

вниками установ, що виконують основні функції щодо забезпечення фінансової безпеки (Рахункова палата, Національний банк, Міністерство економіки, Міністерство фінансів, Державна податкова адміністрація, Державне казначейство, Державна митна служба, Державна контрольно-ревізійна служба), а також провідних науковців в економічній та фінансовій безпеці; експерти повинні займати керівні посади; стаж роботи експертів не повинен бути менше 10 років; експерт повинен мати відповідну кваліфікацію та бути компетентним в питаннях фінансової безпеки.

Якщо експерти задовольняють цим вимогам, то їх оцінки є узгодженими. На основі заповнених анкет для кожного показника були проведені розрахунки кількості думок експертів, що віднесли показник до вагомих. Результати проведених розрахунків експертного аналізу були порівняні з результатами багатофакторного аналізу і вони не суперечать між собою.

В результаті проведених досліджень отримані наступні результати:

- розроблено алгоритм формування системи показників ФБР, заснований на використанні економіко-математичних методів їхнього обґрунтування;
- проведено аналіз літературних джерел по існуючим системам показників ФБР;
- проведено багатофакторний, кореляційний та експертний аналіз з метою формування системи показників ФБР.

Джерела та література

1. Экономическая безопасность России: Общий курс: Учебник / Под ред. Сенчагова В.К. – М.: Дело, 2005. – 896 с.
2. Барановський О.І. Фінансова безпека в Україні (методологія оцінки та механізми забезпечення): Монографія. – К.: Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2004. – 759 с.
3. Запоточний І.В., Захарченко В.І. Державне регулювання регіональної економіки / За заг. ред. д.е.н., проф. Захарченка В.І. – Харків – Львів – Одеса: ТОВ "Одісей", 2003 р. – 592 с.
4. Пономаренко В.С., Клебанова Т.С., Чернова Н.Л. Экономическая безопасность региона: анализ, оценка, прогнозирование. Монография. – Х.: ИД "ИНЖЕК", 2004. – 144 с.
5. Системный анализ в управлении: Учеб. пособие / В.С. Анфилов, А.А. Емельянов, А.А. Кукушкин; Под ред. А.А. Емельянова. – М.: Финансы и статистика, 2003. – 368 с.
6. Голіяд Н.Ю. Алгоритм формування системи показників соціально-економічного розвитку регіону // Економіка: проблеми теорії і практики. Випуск 191. Том III. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2004. – С. 884–890.
7. Статистичний щорічник України за 2004 рік / Державний комітет статистики України / Ред.: О.Г. Осауленко. – К.: CD-Видавництво "ІНФОДІСК", 2005.
8. www.ukrstat.gov.ua
9. Інформаційний бюлетень про стан злочинності на території України за 2004 рік / Департаменту інформаційних технологій МВС України – К. 2005. – 54 с.
10. Гмурман В.Е. Теория вероятностей и математическая статистика. Изд. 4-е, доп. Учеб. Пособие для вузов. М., "Высш. школа", 1972.

Мірошко В.М.

РОЗВИТОК МОРСЬКИХ ПОРТІВ ДЛЯ РЕАЛІЗАЦІЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ

I. Вступ. Україна має потенційні можливості для залучення додаткових транзитних потоків через свою територію за умови реалізації конкретних заходів щодо подальшого розвитку та модернізації власної транзитної транспортної інфраструктури та створення сприятливих умов для переміщення транзиту територією країни. За прогнозами суттєве збільшення перевезень транзитних вантажів передбачається і для морського транспорту. У цьому контексті зростатиме роль морських портів, як однієї із найважливіших ланок національної транзитно-транспортної інфраструктури. За потужністю морських портів Україна займає 3 місце у Чорноморському басейні після Російської Федерації та Румунії.

Міждержавний транзит через українську територію – це значний національний ресурс, який на сьогодні використовується не повною мірою. За оцінками експертів транзитний потенціал України на сьогодні реально використовується лише на 50–60%. Так, наприклад, невикористаний резерв переробної спроможності українських портів становить більше 30% (2005 р.).

II. Основна частина. Позитивна динаміка зростання обсягу транзиту спостерігається у Ренійському, Ізмайльському, Усть-Дунайському, Миколаївському, Керченському портах, порту Южний. Негативні тенденції щодо зменшення обсягів транзиту спостерігалися у Іллічівському, Одеському, Феодосійському, Бердянському, Маріупольському портах.

Згідно з інформацією Міністерства транспорту і зв'язку за 1 квартал 2006 року обсяги перевалки транзитних вантажів морськими портами знизилися на 2,1% (–205 тис. т) порівняно з аналогічним періодом минулого року. Причини такого становища – зниження обсягів транзиту наливних вантажів (–562 тис. т), що дещо компенсується стійкою тенденцією до зростання обсягів транзиту тарно-штучних та сипучих вантажів (+356 тис. т).

Протягом останніх років спостерігається стійка тенденція до зростання загального вантажообігу та транзиту через приватні морські портово-перевалочні комплекси, які не підпорядковані Мінтранзв'язку. Так,

РОЗВИТОК МОРСЬКИХ ПОРТІВ ДЛЯ РЕАЛІЗАЦІЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ

згідно даних Держкомстату за 1 квартал 2006 обсяг морської перевалки вантажів підприємствами приватного сектору становив 7,194 млн. т, а його частка у сукупному обсязі перевалки вантажів морським портово-перевалочним комплексом України становить 22,3%.

Чинники, які визначають втрати транзитних вантажопотоків для України можна розділити на дві групи. 1. Зовнішні чинники:

- зміна кон'юнктури міжнародного ринку транспортних перевезень (зростання обсягів комбінованих перевезень, зростання вимог до швидкості та якості транспортних послуг та перевезень, зміни у структурі транзитних вантажів на користь контейнерів, тарно-штучних вантажів, зменшення транзиту металу, наливних вантажів і т.д.);
- зростання міжнародної конкуренції на державному рівні за додаткові транзитні потоки як наслідок переорієнтація транзиту з портів України на порти сусідніх країн (Румунія, Болгарія, а також Туреччина, країни Балтії, проводять активну наступальну транзитну політику, яка спрямована на розвиток додаткових потужностей інфраструктури транзиту, модернізацію рухомого складу, спрощення та впорядкування переміщення вантажів через кордони, впровадження сучасних технологій перевезень та сприятливу тарифну політику. Всі ці заходи реалізуються на основі надання цільової державної підтримки, залучення цільових інвестицій країн ЄС та на основі чіткої стратегії розвитку національних транспортних комплексів цих країн);
- різні темпи трансформації та інтеграції національних транспортних систем у міжнародну транспортну систему, зокрема, прискорений розвиток транспортної інфраструктури конкуруючих з нами країн;
- розширення ЄС та створення більш сприятливих умов для транзиту у Румунії, Болгарії, країнах Балтії (слід очікувати ще більшого зростання конкуренції між портами Румунії, Болгарії та України за транзитні вантажопотоки євразійського напрямку у зв'язку з майбутнім входженням цих країн до ЄС);
- транспортна політика Росії щодо модернізації власних портів, транспортної інфраструктури та зменшення залежності від транзиту через територію України (Росія активно реалізує політику переорієнтації своїх вантажів з українських портів на власні порти на Чорному морі та Балтиці. Сьогодні близько 65% загального обсягу транзитних перевезень залізничним транспортом України та змішаним залізнично-морським сполученням припадає на Росію.).

2. Внутрішні чинники, які можна умовно кваліфікувати як причини техніко-економічного характеру, причини політичного та правового характеру:

- відставання у темпах розбудови української частини системи міжнародних транспортних коридорів (аналіз пропускної здатності автомобільних і залізничних магістралей, які входять у систему МТК на території України свідчить, що практично на кожному напрямку залишаються ділянки, які мають пропускну спроможність у декілька раз нижчу ніж в цілому для всієї магістралі. Це знижує ефективність функціонування всієї магістралі не дивлячись на всі позитивні заходи, які були уже реалізовані відповідно до „Програма створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів”);
- низька якість внутрішньої транспортної мережі, обмеженість швидкості транзитних перевезень, технічно застарілий рухомий склад;
- технічна зношеність основних фондів, базових об'єктів транспортної інфраструктури, відсутність комплексного підходу до технічного оздоровлення галузі;
- низький рівень розвитку інфраструктури державного кордону, низька пропускна спроможність прикордонних пунктів пропуску та відносно висока вартість послуг, що надаються при перетині кордону, складна та тривала процедура проходження кордону, прості на кордоні;
- відсутність або нерозвиненість комплексного, у тому числі інформаційного, обслуговування перевізників та електронного документообігу;
- численні перепони при оформленні міжнародних транзитних вантажів, недостатня ефективність заходів щодо збереження вантажів та криміногенна обстановка на дорогах;
- певна невизначеність та недостатня послідовність транспортної політики України, реалізовані заходи не несуть системний комплексний характер, відсутність державного протекціонізму у підтримці власних вантажоперевізників та судноплавних компаній, надання їм статусу національних перевізників, відсутність заходів щодо стимулювання експорту власних транспортних послуг (залежність зовнішньої торгівлі від іноземного флоту – вітчизняний флот забезпечує лише 7,5% міжнародних зовнішньоторговельних операцій);
- недостатня активність України у приєднанні і виконанні міжнародних конвенцій та інших нормативно-правових актів щодо транзитних та транспортних перевезень (зокрема, до Європейських конвенцій, що регулюють перетин кордону, угод Єврокомісії щодо транспортних операцій, питань оподаткування, приватного права та ін.);
- політична та економічна нестабільність, часті зміни у законодавчому та правовому полі щодо здійснення транспортних перевезень та процедури перетину кордонів, неузгодженість національних законодавчих актів з відповідними нормами у європейських країнах;
- недостатньо гнучка тарифна політика, яка не завжди враховує зміни у тарифній політиці конкуруючих з нами країн та не сприяє забезпеченню конкурентоздатності перевезень по території України у порівнянні з іншими країнами, наявність місцевих зборів, необхідність внесення фінансової застави і т.д.;
- невизначеність щодо майбутнього функціонування суднового ходу Дунай – Чорне море.

Більшість із названих внутрішніх чинників функціонування транспортного комплексу мають системний

характер. Проблема полягає у тому, що порти є лише однією ланкою, яка забезпечує обслуговування транзиту та експортно-імпорتنих операцій, важливими ланками загального процесу переміщення транзиту через територію України є залізничний, автомобільний транспорт, пункти перетину сухопутних кордонів у всіх напрямках. Ефективна робота лише портів у цьому транспортному циклі не забезпечує повною мірою кінцевий результат. Тому вирішення проблеми потребує насамперед комплексного підходу, який може бути реалізований лише в рамках принципово нової стратегії держави щодо розвитку транспортного комплексу, єдиної національної транспортної політики спрямованої на координацію дій усіх учасників перевезень, на узгоджений розвиток інфраструктури транзиту, вдосконалення тарифної політики та на формування транзитної привабливості території України та підвищення конкурентоздатності перевезень.

Проблеми, які потребують вирішення для підвищення ефективності функціонування портів:

- Проблема формування вантажної бази портів. Національна вантажна база, яка формується зовнішньоекономічними вантажами здатна забезпечувати лише 56–60% вантажообігу портів. За оцінками спеціалістів Асоціації портів України у найближчі 5 років національна вантажна база навіть за умови позитивних тенденцій у розвитку економіки не здатна забезпечувати повне використання потужностей портів;
- Проблема удосконалення тарифної політики, яка не сприяє сьогодні мінімізації транспортної складової у вартості товарів, які перевозяться через Україну і не забезпечує сприятливого конкурентного середовища. Запровадження ПДВ на портові послуги. Як показує аналіз, фактор зниження тарифів як стимул для залучення додаткових транзитних вантажопотоків в основному себе вже вичерпав. Треба робити акцент не на зниження тарифів, а на застосуванні конкурентоздатних ставок тарифів на конкретних напрямках перевезень. Залишаються у 2–3 рази вищими ніж в портах більшості європейських країн ставки зборів при обслуговуванні суден-контейнеровозів, наприклад, у Одеському, Іллічівському портах. У порту Констанца перевалка тони вантажу обходиться в 90 центів, а в портах Южний, Іллічівськ – 2,5 – 3\$. – Система митного контролю. Основні проблеми – неупорядкованість системи прикордонного контролю, зловживання, високі ставки зборів за проведення контролю та супутніх операцій, довготривалість та складність процедури контрольно-перевірочних операцій, оформлення документів на транзитні вантажі (насамперед це стосується автомобільних та контейнерних перевезень), слабка технічна оснащеність, плата за митне супроводження та охорону вантажів.
- Проблема необхідності технічного оновлення елементів портової інфраструктури, проблема технологічного відставання у забезпеченні основних портових операцій, незначні інвестиції у модернізацію портової інфраструктури;
- Бюрократична, неефективна система роботи з інвесторами, коли більшість питань інвестори мають вирішувати на рівні Міністерства, має місце затягування процедури оформлення інвестиційних проектів ДП „Укрморпорт”.
- Системні недоліки управління галуззю, відсутність єдиних принципів управління портами, спеціалізованими вантажними терміналами, законодавча нерегульованість портової діяльності, обмеженість можливостей портів вести самостійну господарську діяльність, протиріччя, які виникають між керівництвом портів та ДП „Укрморпорт”;
- Проблеми відсутності коштів для модернізації. Фіскальна політика держави, яка спрямована на вилучення коштів портів до бюджету без врахування потреб портів акумулювати фінансові резерви для модернізації портової інфраструктури і техніки;
- Різний рівень ефективності функціонування портів. Так, порт Маріуполь для переробки 14 млн.т вантажів використовує 15 причалів та має штат близько 5 тис. чол., Іллічівський порт переробляє такий же обсяг вантажів, але на 26 причалах і має чисельність персоналу 9,2 тис.осіб. Завантаженість порту Маріуполь становить 72%, порту Іллічівськ – 43%.

III. Висновки. Проводиться модернізація транспортної інфраструктури в окремих портах, в основному за рахунок власних коштів портів та окремих інвестиційних проектів. Названі заходи мають позитивні наслідки, та вони носять епізодичний, фрагментарний характер. Заходи щодо підвищення конкурентоздатності транзитних перевезень направлені не на запобігання негативним тенденціям, а на ліквідацію негативних наслідків. Тобто стратегія держави у цій сфері має носити упрежувальний характер, а не адаптивний.

Джерела та література

1. Передерієв Є.П. Морський регіоналізм. Аспекти управління транспортним процесом//Зовнішня торгівля: право та економіка. – 2005. – №5–6. – К., УАЗТ.– С.33.
2. Высоккий А.Ф. Морской регионализм. – К.: Накова думка, 1986. – 195 с.
3. Веб-сайт Європейського Союзу (w.w.w. europa.eu.int).