

2. Департамент з підвищення конкурентоспроможності регіону Харківської обласної державної адміністрації [Електронний ресурс]. офіц. веб-сайт. – Режим доступу: <http://www.compet.kh.gov.ua>. – Назва з екрану.

3. Інформаційне агентство ТОВ «УНІАН» [Електронний ресурс]. офіц. веб-сайт. – Режим доступу: <http://yearago.unian.ua>. – Назва з екрану.

ФІНАНСОВИЙ РИНОК УКРАЇНИ: ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

Повжик К. В., аспірант

*Науковий керівник: Абакуменко О. В., д.е.н., професор
Чернігівський національний технологічний університет*

На сьогодні в Україні все більш значущим стає питання формування ефективно організованого та стабільного фінансового ринку. Фінансовий ринок складається з декількох сегментів: валютний ринок, ринок цінних паперів, кредитний ринок та ринок фінансових послуг. Особливістю фінансових ринків країн, економіка котрих знаходиться на етапі становлення, є нерівномірність у розвитку цих сегментів: кредитний ринок є добре розвиненим, а інші сегменти перебувають на початкових стадіях розвитку і є вразливим до внутрішніх та зовнішніх кон'юнктурних коливань.

Аналіз даних Державної служби статистики та НБУ свідчить, що за 2007 р. номінальний ВВП зріс на 32,5%, 2008 – 31,5%, активи банків зросли за аналогічний період на 76,2% та 54,5%, за 2013 р. ВВП зріс на 3,1%, активи – 13,4%. Випереджальні темпи росту банківських активів вказують на наявність короткотермінового спекулятивного капіталу. Загалом, станом на кінець 2014 р. активи комерційних банків становили 1361852 млн. грн. Також зростання депозитного портфелю (0,8%) значно меншими обсягами ніж кредитного (12,1%) у 2014 р. вказує на наявність проблем ліквідності, що спричинена масовими відтоками заощаджень через тотальну втрату довіри до установ серед населення. Згідно даних НБУ, протягом 2014 р. збитки комерційних банків склали майже 53 млрд. грн.

Зазначимо, що дії НБУ щодо підтримки фінансових інститутів не дали очікуваних результатів. Зокрема, протягом 2014 р. загальний об'єм рефінансування склав 222,3 млрд. грн. Проте розподіл переважно здійснювався виходячи не з якісних критеріїв, а політичних вподобань, саме тому дії не дали потрібного ефекту для стабілізації банківського сектору, але сприяли скороченню золотовалютних резервів. Регулювання НБУ валютного ринку також не було ефективним: протягом 2014 р. гривня девальвувала більш ніж вдвічі, що спричинило паніку серед населення, дало поштовх розвитку сірого та чорного валютних ринків, значною мірою ускладнила умови роботи для суб'єктів господарювання.

Фондовий ринок України характеризується слабкістю та нерозвиненістю. Станом на кінець 2014р., на ринку зареєстровано 10 організаторів торгів, що жодним чином не підвищує якість послуг, навпаки, створює умови для

маніпуляції з цінами. Із загального обсягу торгів, понад 90% припадає на 3 біржі: ПАТ «Фондова біржа «Перспектива», ПАТ «Фондова біржа «ПФТС», ПАТ «ПФБ». Згідно даних НКЦПФР, протягом 2014 р. сума укладених контрактів сягнула 629,4 млрд. грн., з них 88% займали державні облігації та облігації місцевої позики, що вказує про фактичне фінансування дефіциту державного бюджету та свідчить про невиконання фондовим ринком свого головного призначення – залучення довгострокових фінансових ресурсів в економіку.

Сектор фінансових послуг включає в себе страхові компанії, недержавне пенсійного забезпечення, лізингові компанії та ін. Найбільш капіталізованим серед них є ринок страхових послуг, загальні активи страховиків у 2014 р. склали 70261,2 млн. грн., у порівнянні з переднім роком вони зросли на 5,8%. Лізинг як альтернатива достроковому кредитуванню також широко не представлені, зокрема, обсягів лізингових угод у 2014 р. склав 58304 млн. грн.

Виходячи з ідентифікованих проблем та особливостей функціонування вітчизняного фінансового ринку, пропонуємо наступні пропозиції щодо його подальшого розвитку:

- ґрунтовний перегляд підходу до регулювання вітчизняного фінансового ринку шляхом переходу від секторної моделі регулювання фінансового ринку до моделі на основі завдань («двох вершин»), одним із завдань якого має стати обґрунтування граничних темпів приросту кредитного портфелю банків та грошової пропозиції;

- удосконалення законодавства з питань захисту прав інвесторів;

- подальше очищення банківського сектору від неефективних банків, удосконалення механізму рефінансування, вдосконалення вимог щодо нормативів достатності капіталу, уніфікація звітності згідно міжнародних вимог, надання пільг комерційним банкам, що кредитують пріоритетні галузі економіки;

- стабілізація валютного ринку шляхом вирівнювання офіційного та ринкового курсів, відміни додаткових платежів за валюто обмінні операції, введення переліку критичного імпорту, викуп валюти від експорту через НБУ і забезпечення експортерам права купівлі валюти у регулятора;

- підвищення ролі фондового ринку шляхом підвищення прозорості його діяльності, розбудова інфраструктури ринку, проведення активної роботи з питань ознайомлення населення та власників малого та середнього бізнесу стосовно джерел кредитування та напрямків заощаджень, збільшення пропозиції фінансових інструментів, укрупнення та консолідація існуючих фондових бірж.

Література.

1. Офіційний сайт НБУ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.bank.gov.ua/>

2. Офіційний сайт НКЦПФР [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.nssmc.gov.ua/>

3. Офіційний сайт Державної служби статистики [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

4. Офіційний сайт Нацкомфінпослуг [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://nfp.gov.ua/>

5. Абакуменко О. В. Розвиток кон'юнктури фінансового ринку України: Монографія / О.В. Абакуменко – Чернігів: ПАТ «ПВК «Десна», 2013. – 464 с.

DEVELOPMENT OPTIONS OF OWN SHIPPING AS AN INTEGRAL PART OF ECONOMIC DEVELOPMENT OF UKRAINE

Redina I. V., Ph.D.

National University "Odessa Academy of Law"

Maritime transport because of the geographical location of our country is the most important factor in the development of foreign economic relations and the economy in general, so creating favorable conditions for its development and operation is extremely important task.

World experience shows that an integral part of economic development of any sea state is developing its own navigation. It should be noted that the global economy is characterized by the extension and deepening of foreign trade, most of which is can't work without sea transportation. Maritime transport takes an important role in ensuring of such links. On this issue for Ukraine as a sea state an important problem is the formation and development of its own national maritime fleet, which allow avoiding economic dependence on other countries in securing of its trade relations.

Globalization has fostered a progressive fragmentation of production.

International companies, in fact, have progressively sought and adopted production systems capable of guaranteeing reduced time-to-market and flexibility, specifically with the intent of acquiring strategic competitive advantages. Freight transport and logistics have thus acquired a strategic role in fierce international competition.

Transport demand is closely related to output and international trade. In the last twenty years emerging countries have grown, especially, Asia and thus trade routes have extended. Shippers or forwarders, in this context, seek the best conditions to reach final destination and, as it is for mode choice, they often opt for high service quality.

Short Sea Shipping (SSS) has been defined by the European Union commission as “the movement of cargo and passengers by sea between ports situated in geographical Europe or between those ports and ports situated in non-European countries having a coastline on the enclosed seas bordering Europe”[1, p.5].

Truck traffic, growing on the highways, has created environmental and societal problems, such as road congestion, air pollution, accidents. SSS offers the solution for freight transport, providing an intermodal option, that help shifting long-haul traffic from land to sea. SSS offers such an advantage as adding more capacity to transportation network at low cost. Moreover, it is very competitive, due to economies of scale and fuel efficiencies.

SSS produces many public benefits, as it removes trucks from highways, reduces congestion on major trade corridors, decreases accidents and improves air quality. Also European Union considers short sea shipping services a key development for sustainable and effective transport supply system.