

На даному етапі розвитку спостерігаються активізації корпоративних угод злиттів і поглинань за участю структур-нерезидентів, а також зміцнення позицій іноземних банків і небанківських установ (страховиків, венчурних і хедж-фондів) при започаткуванні й розвитку спільного бізнесу [2]. У такий спосіб дедалі чіткіше виявляється нова форма реалізації конгломеративних інтересів учасників ринку, коли концентрація капіталу під час створення фінансових і фінансово-промислових груп вимагає обміну вже не тільки фінансовими активами, а насамперед — фінансовими стратегіями. Тому, в даних економічних умовах питання співвідношення вітчизняних та іноземних учасників фінансового ринку України залишається предметом гострих дискусій. Узгоджені позиції щодо визнання доцільності залучення іноземного капіталу стають суперечливими, коли мова заходить про зустрічні умови його надходження та використання. Суперечності між економічними інтересами резидентів і нерезидентів можуть трансформуватись, як уже зазначалось, у проблему економічної (і в тому числі — фінансової) безпеки.

Необхідно також відзначити, що ринок фінансових послуг України еволюціонує шляхом модифікації кількісних і якісних характеристик свого поступального розвитку. Проте подальші перспективи його функціонування вимагають вирішення ряду вже перелічених і пов'язаних з ними проблем. Розширення спектру фінансових послуг (але тільки легітимних і якісних), які надаються фінансовими установами України, одночасно є забезпеченням належного рівня їх конкурентоспроможності.

Водночас серйозним негативним аспектом залишається нерівномірність розвитку окремих сегментів вітчизняного ринку фінансових послуг. Низький рівень довіри між ринковими контрагентами, а також недостатній захист прав власності та контрактних прав виступають чи не найбільшими перешкодами для формування дійсних, а не декларативних ринкових відносин. З інституційної точки зору, економіка стає ринковою не тоді, коли визнаються такою міжнародними інститутами, адже зовнішні атрибути не завжди пов'язані з внутрішніми змінами. Очевидно, говорити про «ринковість» варто тільки після того, як неформальні (довільні, хаотичні) норми економічної поведінки стануть формальними, тобто юридично стандартизованими в інтересах широкого, а не вузького кола осіб.

Підводячи підсумок вищезазначеного необхідно підкреслити, що за останні 15 років ключовими передумовами і разом з тим результатами розвитку національного фінансового ринку можна вважати:

- а) на макрорівні — формування відповідної законодавчо-нормативної бази;
- б) в організаційному аспекті — створення та діяльність державних регуляторів одночасно із саморегульованими організаціями і професійними об'єднаннями;
- в) на мікрорівні — становлення конкурентоспроможних фінансових посередницьких структур (банків і небанківських установ); поступову інтеграцію у міжнародні фінансові ринки.

Література

1. Аналітичний портал «Дело» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://delo.ua>.
2. Паливода К., Гайдуцький П. «Чи загрожує Україні іпотечна криза?» // Дзеркало тижня, № 12 (691), 29 березня – 05 квітня 2008.

Сергій ВОЙТОВ

Інститут світової економіки і міжнародних відносин НАН України, м. Київ

МИТНА СКЛАДОВА АСОЦІАЦІЇ МІЖ УКРАЇНОЮ ТА ЄС

Парафування Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом 30 березня 2012 року та наступне парафування тексту Угоди про зону вільної торгівлі між Україною і ЄС, на думку фахівців, є суттєвим зрушенням на шляху інтеграції до спільноти розвинутих європейських країн. Стратегічна взаємодія ЄС та України, в рамках окресленого напрямку, націлена на

співробітництво та консолідацію складових зовнішньоекономічної політики, налагодження партнерських відносин в різних галузях економічної співпраці.

Модульним підходом переговорного процесу щодо проекту Угоди про асоціацію було, зокрема, охоплено питання: зовнішньої політики та безпеки; співробітництва у сфері юстиції, свободи та безпеки; економічних, секторальних питань та питань щодо розвитку людського потенціалу; створення зони вільної торгівлі. Проте, незважаючи на досить велику строкатість та різноманітність поставлених Угодою напрямків співробітництва, основним її питанням виступає взаємовигідна співпраця в сфері міжнародних торговельних відносин. Зайве підтвердження тому надає теорія та практика процесів міжнародної інтеграції, яка безапеляційно вказує на те, що без відкриття товарних ринків неможливе подальше створення більш глибокого інтеграційного угруповання.

Ключові детермінанти зовнішньоторговельної політики вказують на те, що головним економічним рубежем, що позиціонує національний ринок по відношенню до глобального економічного простору є митниця. З огляду на подальші перспективи підписання Угоди про асоціацію та створення зони вільної торгівлі України з ЄС, питання митної складової вказаних процесів є ключовими та потребують окремого висвітлення.

Європейський вектор інтеграції національної економіки призводить до неухильного реформування митної системи України до стандартів застосованих у ЄС. На даний час, реформування митниці отримало вияв у прогресивному розвитку національного митного законодавства та імплементації ряду інструментів застосованих в рамках практики митної діяльності ЄС, СОТ, ООН та ВМО. Такими наразі є введення та активний розвиток сучасних форм митного контролю заснованих на вибірковості та аналізі ризиків, введення процедур митного контролю після закінчення митного оформлення – так званого митного постаудиту.

Введений новий Митний кодекс України, що набрав чинності 01.06.12, сприяв подальшій модернізації митної діяльності до стандартів прийнятних у ЄС, адже розроблявся в тому числі із залученням експертів Спільноти та був практично повністю приведений у відповідність до норм ключових міжнародних нормативних документів. Прогресивним нововведенням Кодексу в рамках політики євроінтеграції та реформації митної системи до норм прийнятних спільнотою розвинутих держав є впровадження інституту уповноваженого економічного оператора – суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності, який за умови підтвердження «чистоти» ведення бізнесу та повної готовності співпраці з митною адміністрацією отримує право ведення ЗЕД з мінімальним втручанням митних органів.

Важливим питаннями митної складової подальшого співробітництва «Україна – ЄС» є імплементація пріоритетів Порядку денного асоціації в рамках роботи Підкомітету №5 «Митне та транскордонне співробітництво». У даному випадку одним з ключових напрямів двосторонньої співпраці є підготовка належної імплементації правил походження, які використовуватимуться між сторонами, зокрема шляхом передачі повноважень щодо сертифікації походження від Торгово-промислової палати митним органам до набуття чинності Угоди про асоціацію. В рамках реформування митно-тарифного інструменту «інституту країни походження» варто вказати й про те, що європейською стороною в рамках майбутньої Угоди запропоновано застосовувати стандартні правила походження товарів ЄС.

Суттєвою складовою виконання Порядку денного асоціації в аспекті формування цивілізованої системи митно-тарифних відносин виступає реформування системи оцінки товарів для митних цілей, з метою забезпечення її прозорості та ефективності, особливо, що стосується використання довідкової ціни при визначенні митної вартості. Вказане питання вирішується шляхом більш чіткої регламентації вказаного процесу з боку нормативно правової частини функціонування митної системи та підвищення кваліфікації особового складу митниці. Актуальність питання підкреслює й те, що митна оцінка стала одним із ключових зауважень Президента України до нової редакції Митного кодексу та відобразилася у чіткому нормативному визначенні: прав та обов'язків митних органів та декларанта; переліку документів, що надаються митному органу для підтвердження митної вартості товару; виключного переліку підстав для

коригування заявленої митної вартості; наданні права застосування автоматичного визначення митної вартості за першим методом уповноваженому економічному оператору.

Однією з особливостей, що стосується питання двосторонньої співпраці в рамках Порядку денного асоціації є Рамкова стратегія митного співробітництва Держмитслужби та ЄС. Являючись невід'ємною складовою економічного та торговельного діалогу, Стратегія на період 2012-2014 років визначає досить амбітні плани: створення швидких потоків переміщення через державний кордон попередньо задекларованих товарів; розвиток аналізу ризиків на основі електронної обробки даних; обмін попередньою митною інформацією; захист прав інтелектуальної власності та боротьба з шахрайством; удосконалення транзиту. Двостороннє схвалення та набуття чинності Стратегії, на нашу думку, зайвий раз підкреслює європейську спрямованість тактики вітчизняного митного реформування та інтеграції.

Мар'яна ГЛАДИЧ

Тернопільський національний економічний університет

ТРАНЗИТНИЙ ПОТЕНЦІАЛ УКРАЇНИ

Питання реалізації та розвитку транзитного потенціалу України заслуговують особливої уваги. Україна - транзитна держава, її географічне положення на Євразійському просторі є унікальним, а потужний транспортний комплекс дозволяє забезпечувати зростаючі сьогодні транспортні потоки вантажів в напрямках Європа-Азія та Балтика-Чорне море. Разом з тим, в регіоні з'являється все більше проектів організації транзитних схем в обхід України. Це обумовлено не тільки складними геополітичними причинами, але й факторами економічної і виробничо-технологічної доцільності.

Транспортно-дорожній комплекс країни значно застарів, не відповідає світовим та європейським стандартам, що обумовлює високий рівень витрат, втрати і псування вантажів, низький рівень безпеки перевезень і т.д. Це не може бути забезпечено геополітично, вимагає внутрішніх перетворень в галузі дорожнього господарства, систем транспортування, інфраструктури транспортних терміналів, системи організації і управління, безпеки. Тільки після того, як транспортний комплекс країни буде виведено на належний рівень техніко-економічних показників, можна буде широко оперувати геополітичними інструментами.

На даний момент транзитна система держави знаходиться в складному стані. За останні 20 років не було проведено жодної структурної реформи в цій сфері. Як наслідок, Україна живе за рахунок матеріальної бази, створеної в попередні роки. Вже сьогодні відчувається гострий дефіцит сучасних морських суден, автомобілів міжнародного сполучення, контейнерів та рухомого складу для перевезень. Крім цього, стримують розвиток транзиту вантажів в Україні і такі проблеми, як відсутність відповідного нормативно-правового забезпечення, не розвинена інфраструктура, завищені тарифи, низьку якість обслуговування вантажовласників, поганий стан автомобільних доріг, корупція [1].

За даними Держкомстату, обсяг транзитних перевезень вантажів в Україні за 2011 склав 151,243 млн. т, що на 0,73% (1,1 млн. т) менше в порівнянні з показниками попереднього року. Зниження даного показника пояснюється скороченням транзитних перевезень вантажів трубопровідним транспортом на 6,4% (6,321 млн. т). На ситуацію з трубопровідним транзитом традиційно впливає політична складова транспортування нафти через Україну. Негативні тенденції зниження транзитних перевезень через територію України простежуються вже протягом кількох років (рис. 1).