства. Необхідність активного державного регулювання економіки виникла ще в XIX ст., але зрілі форми її впливу на розвиток економічних процесів утверджувалися після Другої світової війни. Саме в цей період виникла потреба у сталому соціально-економічному розвитку, що могло реалізуватися через адекватну систему форм та методів економічної політики. Ефективність останньої визначається здатністю згладжувати

негативні результати функціонування ринкової економіки, сприяти життєздатності національного відтворювального процесу забезпечувати соціальну стабільність та підтримку макроекономічної рівноваги.

Досвід світового економічного розвитку достатньо підтвердив значне зростання ролі держави у ринковій економіці. Революційні зміни у функціях державного регулювання економікою досить часто пов'язують з Дж.М. Кейнсом, який довів, що раціональна грошово-кредитна політика держави, скерована на стабілізацію грошового обігу, рівня цін, валютного курсу та відсоткової ставки стає домінуючим елементом розвитку ринкового господарства. На початках масштаби державного втручання в роботу ринкових механізмів були досить обережними, але згодом змінилися на бажання використовувати державні видатки на регулювання макроекономічних процесів, з метою згладжування амплітуди коливань економічного циклу, що було досить успішним до 2008 р. Хоча остання фінансово-економічна криза істотно не вплинула на роль держави в економіці, а навпаки – активізувала її дії в різних сферах економічної діяльності, зокрема в інфраструктурі, як і раніше – в період Великої депресії.

Приклад економічного розвитку багатьох країн світу щодо будівництва та удосконалення національних інфраструктурних комплексів підтверджує, що у цьому процесі домінуючу роль має виконувати держава. Через високі витрати інфраструктурної сфери, збитковість окремих її галузей тільки за рахунок податків можна вирішити проблеми інвестування інфраструктурних проектів. Як засвідчила практика останніх років, економічне зростання багатьох азійських країн було досягнуто за рахунок зваженої політики держави у формуванні інвестиційного потенціалу виробничої інфраструктури. При цьому не йдеться про відмову від приватних інвестицій як доповнюючого, а в окремих випадках основного джерела капіталовкладень під час створення інфраструктурних об'єктів.

Фінансово-економічна криза 2008-2009 рр. ще раз підтвердила, що державне фінансування інфраструктурних проектів є домінуючим у бюджетно-податковій політиці. Визначальні функції держави у США сприяли тому, що бюджетні інвестиції в інфраструктуру стали чи не найбільшими за останні півстоліття. У Новій Зеландії держава збільшила витрати на будівництво нових доріг та інших об'єктів транспортної інфраструктури. У Китаї щорічний обсяг інвестування інфраструктурних проектів досяг 14 % ВВП, а в Мексиці аналогічний показник становив 6,5 % ВВП [7, с. 49]. Китайський уряд, визнавши транспортну інфраструктуру одним з важливих чинників економічного зростання, скерував значні кошти на будівництво високошвидкісних доріг, які з'єднують між собою найбільші мегаполіси країни. На зазначені цілі у 2009 р. уже використано 8 млрд дол. [6, с. 21].

Державна політика регулювання та розвитку інфраструктурних комплексів стала особливо актуальною останнім часом після кризи, яка виявила окремі проблеми у функціонуванні та життєзабезпеченні національних відтворювальних процесів відповідними об'єктами виробничої інфраструктури. Одним із напрямів після кризового оновлення інфраструктурних галузей є ін-

новаційний підхід, який активно впроваджується в багатьох країнах світу. Підтримка державою різноманітних інноваційних розробок та досліджень сприяє активізації інноваційних процесів в інфраструктурному комплексі. В окремих країнах світу саме держава виступає основним інвестором технічних новинок та розробок. Їхня частка у внутрішньодержавних видатках на НДДКР становлять у США та ФРН 27-28 %, Великобританії – 30 %, Франції – 40 %, Китаї – 25 %, Бразилії – 53 %, Індії – 66 % [4 с. 21].

Фінансування державою пріоритетних напрямів інноваційної політики в період останньої кризи не тільки не скоротилося, а навпаки – дістало необхідний імпульс до їх розвитку та стимулювання реалізації необхідних інфраструктурних об'єктів. При цьому виконують розгорнуті стратегії розвитку науки, технологій та інновацій у сфері інфраструктури та планують відповідні обсяги витрат державного бюджету (табл. 1).

Табл. 1. Структура державних витрат на стимулювання економіки в період кризи 2008-2009 рр. [4, с. 21]

Країни	Інфраструктура	Освіта	Зелені технології	Інноваційно-дослідницькі розробки
США	0,70	0,58	0,48	0,11
Німеччина	0,50	0,60	0,20	0,10
Франція	0,24	0,04	0,00	0,00
Фінляндія	0,48	0,02	0,02	0,01
Швеція	0,27	0,02	0,06	0,29
Канада	1,27	0,12	0,18	0,05
Австралія	0,82	1,40	0,48	0,25
Польща	0,07	-	0,00	0,01

Останнім часом у розвинених та нових індустріальних країнах береться орієнтир на подальше нарощування бюджетного фінансування пріоритетних програм у різних галузях інфраструктури. Так, уряд США втілює програму стимулювання інноваційних енергетичних технологій – "зелену енергетику". З цієї метою планується сформувати інвестиційний пакет обсягом у 60 млрд дол. за рахунок податкових кредитів, позик та грантів. Окрім цього, Міністерство енергетики США витратить на нові енергетичні програми 38 млрд дол., а на альтернативну енергетику – 20 млрд дол. Водночас реалізується програма підтримки створення виробництва передових автомобільних систем та компонентів – 25 млрд дол. [11, с. 3]. Держава активно формує та реалізує програму підтримки розширення транспортної мережі через впровадження найновіших технологій під час планування та виробництва автомобілів. Так, на 2015 р. передбачено ввести в дію перший мільйон транспортних засобів з гібридною силовою установкою, з цією метою в межах державного фінансування виділено 2 млрд дол., а з врахуванням засобів Міністерства енергетики США – додатково 2,4 млрд дол.

Одним із пріоритетних напрямів державної підтримки галузей інфраструктури є удосконалення електроенергетичних мереж, які в багатьох країнах і фізично, і морально застаріли, та не в змозі прийняти та передати ту кількість електроенергії, якої потребують національні економіки в сучасних умо-

вах. Мова йде про створення нових гнучких та ефективних систем забезпечення надійності електромереж, на які планують витратити 4,5 млрд дол. Окрім цього, потреби в електроенергії, як альтернативному джерелі, порівняно з природним газом, постійно зростають і тому необхідне створення нових високовольтних ліній (6,5 млрд дол.)

Для радикального підвищення ефективності функціонування електроенергетики у світі багато країн здійснюють реформування цієї важливої стратегічної галузі. Цей процес передбачає кілька етапів, що послідовно вносять нові перетворення у механізм функціонування галузі на основі партнерських відносин держави та приватного сектору. З економічного погляду, зазвичай, процес реформування електроенергетики передбачає дві основні складові – лібералізацію та приватизацію.

Процеси лібералізації електроенергетики найбільш активно відбуваються у розвинених державах. Кожна друга держава по-своєму використовує власну модель та форми лібералізації, як зазначено у табл. 2. Залежно від форм власності, які є у тих чи інших країнах, розроблення механізму лібералізації проводять адекватним порядком. Так, у США досі не сформований повністю ринок електроенергії, відсутня конкуренція на ринку електроенергетичних послуг, хоча електроенергетична сфера здебільшого приватизована. У європейському регіоні темпи лібералізації для кожної країни різні. Планувалося, що до 2007 р. у ЄС усі послуги електроенергетики мають бути відкритими для конкуренції. Тобто основним аргументом в необхідності проведення реформ електроенергетики розвинених країн є порівняння витрат та доходів споживачів електроенергії, відповідні вигоди інвесторів та інших учасників ринку електроенергетичних послуг.

Табл. 2. Напрями реформування електроенергетики світу [3, 8]

Лібералізація електроенергетики	Приватизація в електроенергетиці
- формування гуртового та роздрібного ринків електроенергії;	- перехід права власності від держави до приватного бізнесу через продаж активів;
- стимулювання конкуренції серед виробників електроенергії;	- продаж приватному сектору частини акцій електроенергетики;
- чіткий поділ функцій між виробниками електроенергії, її передавання та розподіл і постачання споживачам;	- лізинг енергетичних об'єктів;
- створення механізму державного регулювання лібералізації	- контрактне управління енергетичною галуззю;
	- концесійні угоди про експлуатацію енергетичних об'єктів.

Активну регулятивну роль щодо регулювання економічного розвитку об'єктів виробничої інфраструктури виконує держава у Китаї, де під її контролем створюється сучасна транспортна мережа, а також порти і аеропорти. Держава спрямовує значні кошти на будівництво високошвидкісних залізниць, на які тільки у 2009 р. було витрачено 8 млрд дол. США. Упродовж 2012 р. Китай має намір завершити будівництво 13 тис. км залізничних шляхів, що дасть змогу функціонувати 42 високошвидкісним лініям [6, с. 21].

Як свідчить досвід Німеччини, у період Великої депресії економічне зростання забезпечувалося прямим державним регулюванням національного господарства. Основними формами такої дії була націоналізація галузей

транспортної інфраструктури, військово-промислового комплексу, проведення активної інвестиційної та фінансової політики. Такі заходи дали значні здобутки країні в період 1933-1938 рр., коли промислове виробництво Німеччини зросло на 102 %, а національний дохід – на 200 % [9, с. 16]. Найбільш глобалізованим об'єктом виробничої інфраструктури є інформаційно-комунікаційна мережа, завдяки прискореному розвитку якої нові індустріальні країни активно займають свої ніші на світовому ринку комунікаційних послуг. Орієнтир, який взяла, зокрема Індія, ще 20 років тому полягав у створенні відповідних технопарків. Уряд створив комітет з інформаційних технологій, який розробив програму удосконалення телекомунікаційної інфраструктури як основного важеля розвитку усіх галузей промисловості та інформатизації суспільства. Існує погляд, що до кінця 2012 р. Індія зможе вийти на третє місце у світі за національним ВВП, випередивши Японію. Адекватна державна стратегія в багатьох нових індустріальних країнах щодо розвитку об'єктів виробничої інфраструктури дала змогу їм за 4-5 десятиліть здійснити революційний економічний підйом. Створивши сучасну матеріальну та фінансову інфраструктуру, держава бере на себе основні витрати. Так, у країнах Південно-Східної Азії державні інвестиції в інфраструктуру становили 5-7 % ВВП. Водночас світовий досвід свідчить про те, що швидкий економічний поступ може здійснюватися за умови, коли валові (державні та приватні) капіталовкладення становлять не менше ніж 25 % ВВП [9, с. 24].

Телекомунікаційна індустрія, як важливий елемент глобальної виробничої інфраструктури, передбачає фінансування основних проектів свого розвитку значною мірою, за рахунок державних інвестицій. На рис. показано витрати державного бюджету країн ОЕСР на розвиток телекомунікаційної мережі за регіонами світу.

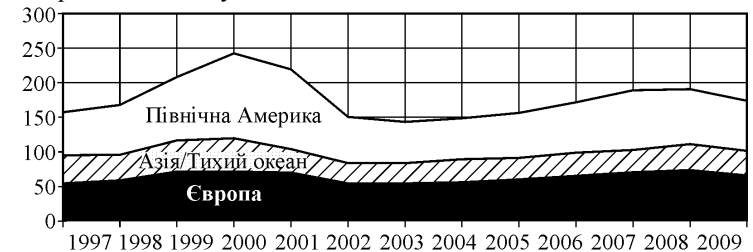


Рис. Державні інвестиції у телекомунікації за регіонами світу 1997-2009 рр. [12, с. 105]

Найбільше інвестування (див. рис.) здійснюють країни Північної Америки: якщо у 1997 р. витрати становили 63,1 млрд дол, то в 2008 р. вони сягнули 78,9 млрд дол. США. Сповільнення темпів світового економічного зростання після 2000 р. істотно вплинуло і на обсяги державних інвестицій у телекомунікаційну сферу. Практично з 2009 р. витрати країн Північної Америки повернулися на рівень 2006 р. Водночас телекомунікаційні інвестиції держав будуть зростати в перспективі, оскільки телекомунікаційні оператори продовжують створювати нові мережі своїх послуг. Друге місце серед регіонів світу за державними інвестиціями у телекомунікаційну індустрію посі-

дають європейські країни ОЕСР. Витрати державного сектору на розвиток телекомунікацій змінюються у межах 64-74 млрд дол. Світовий економічний розвиток (фінансово-економічна криза 2007-2008 рр.) негативно вплинув на інвестиційні процеси в цьому регіоні. Країни Азійсько-Тихоокеанського регіону посилено використовують кошти державного бюджету на розвиток телекомунікаційної інфраструктури. Найбільші інвестиції було здійснено у 1997 р. – 43,1 млрд дол., що становило 26 % від загальних у ОЕСР. Згодом темпи інвестування почали сповільнюватися і у 2004 р. вони становили 22 % у ОЕСР в 2008 р. – 19 %, а в 2009 р. – 21 %. Тобто, післякризове оздоровлення національних економік країн ОЕСР дало змогу зробити перерозподіл сфер державного впливу на інвестування інформаційної мережі зазначених держав на користь нових індустріальних економік – Китаю та Індії.

Висновок. Отже, перехід світової економіки у якісно новий інформаційний простір розвитку посилює взаємопереплетення національних відтворювальних структур, веде їх у нову економічну стадію розвитку. Значною мірою це зумовлено тим, що телекомунікаційна інфраструктура та її послуги є фундаментом інформаційної економіки. Остання створює умови для:

- по-перше, всебічного використання можливостей інформаційних технологій у поведінці споживача, який бажає отримати максимум корисності від ринку. Такий ефект досягається завдяки впровадженню інформаційних технологій в усі сфери економіки, зокрема і у виробничу інфраструктуру. Споживачі можуть легко і швидко отримати інформацію про послуги, зокрема, транспортної інфраструктури, а саме вибрати ту, котра найбільше задовольняє їх потреби. При цьому існує подвійний ефект: знижується час на пошук послуги та зменшуються витрати на їх використання;
- по-друге, нової економічної діяльності, яка весь попередній період базувалася на обмеженості ресурсів і поступається місцем знанням, як основному ресурсові інформаційної економіки. Інформаційно-комунікаційна інфраструктура перетворюється у провідний чинник зростання нової економіки;
- по-третє, наявності багатьох джерел інформації, їх доступності. У виробників є можливість займати панівне становище на ринку товарів та послуг. Ця тенденція набуває рис інтернаціональності, і тому формується міжнародне конкурентне середовище, де провідне місце займають нові елементи глобальної виробничої інфраструктури.

Література

1. Албегова И.М. Государственная экономическая политика: опыт перехода к рынку / И.М. Албегова, Р.Г. Емцов, А.В. Холопов. – М.: Изд-во "Дело и Сервис", 1998. – 320 с.
2. Варнавский В.Г. Государственно-частное партнерство: некоторые вопросы теории и практики / В.Г. Варнавский // Мировая экономика и международные отношения : научн. журнал. – 2011. – № 9. – С. 41-50.
3. Василевский Э.К. Информационные технологии: масштабы и эффективность использования / Э.К. Василевский // Мировая экономика и международные отношения : научн. журнал. – 2006. – № 5. – С. 3-9.
4. Ерошкин А.М. Механизмы государственной поддержки инноваций: зарубежный опыт / А.М. Ерошкин // Мировая экономика и международные отношения : научн. журнал. – 2011. – № 10. – С. 21-29.
5. Кондратьев В.Б. Корпоративный сектор и государство в стратегии глобальной конкурентоспособности / В.Б. Кондратьев // Мировая экономика и международные отношения : научн. журнал. – 2009. – № 3. – С. 24-31.

6. Кондратьев В.Б. Инфраструктура и экономический рост / В.Б. Кондратьев // Мировая экономика и международные отношения : научн. журнал. – 2011. – № 1. – С. 18-24.
7. Лунина И. Державні фінанси та інфраструктурні проблеми розвитку економіки / І. Лунина // Економіка України : політико-економічний журнал. – 2011. – № 8. – С. 46-56.
8. Скворцова Г.Р. Структурные и институциональные факторы экономического роста / Г.Р. Скворцова // Мировая экономика и международные отношения : научн. журнал. – 2010. – № 3. – С. 73-81.
9. Шишков Ю.В. Государство и догоняющее развитие / Ю.В. Шишков // Мировая экономика и международные отношения : научн. журнал. – 2011. – № 6. – С. 15-29.
10. Шишков Ю.В. Государство в эпоху глобализации / Ю.В. Шишков // Мировая экономика и международные отношения : научн. журнал. – 2010. – № 1. – С. 3-13.
11. Иванова Н.И. Антикризисные программы в инновационной сфере / Н.И. Иванова, И.В. Данилин // Мировая экономика и международные отношения : научн. журнал. – 2010. – № 1. – С. 26-37.
12. OECD Communications Outlook 2011. – 2011. – 390 p.

Рыбчук А.В. Государственное регулирование развития национальных инфраструктурных комплексов

Исследованы особенности государственного регулирования национальных инфраструктурных комплексов. Проанализированы функции государства по поддержке отраслей инфраструктуры в условиях циклического развития мирового хозяйства, а также структура государственных затрат на инновационное обновление объектов производственной инфраструктуры.

Ключевые слова: национальные инфраструктурные комплексы, инновационная политика, "зеленая энергетика", либерализация, приватизация.

Rybchuk A.V. Government control of national infrastructure complexes development

The article deals with the peculiarities of government control of national infrastructure complexes. The state functions concerning the support of infrastructure branches under conditions of cyclic development of world economy, also a structure of governmental expenses on innovative renovation of industrial infrastructures objects.

Keywords: national infrastructure complexes, government of innovation, "green energetic", liberalization, privatization.

УДК 336:76

*Проф. Г.І. Башнянин¹, д-р екон. наук;
доц. В.А. Сидоренко², канд. екон. наук; аспір. М.Б. Люлик*

ПРОБЛЕМИ РЕФІНАНСУВАННЯ БАНКІВ У ПОСТКРИЗОВИЙ ПЕРІОД

Проаналізовано розміри рефінансування комерційного сектору банківської системи України, виявлено проблемні моменти у цьому процесі та запропоновано шляхи їх вирішення.

Ключові слова: рекапіталізація, рефінансування, центральний банк, розриви ліквідності, стабілізаційний кредит.

Вступ. Світова економічна криза, не оминувши України, значною мірою порушила роботу її банківського сектору. Зокрема виявила всі йому притаманні недоліки та спровокувала виникнення проблем з ліквідністю та платоспроможністю комерційних банків. За таких умов вихід Національного

¹ Львівська КА;

² Київський національний торговельно-економічний університет;