

трансформацією їх через механізми фінансового ринку в додаткові джерела фінансового забезпечення реального сектору економіки. Так, у розвинутих країнах заощадження населення покривають потреби реального сектору, державного бюджету, і навіть покриття торговельного балансу. Наприклад, домогосподарства США поставляють на фінансовий ринок до 200 млрд дол., 30 % з яких були направлені на кредитування населення.

Заощадження населення України незрівнянно менші. Статистичні дані за 2008 рік свідчать про те, що наше одне домогосподарство 87 % витрачає на споживчі товари, в тому числі 51,2 % на продукти харчування, включаючи алкогольні напої та тютюнові вироби. І лише 9,5 % на інші витрати, в тому числі на заощадження. За 2007 р. (для порівняння) витрати на споживчі товари становили 90,1 %, в тому числі на харчування – 55,2 % на інші витрати – 6,7 % [7].

Значна частина заощаджень була не тільки втрачена населенням, а й вилучена з фінансового обігу (понад 127 млрд руб.) при виході з СРСР, а гіпервисока і тривала інфляція в 1992 – 1995 рр. зробила неможливим формування заощаджень для більшості населення (за винятком заощаджень в іноземній валюті) [8, с. 132–133]. Але за останні роки сформувати достатню кількість заощаджень було просто не можливо. Крім того, деякою мірою процес заощаджень гальмують певні чинники, переважно монетарного характеру, серед яких:

інфляція негативно впливає на формування та розміщення заощаджень на всіх стадіях даного процесу, але найбільш відчутно – на стадії використання чистих грошових доходів. Населення, відповідно до рівня інфляції, збільшує споживчі витрати, що звужує дохідну базу заощаджень. Відчутно впливає інфляція і на розподіл заощаджень між національною й іноземною валютами. Доларизація заощаджень є закономірною реакцією на інфляційне знецінення, при чому більшість з таких збережень має готівкову форму. Виникає так звана "доларова пастка", унаслідок якої заощадження не беруть участі в інвестуванні економіки України, а населення вимушено кредитує економіку розвинутих країн;

девальвація гривні гальмує процес заощаджень, у тому числі за рахунок провокування інфляції, посилюючи ефект "доларової пастки", адже у домогосподарств, крім захисту збережень, з'являється додатковий стимул – дохід від зростання гривневої ціни активів в іноземній валюті. Одночасно зростають інвестиційні втрати національної економіки: готівкові заощадження в іноземній валюті та у вкладках в іноземні банки проходять повз вітчизняний фінансовий ринок і не беруть участь у задоволенні інвестиційних потреб економіки;

зниження рівня процента як проміжна мета монетарної політики неоднозначно впливає на заощадження: з одного боку, розширює можливості кредитування підприємств і створює передумови для зростання доходів та приросту заощаджень, випереджаючи падіння ставок закладами в іноземній валюті обмежує доларизацію; з іншого боку, послаблюється зацікавленість населення у спрямуванні заощаджень на фінансовий ринок;

недостатній рівень розвитку фінансового ринку і банківської системи, зокрема низька його транспарентність, і, як наслідок, недовіра населення до фінансових інститутів.

Таким чином, в економічному житті суспільства явище заощадження знаходиться в досить тісному зв'язку з явищем інвестування. Заощадження є основою інвестицій.

Стимулюючи зростання заощаджень, вони сприяють розширенню ресурсної бази функціонування фінансових ринків, збільшенню інвестицій в економіку, а отже – зміцненню бази своєї діяльності.

Тому заощаджувальний процес потрібно активно стимулювати з боку всіх економічних суб'єктів, які використовують у своїх інтересах його позитивні наслідки: держави загалом, окремих її органів економічного керування, центрального і комерційних банків, усіх небанківських фінансових посередників.

Перспективами подальших досліджень у даному напрямі є те, що необхідно більше уваги приділяти саме насе-

ленню з низьким рівнем доходів, оскільки саме вони рухають економікою та впливають на найважливіші економічні процеси.

**Література:** 1. Дмитриева Е. А. Депозитные операции в системе услуг коммерческого банка: проблемы их эффективности / Е. А. Дмитриева // Збірник наукових праць Черкаського державного технологічного університету. Економічні науки. – Черкаси : ЧДТУ, 2002. – № 3. – С. 32–39. 2. Банковские учреждения в развивающихся странах : в 2-х т. / под ред. Криса Дж. Барлтропа и Дианы МакНоттон. – Вашингтон : Всемирный банк реконструкции и развития, 1994. 3. Організація економічного співробітництва та розвитку. Режим доступу : <http://www.oecd.org>. 4. Асоціації українських банків. – Режим доступу : <http://www.aub.com.ua>. 5. Мороз А. М. Банківські операції : підручник / А. М. Мороз, М. І. Савлук. – К., 2000. – 384 с. 6. Інформаційний портал про банки України. – Режим доступу : <http://www.bankstore.com.ua>. 7. Державний комітет статистики України. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>. 8. Романишин В. О. Центральний банк і грошово-кредитна політика : навчальний посібник / В. О. Романишин, Ю. М. Уманців. – К. : Атака, 2005. – 325 с. 9. Національний Банк України. – Режим доступу : <http://www.bank.gov.ua>.

*Рецензент*  
канд. екон. наук,  
професор Дікань Л. В.

*Стаття надійшла до редакції*  
17.01.2011 р.

УДК 339.1:656.6

**Тертычная Л. И.**  
**Волощук М. В.**

## НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ УКРАИНЫ НА РЫНКЕ ТРАНШИПМЕНТА В ЧЕРНОМОРСКОМ РЕГИОНЕ

*Аннотация. Рассмотрено сравнительный анализ конкурентных позиций украинских портов на рынке обслуживания контейнерных грузопотоков в режиме транshipment в Черноморском регионе по сравнению с портами других стран. Выделены необходимые условия развития на данном рынке системы морского транспорта Украины, а также перспективы их достижения.*

*Анотація. Розглянуто порівняльний аналіз конкурентних позицій українських портів на ринку обслуговування контейнерних вантажопотоків у режимі транshipmentу в Чорноморському регіоні порівняно з портами інших країн. Виділено необхідні умови розвитку на даному ринку системи морського транспорту України, а також перспективи їх досягнення.*

*Annotation. The comparative analysis of the competitive position of Ukrainian ports on the market of container freight services in the mode of transshipment in the Black Sea region is considered. The necessary conditions for development in the market system of maritime transport of Ukraine, its prospects are defined.*

*Ключевые слова: морской транспорт, контейнерные перевозки, транзит грузов, транshipment, украинские порты, конкуренция, условия развития.*

Украина как морское государство не может оставаться в стороне от процессов, происходящих на рынке морских перевозок, в том числе его контейнеризации и роста на этом рынке доли такого сегмента, как траншипмент. С конца XX в. траншипмент является главным предметом обсуждения, когда речь заходит о перспективах развития контейнерных терминалов украинских портов. Усиление конкуренции на этом рынке в Черноморском регионе требовало совершенствования отечественного законодательства в этой сфере, в результате чего 1 июня 2010 г. был принят Закон "О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно упрощения таможенного оформления транзитных грузов" [1]. Изменения в действующем законодательстве позволяют сократить продолжительность и стоимость таможенного оформления грузов. Однако для конкурентоспособного позиционирования украинских портов на рынке траншипмента еще остаются серьезные препятствия.

Изучению транзитных перевозок с использованием траншипмента уделяют внимание зарубежные и отечественные ученые, специалисты, в том числе: Т. Осье, Н. Вижнолст, Дж. Бэйрд, Г. Токман, Ю. Васьков и др. Однако остается еще много проблем, решение которых будет способствовать усилению конкурентоспособности Украины на рынке контейнерных перевозок.

Целью работы является уточнение и диагностика проблем, связанных с несоответствием работы отечественного портового хозяйства условиям, необходимым для привлечения дополнительных транзитных контейнерных грузов на перевалку в режиме траншипмента. Итак, о новых проблемах. Конечно же, их нельзя назвать "новыми", о них никогда не забывали. Однако все же главной целью почти каждой дискуссии по данному вопросу ранее было обращение внимания на возможность запуска так называемого режима траншипмента в работе портов. Этому есть разумное объяснение, ведь при очевидности всех преимуществ упрощения таможенных процедур транзитных контейнеров для реализации данного предложения почти не требовалось привлечения ресурсов. В то время как проблема с количественными и качественными показателями предоставляемых контейнерными терминалами портов услуг – вопрос сложный, да и привлечение дополнительных перевалочных грузов не является главной целью развития портового хозяйства страны.

Также следует упомянуть, что обсуждение всех вопросов, связанных с повышением эффективности работы портов, будь то траншипмент или какой-либо другой, зачастую происходит только в контексте анализа деятельности государства. А учитывая тот факт, что, пожалуй, самый перспективный из трех претендентов на роль хаба является частной структурой, и развитие его производственных мощностей, во-первых, его личное дело, во-вторых, показывает очень обнадеживающую динамику, то естественно законодательная база работы портов вызвала значительный интерес.

Теперь же, когда развитию украинского траншипмента был дан зеленый свет, пришел черед обратить внимание и на другие условия, влияющие на выбор глобальными перевозчиками перевалочного пункта. Для определения этих условий следует разобрать, что же дает перевозчику использование траншипмента как технологии морской перевозки.

Главное достоинство траншипмента – это экономия от масштабов. Перевозчик стремится увеличить количество перевезенных им грузов повышением грузоподъемности флота, с целью добиться эффекта экономии от масштабов. Траншипмент предоставляет ему возможность эффективного использования крупнотоннажного флота. Однако, вместе с такой возможностью траншипмент приносит и дополнительные расходы, связанные с привлечением фидерного флота. И поэтому существует определенный баланс преимуществ, полученных от использования эффекта экономии от масштабов и затрат на фидеры, при котором перевозчику выгодно совершать рейс на крупном судне. Этот баланс выражается в отношении грузов, предназначенных для перевозки напрямую в порт назначения, и грузов, предназначенных для перевалки.

Данное неравенство в современной науке рассматривал немецкий ученый Вижнолст в работе [2]. Исследование, базирующееся на эмпирических данных, привело к выводу, что эксплуатация крупнотоннажных судов в hub-and-spoke system эффективна только при условии, когда 35 – 45 % контейнеров транспортируются из порта отправки в порт назначения напрямую без помощи фидеров. Таким образом, возникает условие существования рынка необходимых объемов поблизости предполагаемого хаба.

Возможность эффективной эксплуатации крупнотоннажного судна траншипмент предоставляет путем обеспечения выгодного доступа к более мелким рынкам. А значит, важным привлекательным условием является географическая близость хаба к портам, которые будут обслуживаться фидерами.

Другими важными условиями для порта и способа перевозки являются пропускная способность и стоимость захода в порт.

Теперь о ситуации на рынке траншипмента в Черноморском регионе и о возможных вариантах участия в нем украинских портов с учетом их соответствия вышеприведенным условиям.

Абсолютное лидерство и почти монополия в регионе на данный момент принадлежат румынскому порту Констанца, объемы перевалки которого в докризисные времена достигали 1 млн TEU. И когда речь заходит о возможности привлечения грузов на перевалку, то по большому счету имеется в виду возможность отбора траншипмента у главного румынского порта на Новороссийск, Поти и Варну.

Также немалый интерес для Украины представляет борьба за контейнеры, которые после перевалки в Констанце идут в украинские порты, а это почти половина ее траншипмента. Претендентами на рассматриваемые грузопотоки являются также порты в Одессе, Ильичевске и Контейнерный терминал "ТИС" в порту Южный.

Проанализируем их конкурентную позицию в сравнении с Констанцей.

1. Географическое положение. Хотя украинские порты более центральны по отношению к другим портам региона, сильного преимущества это качество им принести едва ли сможет, так что в этом компоненте между конкурентами можно поставить знак равенства.

2. Близость рынка. Рынок траншипмента Украины составляет 500 000 TEU (в докризисный период – 1,0 млн TEU), то есть в два раза больше румынского, который сегодня составляет 250 000 TEU (в докризисный период – 500 000 TEU) [3]. Тем более, как уже отмечалось, 250 000 TEU из контейнеров, идущих в Украину, доставляются через Констанцу и вытеснение их из участия в данном грузопотоке будет куда легче и придаст еще большую привлекательность украинским портам как хабам.

3. Пропускная способность. Если приспособление ко второму условию не зависит в большой степени от эффективности деятельности порта, то увеличение производственных мощностей – дело необходимое и сложное. И здесь украинские порты хотя пока и уступают значительно своему главному конкуренту, но имеют вполне удовлетворительные перспективы. Для Одессы – это проект Карантинного мола (2 причала длиной 650 м каждый должны обеспечить прирост годового грузооборота на 600 тыс. TEU), для Южного и Ильичевска – это проекты развития их контейнерных терминалов. Следует отметить, что не только перевалка грузов, идущих из портов других стран, является стимулом для развития мощностей контейнерных терминалов. Ожидается также и значительный рост грузопотоков из портов Днепра, которые будут нуждаться в хорошем перевалочном порту, не говоря уже о таком стимуле, как прямые линии.

4. Стоимость. С введением в законодательное поле понятия траншипмента Минтранс Украины установил скидку в размере 50 % на все контейнерные грузы, идущие в этом режиме через отечественные порты. Однако даже при таком значительном снижении цен специалисты по-прежнему негативно относятся к политике государственного регулирования минимальных аккордных ставок, а главное к факту значитель-

ного превышения последними рыночных расценок (поскольку даже с 50 %-й скидкой украинские тарифы на 15 – 20 % выше румынских) [4]. На сегодняшний день неконкурентоспособные цены услуг украинских портов и устаревший механизм их фиксирования стали "новыми" главными проблемами для траншпимента.

Режим траншпимента в украинских портах способен обеспечить около 60 млн долларов дополнительной годовой прибыли [5], что является важным источником роста отчислений в бюджеты всех уровней. Отсюда – важность адаптации системы морского транспорта Украины к рыночным условиям с целью получения конкурентных преимуществ на этом перспективном для страны направлении.

**Литература:** 1. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення митного оформлення транзитних вантажів : Закон України від 01.06.2010 р. № 2300-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=2300-17>. 2. Wijnolst N. Ships, larger and larger: containerships of 18000 TEU – impacts on operators and ports., Dynamar Liner Shipping 2020 : workshop / N. Wijnolst. – London, 2000. – P. 13–29. 3. Варваренко В. О траншпименте контейнеров в портах України [Електронний ресурс] / В. Варваренко // Транспорт. – 2010. – № 26. – Режим доступу : <http://pravda.tis.ua/pravda/?p=4288>. 4. Гребеник К. Контейнери заманивають скидками [Електронний ресурс] / К. Гребеник // Экономические известия. – Режим доступа : <http://eizvestia.com/markets/full/kontejnery-zamanivayut-skidkami>. 5. Про внесення змін до Закону України "Про транзит вантажів". Пояснювальна записка до проекту Закону України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://gska2.rada.gov.ua/pls/zweb\\_n/wbeproc34?id=&pf3511](http://gska2.rada.gov.ua/pls/zweb_n/wbeproc34?id=&pf3511).

Рецензент  
канд. экон. наук,  
профессор Поддубный И. А.

Стаття надійшла до редакції  
13.12.2010 р.

УДК 338.242.4.025.88

**Круглов В. В.**  
**Морозова С. В.**

## ПРОБЛЕМИ І ТЕНДЕНЦІЇ УПРАВЛІННЯ ДЕРЖАВНИМ МАЙНОМ В УКРАЇНІ

*Анотація. Проаналізовано стан державної власності в Україні та зроблено статистичний аналіз надходження коштів до державного бюджету. Визначено головні проблеми управління державною власністю та запропоновано можливі шляхи їх вирішень.*

*Анотация. Проанализировано состояние государственной собственности в Украине и сделан статистический анализ поступлений средств в государственный бюджет. Выявлены основные проблемы управления государственной собственностью и предложены возможные пути их решения.*

*Annotation. Application-state property protection in Ukraine is analyzed, and an analysis of statistic to receipt of State budget is made. The main problems of the management of public property are identified and their possible solutions are suggested.*

*Ключові слова: державна власність, приватизація державного майна, оренда державного майна.*

Питання визначення оптимальних розмірів державного сектору, меж втручання держави в економічний процес, управління державною власністю залишаються актуальними для всіх промислово розвинутих країн. Багатьма відомими зарубіжними та українськими вченими (В. Авер'янов, Г. Атаманчук, В. Бандурін, В. Кошкін, Б. Пасхвер, Е. Савас, Дж. Сакс, Дж. Стігліц, М. Шкільняк та іншими) ведуться численні дискусії з цього приводу. В Україні, на жаль, відсутня чітка позиція щодо місця та ролі державного сектору в економіці, на сучасному етапі повноцінної моделі розвитку державного сектору не сформовано, його роль у національній економіці повністю не визначено. Фактично держава не стала ефективним власником – до кінця не організовано систему обліку масштабних показників державного сектору, вимагають поглиблення теоретичне обґрунтування і практичне удосконалення механізму формування структури державного сектору та оцінки ефективності діяльності його об'єктів. Ці тенденції обумовили необхідність дослідження всього комплексу проблем, пов'язаних із функціонуванням державного сектору економіки та управлінням державним майном.

В Україні частка державного сектору у ВВП становить 37 %, що значно перевищує рівень як розвинутих країн, так і країн, що розвиваються (у Канаді, Великобританії та Італії – близько 15 %, у США і Німеччині – близько 20 %, у Польщі – 25 %) [1].

З 1992 по 2010 рр. змінена форма власності 123 026 об'єктів, з яких 28 401 – об'єкт державної форми власності, і 94 625 – комунальної [2].

Станом на 31.03.2010 р. у державній власності перебуває 40 524 об'єкти державного майна, які не увійшли до статутних капіталів господарських товариств, але перебувають на їх балансі [3].

Підвищення ефективності управління державною власністю вимагає обґрунтування системи участі органів державного управління у цьому процесі. Кожний з органів системи управління регулює свій сегмент ринку власності або виконує окремі функції на ньому. Як показує світовий досвід, у країнах з перехідною економікою регулювальні функції держави на ринку власності виконує єдиний орган, якому держава або делегує ці повноваження, або наділяє його цими повноваженнями. Особливу роль у цій системі повинен відігравати Фонд державного майна України, який спеціалізується на розв'язанні завдань управління державною власністю і тому повинен бути наділений владними повноваженнями, достатніми для виконання своїх основних функцій.

Метою даної роботи є чітке визначення проблем, пов'язаних з розвитком управління державним майном та наданням пропозицій для їх рішення.

Для досягнення визначеної мети необхідно проаналізувати стан державної власності в Україні та, враховуючи проведений аналіз, розробити систему управління власністю на державному рівні.

Суперечки відносно того, приватизувати чи управляти, базуються більше на небажанні зрозуміти принципової різниці між державою і приватним власником щодо використання інституту власності. Більшість економістів сходяться на думці про низьку ефективність державної форми власності порівняно з приватною [4]. Приватна особа не займатиметься неприбутковим бізнесом, тоді як держава не має можливості відмовитися від неефективних виробництв. У цьому питанні вона керується не стільки мотивами комерційного характеру, скільки соціальними потребами суспільства, щодо якого вона має обов'язки, які і визначають іманентні їй функції. Великі підприємства утримуються державою для забезпечення зайнятості та оптимізації регіональної інфраструктури, для здійснення природоохоронних заходів і непрямого конкурентного цінового регулювання. У рамках окремих підприємств діяльність держави пов'язана з необхідністю вирішення безлічі проблем щодо запровадження ефективних моделей управління та інноваційних програм, використання інструментів фондового ринку і підвищення якості менеджменту, організацією належного контролю за своєчасним і повним надходженням до державного бюджету прибутків державних підприємств і дивіден-