

– потреби самої регіональної економічної системи, як інтегрального суб'єкта і власника всіх активів, позиціонованих в ній, в адекватній інформації, новому знанні і засобах регіонального розвитку;

– аналогічні потреби суб'єктів внутрішньої і зовнішньої середовища регіона, які отримують доступ до інформаційним інструментам безкоштовно або на основі трансакцій [1, с. 19].

Перехід до нової економіки і становлення ефективного моделі функціонування української економіки є основною метою проведення економічних реформ при активному використанні інформаційних технологій. Нова економіка трактується як вплив високих технологій на економічне середовище, що веде до зміни макроекономічних параметрів розвитку економіки, – такої глобальної підходи актуалізує всі соціально-економічні процеси.

По мірі розвитку інформаційних технологій і посилення впливу інформаційних процесів на економіку і суспільство в цілому відбувається переосмислення і перегляд теоретичних концепцій в руслі інформаційної парадигми.

ЛИТЕРАТУРА

1. Зелінська М.В. Інтегровані інформативні інструменти розвитку регіональних економічних систем : автор. дис. на здобуття наук. ступення докт. екон. наук: спец. 08.00.05 «Економіка та управління» – [Текст] / М.В. Зелінська – Майкоп, 2011. – 41 с.
2. Михнева С. Г. Критерії і координати інформаційної економіки [Текст] / С. Г. Михнева // Известия высших учебных заведений. Поволжский регион. Общественные науки. – 2012. – № 2 (22). – С. 98–106.
3. Стрелец І. А. Соціально-економічні наслідки інформаційної глобалізації : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня докт. екон. наук: спец. 08.00.01 «Економічна теорія» [Текст] / І.А. Стрелец – М., 2003. – 43 с.

К. С. Ємельянова,

*викладач кафедри економіки і міжнародних економічних відносин,
Міжнародний гуманітарний університет*

ФОРМУВАННЯ ПЕРЕДУМОВ РОЗВИТКУ КРУЇЗНОГО БІЗНЕСУ В УКРАЇНІ

Круїз є однією з найперспективніших та динамічних форм туризму. З 1980–2010 рр. темпи розвитку ринку круїзних послуг в країнах CLIA склали 7,6 %. Однак питома вага країн колишнього Радянського Союзу є вкрай низькою і складає приблизно 3% загального обсягу світового круїзного ринку. З точки зору основ розвитку національної економіки, круїзний бізнес є тим видом діяльності, який поєднує між собою дві інфраструктурні сфери – транспорт і туризм. Стан розвитку обох з них відображає загальну економічну ситуацію в країні, формує прибутки суб'єктів суміжних секторів національної економіки.

В Україні, яка має вихід до Чорного моря, розвиток круїзного бізнесу є надзвичайно важливим завданням, адже дозволить підтримати економіку при-

морських регіонів, сприятиме збільшенню кількості робочих місць, модернізації інфраструктури. В країнах ОЧЕС, до яких входить і Україна, лише нещодавно розвиток круїзного судноплавства постав гострим питанням і почалися розробки заходів забезпечення його стійкого розвитку.

Круїзна індустрія в Україні знаходиться на стадії уповільненого розвитку, не зважаючи на значний потенціал і наявність необхідних для цього ресурсів. Так, Україна представлена 63 портами і терміналами, що значно перевищує аналогічний показник Росії, Болгарії, Туреччини, Молдови і інших країн чорноморського регіону [1].

Передумови розвитку круїзного бізнесу в Україні можна згрупувати в три категорії: природні умови (географічне розташування, кліматичні умови, природні ресурси); соціально-економічні умови (кількість населення, обсяг ВВП та ВВП на душу населення, середній дохід на душу населення, валютний курс гривні по відношенню до іноземних валют, інфляція тощо); організаційні умови (кількість державних і регіональних програм розвитку, кількість міжнародних програм розвитку і проектів приватно-державного партнерства). Загальносвітова тенденція скорочення строків круїзів позитивно впливає на можливість розвитку круїзного бізнесу в Україні, адже проблеми в інфраструктурі і туристичній сфері обмежують перспективи організації довготривалих екскурсій поза бортом судна.

Ринок круїзних послуг є залежним від загальної економічної кон'юнктури, тому сукупність різного роду ризиків може негативно вплинути на його стійкий розвиток. Ці ризики можуть виникнути у будь-якому аспекті круїзного бізнесу і призвести до негативних наслідків для ринку круїзних послуг в цілому. Для круїзного бізнесу характерно виникнення майже в однаковому ступені обох груп ризиків. На рівні індустрії ризик проявляється як загроза зменшення темпів її розвитку, втрати прибутків її основними суб'єктами. Тому, концепція розвитку круїзного бізнесу в Україні повинна базуватися, в тому числі, на стратегії, управління ризиками і, отже, забезпечити основу для його конкурентоздатності.

Задля розвитку круїзного бізнесу в Україні необхідно створити єдину законодавчу базу його регулювання, збільшити виробничі потужності портів, оновити інфраструктурні об'єкти. Так, передбачається, що дія нового закону України «Про морські порти» сприятиме надходженню інвестиційних ресурсів до портів за рахунок передачі у концесію окремих їх об'єктів.

Стратегія світових судноплавних компаній щодо опанування ринку круїзних послуг України засновується або на початковому бажанні вийти на цей сегмент з метою формування диверсифікованої пропозиції, або на необхідності разового суднозаходу до портів України під час круїзу. Сучасні тенденції свідчать про підвищення інтересу з боку судноплавних компаній до включення українських портів у власні круїзні маршрути у зв'язку з перенапругою європейських курортів, історико-культурною цінністю українських міст і їх відносною невідомістю для пасажирів. Такий підхід, який передбачає розгляд України як транзитної держави під час маршруту до портів Середземного моря, є вигідним для круїзних компаній, адже пов'язаний з порівняно низькими витрата-

ми. Проте, для України така ситуація означає втрату позиції на світовому ринку морських пасажирських перевезень.

Також негативно впливає на стан круїзного бізнесу в Україні стагнація вітчизняної галузі суднобудування. В сучасних умовах в Україні працюють лише сім суднобудівельних компаній: Чорноморський суднобудівельний завод (м. Миколаїв), ДП «Суднобудівельний завод ім. 61. Комунарів» (м. Миколаїв), Херсонський суднобудівельний завод (м. Херсон), Завод «Залів» (м. Керч), ВАТ Суднобудівельна компанія Феодосії «МОРЕ» (м. Феодосія), Завод «Ленінська кузня», Суднобудівельний завод «Плаз». Практично всі вони виконують замовлення іноземних компаній, здебільшого, на постачання не готової продукції, а її запчастин. Загальний тоннаж суден, які ходять під прапором України, з 1993 по 2010 рік скоротився в 5,8 разів. В той час як у Туреччині за цей же період збільшився на 13 % [2]. Одними із дієвих інструментів вирішення цієї проблеми в короткостроковому періоді є бербоут-чартер та конверсія суден.

Велика вартість будівництва нових суден визначає факт пошуку учасниками круїзного бізнесу іноземних контрагентів для спільних капіталовкладень. Проте, законодавство України обмежує можливості участі іноземних компаній у стратегічних галузях, якими залишаються судноплавство і суднобудівництво і, тому, компанії змушені реєструвати нові судна під іншими більш «лояльними» в цих питаннях флагами, наприклад, Панами. В цьому аспекті актуальними стають питання створення другого (відкритого) реєстру в Україні з метою стимулювання судовласників входити до нього на основі надання ним податкових пільг. Крім того, завищені суми мита, реєстрації суден, практика неповернення ПДВ також сприяють занепаду вітчизняної індустрії суднобудівництва і пасажирського судноплавства. Другий реєстр забезпечив би, в тому числі, і захист трудових ресурсів в круїзному бізнесі, адже розширив би офіційну трудову базу робітників на круїзних суднах і збільшив би їх права.

Не зважаючи на те, що суднобудівництво є пріоритетною галуззю в Україні, державна підтримка його розвитку залишається на вкрай низькому рівні. З часів незалежності по сьогоднішній час було прийнято близько ста різноманітних законів і програм, проте вони практично не призвели до суттєвого поліпшення ситуації.

Втративши конкурентні переваги в суднобудівництві, Україна поступово втрачає позиції на ринку морських пасажирських перевезень в регіоні. В структурі перевезень в Україні переважають поромні перевезення, темпи зростання яких є уповільненими. Найбільше місце займають перевезення на поромах типу Ро-Ро. Лідером на українському ринку поромних перевезень такими суднами є судноплавна компанія «Укрферрі» [3]. Особливим попитом користуються грузинський і турецький напрями. За останні роки на ринку поромних перевезень на Чорному морі конкуренцію Україні складає Росія, яка активно сприяє розвитку національного круїзного бізнесу.

Круїзні перевезення в Україні характеризуються сезонністю надання послуг. Найбільш популярними для суднозаходів іноземних лайнерів є літо та осінь, що пов'язано, в першу чергу, з особливостями температурного режиму в регіоні. Така чітко виражена сезонність круїзного бізнесу створює додаткові перешкоди для його стійкого розвитку.

Економічні передумови розвитку круїзного бізнесу в Україні є, в цілому, негативними. У зв'язку з тим, що попит на круїзні послуги напряму залежить від рівня життя, він є набагато меншим, ніж в інших країнах. Так, починаючи з 2002 р., наблюдається тенденція до зменшення частки витрат національних домогосподарств на відпочинок і культуру. Якщо в 2003 р. вона складала 2,3 % загальних витрат, то в 2012 р. – лише 2 %. Найбільш піковими у зниженні за цей період роками були 2009 і 2010 рр., витрати на відпочинок у яких практично дорівнювали показникам 2000-х рр. [4]. Більш того, розподіл населення за середньою вартістю доходів демонструє те, що в Україні переважає група людей з доходами до 1560 грн. на місяць (23,9 %). Крім того стійка тенденція послаблення курсу гривні по відношенню до євро і долару ще більше загострює проблему високої вартості для українських споживачів круїзних послуг на світовому ринку і обумовлює необхідність розвитку власного. Як зазначає І.А. Голубкова іншим стримуючим фактором розвитку вітчизняного круїзного бізнесу є відсутність механізму валютних обмежень, що «призвело до значного відтоку валютних ресурсів, зокрема, до Туреччини» [5, с. 105].

Також до загально-економічних факторів, які впливають на розвиток круїзного бізнесу в Україні, є схильність до заощадження. Адже в тих країнах, де ця категорія дорівнює великим значенням, це означає, що споживчі витрати є помірними, проте інвестиційні капіталовкладення, на які спрямовуються збережені фінансові ресурси, є значними і навпаки. За даними [6] у 2009 р. валові заощадження в Україні скоротилися на 21,6 млрд. грн., тобто додаткова одиниця ВВП за мінусом сплачених податків в більшій мірі спрямовується на додаткове споживання товарів. Таку тенденцію важко оцінити однозначно, адже вона позитивно впливає на потенційний попит на круїзні послуги, проте – негативно на інвестиції в круїзній індустрії.

Загальна демографічна характеристика населення теж негативно впливає на обсяги попиту на круїзні послуги. Якщо у 2011 р. населення складало 45 млн. 778 тис. чол., то у 2012 р. – вже 45 млн. 633 тис. чол. Однак у зв'язку з тим, що круїзні послуги орієнтовані на платоспроможну групу населення з доходами вище середніх, необхідно відмітити, що категорія українців з прибутками вище 3 720 грн. на місяць у 2012 р. складає вже 4,1%.

До того ж традиції споживання в Україні свідчать про невідповідність реальних доходів і витрат населення, бажання отримати більше, ніж можливо. Саме з цієї причини кількість споживчих кредитів в країні є значною. Так, кредити, надані домашнім господарствам депозитними корпораціями на кінець червня 2013 р. становили 190 млрд. грн., а темп їх приросту – 0,2%. Найбільшу частку цих кредитів складають саме споживчі кредити на строк до двох років – 9,2 млрд. Попит є найважливішою умовою при розробці концепції надання круїзних послуг. Хоча в Україні він не відрізняється значними обсягами, проте сукупність додаткових умов, в першу чергу, природно-культурні чинники створюють основу її конкурентних переваг порівняно з іншими країнами.

Таким чином, при середньому рівні цін на круїзні послуги більша частина населення України не може дозволити собі такі високі витрати. Тому, Україна у найближчий час не здатна позиціонувати себе як регіон формування пасажиропотоків на світовому круїзному ринку. Її завданням в середньо– і довгостро-

ковій перспективі має стати розвиток і реалізація потенціалу приймаючого регіону у світовій круїзній індустрії. Від таких дій виграють національна туристично-рекреаційна сфера, інфраструктурні об'єкти і економіка в цілому. Пізніше доцільним стане розгляд питань щодо виходу українських учасників круїзного бізнесу на світовий ринок, залучення ними пасажирів з інших країн.

ЛІТЕРАТУРА

1. Пріоритети розвитку морегосподарського комплексу України в умовах глобалізації [Електронний ресурс] // Аналітична доповідь. – Режим доступу: http://od.niss.gov.ua/content/articles/files/In-t_Str_Issl_Analit_Dop-9a47b.pdf.
2. Українські кластери суднобудування [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ucluster.org/universitet/klasteri-ukraina/2012-study/perspektivni-napryamki-klasterizacii-vodnikh-resursiv/klasteri-sudnobuduvannya/>
3. Особливості поромних перевезень [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://cseswt.od.ua/phpbb3/viewtopic.php?f=5&t=24/>
4. Структура витрат домогосподарств України [Електронний ресурс] // Державна статистична комісія України. – Режим доступу: http://ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2007/gdvdg_rik/dvdg_u/strukt2006_u.htm/
5. Голубкова І. А. Теоретичні основи стратегічного розвитку круїзного судноплавства України : дис. ... д.е.н. наук: 08.00.03 / Голубкова Ірина Анатоліївна. – Одеса, 2012. – 341 с.
6. Горідько Н. П. Заощадження в сучасній економіці України / Н. П. Горідько // БІЗНЕСІНФОРМ. – 2011. – № 7(2). – С. 12–15.

О. Ф. Запорожець,

кандидат економічних наук,

викладач кафедри менеджменту,

Міжнародний гуманітарний університет

ОКРЕМІ АСПЕКТИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДІЄВОСТІ КОНТРОЛЮ МИТНОЇ ВАРТОСТІ В УКРАЇНІ

Митна вартість товарів, що імпортуються в Україну та експортуються з України, є однією з найбільш важливих категорій, які застосовуються в роботі органів доходів і зборів України, зокрема митницями і митними постами.

Законність, правильність та повнота нарахування мит та податків українськими митницями на імпортовані та, інколи, на експортовані товари, залежить від правильного визначення чисельного значення митної вартості цих товарів. Дана митна категорія є також дуже важливою для оцінювання статистичних даних та макроекономічних заходів, які, у свою чергу, визначають різноманітні зміни та тенденції у зовнішній економічній політиці кожної держави. Варто підкреслити, що Європейський Союз (ЄС) і Україна висловлюють свої погляди на застосування норм українського законодавства щодо митної оцінки та застосування правил Світової організації торгівлі (СОТ) [1; 2].

На теперішній час члени СОТ, у тому числі ЄС і Україна, визначають митну вартість товарів для цілей зовнішньої торгівлі відповідно до положень Генеральної угоди про тарифи та торгівлю (ГАТТ), зокрема положень статті VII цієї Угоди, та відповідно до Угоди про застосування статті VII Генеральної угоди