

З урахуванням зазначених негативних тенденцій актуальними є наступні шляхи вдосконалення системи фінансової безпеки України:

- встановлення меж іноземної участі в капіталі вітчизняних організацій;
- галузеві обмеження (обмеження або заборона доступу іноземних інвестицій у галузі, визнані особливо важливими для економічного та соціокультурного розвитку держави);
- заходи відносно кампаній, що здійснюють недобросовісну конкуренцію;
- розробка дієвих систем контролю залучення і використання коштів іноземних запозичень.

Формування і практична реалізація дієвого механізму регулювання фінансової безпеки України дасть змогу забезпечити ефективне функціонування національної економічної системи та стале економічне зростання держави.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Головченко О. Економічна безпека регіону як гарантія стабільності національної економіки : [монографія] / О.М. Головченко. – Одеса : БВВ, 2008. – 399 с.
2. Ткаченко В. Об особенностях финансовой безопасности Украины в условиях рыночных трансформационных процессов / В.Г. Ткаченко // Міжнародний науково-виробничий журнал «Економіка АПК». – 2009. – № 6. – С. 8–14
3. Хорошева А. Условия обеспечения финансовой безопасности государства / А.С. Хорошева // Финансы, учет, банки. – 2008. – №14. – С. 90–96

**Т. В. Деркач,**  
*кандидат географических наук, доцент,  
доцент кафедры менеджмента,  
Международный гуманитарный университет*

## ИНФОРМАЦИОННАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ СОВРЕМЕННОЙ ЭКОНОМИКИ

Информационная экономика является этапом формирования и развития новой экономики – экономики, основанной на знаниях. Трансформация предметной области современной экономической науки обусловлена информационной, инновационной и региональной парадигмами. Функционирование и развитие информационного рынка определяет развитие производства, сферы сервиса, малого и среднего бизнеса, способствует гармоничной и всесторонней интеграции стран в мировое информационное пространство. В результате начинает складываться глобальная экономика – экономика, движущими факторами которой являются информация, знания, компьютерная и телекоммуникационная инфраструктура.

Информационная глобализация оказывает влияние на все сферы социально-экономической жизни общества, изменяя поведение экономических субъектов на микроуровне и трансформируя макроэкономическое пространство. Информационная экономика – это экономическая система, в которой большая

часть ВВП обеспечивается деятельностью по производству, обработке, хранению и распространению информации [3, с. 6].

Таким образом, информационную экономику следует трактовать как новый уровень экономических отношений и бизнес-процессов, обеспеченный развитием инновационного ИТ-сектора и обеспечивающий рост качества жизни общества, благосостояния страны в целом, которого невозможно было достигнуть при прошлом технологическом укладе [2, с. 99].

Информация становится основным ресурсом, а экономическая деятельность, основанная на ограниченности ресурсов, уступает место экономической деятельности, основанной на изобилии информации и способов её передачи.

Изобилие информации, присущее экономике в условиях использования новых технологий создаёт двойственную ситуацию. С одной стороны, имеется доступ к огромному количеству информации, что повышает степень вероятности нахождения среди всей информации той, которая является наиболее значимой. С другой стороны, огромный объем информации затрудняет процесс поиска и идентификации целевой востребованной информации [3, с. 12].

Специфика развития информационной экономики предопределила выделение её основных секторов – сервисно-социального, информационно-научного и технологического, инфраструктурно-логистического.

Одним из важнейших критериев уровня развития информационного сектора экономики является доступность информации и информационной инфраструктуры для граждан страны и её регионов. Это породило феномен цифрового неравенства, объясняемый разной степенью доступности информации для общества и отдельных его представителей. Выражается это, в свою очередь, в явлении информационной асимметрии – разном уровне доступности информационных ресурсов, продуктов и услуг для граждан, проживающих в тех или иных регионах страны. Преодоление цифрового неравенства и информационной асимметрии приводит к повышению благосостояния населения и уровня развития информационной экономики в целом.

В информационном обществе информационные ресурсы будут представлять его основную экономическую ценность, его самый большой потенциальный источник богатства.

В настоящее время разработано значительное количество различных систем индикаторов и индексов, которые используются для проведения сопоставительного анализа развития различных стран мира в направлении информационного общества, экономики знаний, а именно: индикатор технологической оснащённости, индикатор прозрачности коммуникаций, индикатор состояния информационного общества, индекс информационного неравенства и др.

Статистические и информационные данные свидетельствуют о том, что основы информационной экономики заложены практически во всех странах мира, при этом её развитие достаточно неравномерно, и на сегодняшний день можно выделить страны, формирующие её ядро и периферию [2, с. 100].

Информационный сектор оказывает решающее воздействие на региональное развитие. Региональная экономическая система обладает разветвлённой структурой, каждый элемент которой имеет свои локальные цели, которые корреспондируют между собой в процессе развития экономики региона. Усиле-

ние учётно-аналитической функции в региональных экономических системах, практика отражения в информационных базах данных ресурсов, факторов и результатов деятельности таких систем представляют собой значительные сложности. Потребность в информационных инструментах развития региональных экономических систем ещё не насыщена, о чем свидетельствуют появление и апробация новых индикаторов, методик отражения, анализа и оценки информации о регионах-субъектах. При этом возрастание роли региональной составляющей процесса социально-экономического развития обуславливает необходимость формирования интегрированных инструментов, адекватных информационной экономике, основанной на знаниях.

В условиях трансформации региональная экономическая система нуждается в полной и достоверной информации о собственной деятельности и имущественном положении, о ресурсах, факторах и результатах региональных воспроизводственных процессов.

Становление информационного сектора экономики, основанной на знаниях, включает адекватную систему информационных инструментов на мега-, макро-, мезо- и микроуровнях организации экономических отношений.

Определяя социальный заказ в информационных инструментах регионального развития, необходимо исходить из того, что региональная экономическая система: во-первых, самостоятельно продуцирует учётно-аналитическую информацию и организует её движение; во-вторых, встроена в более масштабные системы (национальной экономики, международных экономических организаций, мировую экономику); в-третьих, имеет сложную внутреннюю структуру и, следовательно, является метасистемой. Для неё характерны следующие признаки:

- сочетание иерархичности управления и активности отдельных субъектов внутренней среды;
- сопряжение процессов интеграции и дифференциации во внутренней и внешней среде;
- конкурентное взаимодействие с другими региональными системами и субъектами других уровней организации экономических отношений [1, с. 18].

В то же время, при постановке и решении задач инновационного развития региональных экономических систем, субъекты внутренней среды и входящие в регион внешние субъекты экономических отношений вынуждены ограничиваться обособленными и не адекватными возникающим потребностям локальными информационно-аналитическими инструментами, что обуславливает:

- узость информационной и аналитической базы региональных экономических измерений;
- отсутствие адекватной модели процессов, идущих в экономике региона, что препятствует решению задач инновационного развития;
- отчуждение применяемых инструментов от формирования нового знания о региональной экономической системе, выступающего в качестве исходного пункта практики инновационного развития [1, с. 18].

Общественная потребность в региональных информационных инструментах определённым образом структурирована, в ней можно выделить два основных уровня:

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

– аналогічні потреби суб'єктів внутрішньої і зовнішньої середовища регіона, які отримують доступ до інформаційних інструментів 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 підходу 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. ступеня 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 // *Вісник вищих навчальних закладів. Поволзький регіон. Соціальні науки.* – 2012. – № 2 (22). – С. 98–106.
3. Стрелець 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. Стрелець – 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 СЛІА 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 витратами

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., набувається 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](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/klastery-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](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



про тарифи та торгівлю 1994 року. Визначення митної вартості товарів, які ввозяться в Україну відповідно до митного режиму імпорту, здійснюється за основним (ціною контракту) і другорядними методами [3; гл. 9].

Актуальність порушеного питання обумовлює активізацію сервісної роботи митної служби України у забезпеченні виконання у повному обсязі завдань щодо безперебійного оформлення товарів суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності (ЗЕД) і стабільного наповнення державного бюджету. Першочерговими завданнями «митного блоку», які потрібно вирішувати негайно, безпосередньо стосуються спрощення процедури митного контролю: вдосконалення порядку заповнення митних декларацій, застосування кодів і класифікаторів щодо заповнення бланку єдиного адміністративного документу. Однією з головних проблем залишаються питання боротьби з контрабандою і порушенням митних правил, «сірим» імпортом, а також питання повноцінного функціонування в Україні інституту уповноважених економічних операторів.

З урахуванням розвитку стратегічних пріоритетів державної митної та податкової політики, для забезпечення прозорості роботи та відкритості суб'єктів владних повноважень, створення механізмів реалізації права кожного на доступ до інформації, що знаходиться у володінні департаментів та митниць, необхідно продовжити конструктивний діалог з суб'єктами ЗЕД щодо бази даних з митної вартості, приведення її у відповідність з такими цінами, які сформовані і діють в умовах світового ринку тощо.

Проблематикою, пов'язаною з вдосконаленням управлінських підходів щодо процесу здійснення контролю визначення митної вартості товарів, активно займаються такі українські вчені: І.Г. Бережнюк, А.Д. Войцещук, К.Н. Владімиров, О.П. Гребельник, О.Б. Єгоров, С.П. Коляда, А.І. Крисоватий, Т.Д. Ліпихіна, О.В. Мартинюк, В.П. Науменко, П.В. Пашко, С.С.Терещенко, Т.С. Тоцька, Г.О. Хабло та інші. Однак вирішення завдань, які потребують уточнення щодо визначення методичних підходів здійснення контролю правильності митної вартості товарів за правилами та нормами оподаткування, встановленими Податковим кодексом України (ПКУ) та з урахуванням особливостей, визначених Митним кодексом України (МКУ) із застосуванням виважених підходів щодо перспектив його модернізації, аналізом провідного досвіду зарубіжних митних адміністрацій, міжнародних організацій та об'єднань в національній фінансовій науці, слід приділити увагу.

Серед російських вчених: І.Т. Балабанова, Н.М. Блінова, С.В. Барамзіна, О.В. Бодягіна, С.Н. Гамідуллаєва, І.К. Герчикова, Ю.Н. Грачова. Проте, роботи багатьох авторів мають або переважно теоретичний, або суто прикладний характер, недостатньо враховують вимоги об'єктивно сформованої глобалізації та інтеграції світової спільноти, що не дозволяє безпосередньо застосувати результати досліджень для вдосконалення митного адміністрування в українську практику.

Таким чином, має місце протиріччя між існуючим і необхідним рівнем розвитку теоретичних положень і науково-методичного забезпечення управління процесом контролю визначення митної вартості. Означене формулює наукове завдання щодо напрямку дослідження, яке полягає у розвитку теоретичних положень щодо мінімізації вартісних ризиків суб'єктів ЗЕД і митниць у процесі

визначення та здійсненні контролю митної вартості товарів, розробці практичних рекомендацій з її управління.

Керуючись практичними настановами щодо митних формальностей, на рис. 1 окреслимо місце заходів контролю правильності визначення митної вартості товарів у послідовності проведення одноосібного митного контролю та митного оформлення товарів інспектором митниці до типової організаційної схеми при декларуванні.



**Рис. 1. Організаційна схема проведення етапів митного оформлення товарів у процесі декларування**

Як видно з рис.1, інспектор митниці забезпечує виконання митних формальностей з метою дотримання вимог законодавства України з обранням найбільш прийнятних форм митного контролю, направлених на підвищення ефективності митного адміністрування. На рис.1 не відображено схему взаємодії складових процесу митного адміністрування, зокрема з урахуванням спрацювання профілів ризиків на певних етапах, встановлення джерел ризиків та запровадження заходів щодо їх усунення [5, с. 29], а лише акцентовано увагу на особливій ролі митниці у забезпеченні контролю правильності визначення митної вартості товарів. Адже правильність визначення митної вартості є відправним моментом, з урахуванням якого здійснюється контроль щодо адміністрування митних платежів, статистичний контроль та інші форми митного контролю, проведення яких передбачені МКУ [3, Ст. 336].

Зауважимо, базою оподаткування ПДВ для товарів, які ввозяться на митну територію України, ПКУ встановлено договірну (контрактну) вартість, але не меншу за митну вартість цих товарів, визначену відповідно до МКУ, з урахуванням мита та акцизного податку, що підлягають сплаті [4, Ст.ст. 188, 190]. Проте, на даний час не у повній мірі сформовано необхідні правові та організаційні механізми контролю щодо правильності визначення митної вартості, що спричиняє неоднозначність у трактуванні норм законодавства та призводить до

порушень, як з боку учасників ЗЕД, так і з боку митниць. З'ясуємо основні чинники впливу на показник митної вартості товарів, рис.2.



**Рис. 2. Чинники впливу значення митної вартості товарів**

В частині вдосконалення процедур контролю визначення митної вартості необхідним є створення механізму, який би враховував і адекватно реагував на перемінні умови, такі як: випадковий характер розподілу визначальних та підконтрольних показників митної вартості, відмінності в значеннях показників митної вартості, зокрема на етапі її визначення, вплив повної та пільгової ставки мита на вимірювальний показник митної вартості, прагнення суб'єкта ЗЕД до можливого заниження митної вартості, зростаюча ймовірність некоректного визначення митної вартості при завищеній ставці.

В умовах побудови сучасної, конкурентоспроможної, соціально орієнтованої ринкової економіки України, інтегрованої до ЄС, ризикоорієнтована система митного адміністрування повинна враховувати митну вартість товарів як елемент митної справи для можливостей акумулювати зусилля на управлінських підходах з результативного виявлення потенційних ризиків у фактурній вартості товарів, вартості послуг з перевезення, умов поставки тощо. Використання ризиків в процесі здійснення контролю визначення митної вартості товарів забезпечить виявлення фінансових правопорушень, потенційним ризиком яких може стати ухилення від сплати митних платежів під час здійснення митного контролю та митного оформлення товарів, у зв'язку з заниженням митної вартості товарів, а як наслідок – негативний вплив на ефективність наповнення державного бюджету.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Институт развития глобального общества [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.oirgo@ya.ru](http://www.oirgo@ya.ru).
2. EU-Ukraine Negotiations on Customs Issues [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://digest.eba.com.ua/general/165/>.

3. Митний кодекс України [Електронний ресурс] / Відомості Верховної Ради України. – 2012. – № 44–45, № 46–47, № 48, ст. 552). – Режим доступу <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>.
4. Податковий кодекс України [Електронний ресурс] / Відомості Верховної Ради України. – 2011, № 13–14, № 15–16, № 17, ст. 112). – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>.
5. Терещенко С.С. Основи ризик-менеджменту в митній справі та зовнішньоекономічній діяльності / С. С. Терещенко. – Одеса : АТ «Пласке», 2012. – 503 с.

*О. О. Зеркіна,  
старший викладач кафедри економіки  
та міжнародних економічних відносин,  
Міжнародний гуманітарний університет*

### **УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНО-СТРУКТУРНИХ ФОРМ КАДРОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ РЕГІОНУ**

Сучасний ринок робочої сили в Україні характеризується наростаючим дефіцитом кваліфікованих працівників, які не тільки відповідають рівню і специфіці конкретного виробництва, а й активно його розвивають. Аналіз ринку праці [1, с. 265] дозволяє виявити ряд негативних тенденцій:

- скорочення загальної чисельності населення і його старіння;
- наростання структурних диспропорцій на ринку праці, пов'язаних з дефіцитом кадрів за певними професіями та кваліфікаціями, в першу чергу, робочих та інженерних;
- дефіцит осіб, з необхідними для розвитку інноваційного сектору економіки кваліфікаціями і компетенціями.

В інноваційній економіці значні зміни відчувають організаційні моделі та форми праці. Вони зачіпають як поведінку працівників, так і функціонування підприємств. У цій сфері, до найбільш явних тенденцій, виявлених нами при проведенні дослідження, можна віднести наступні процеси:

- суміщення працівником різних трудових функцій і навіть професій, формування комплексної, багатоопераційної праці;
- підвищення ініціативності, самостійності та відповідальності працівника, який звільняється від детальної регламентації, наділяється все більш широкими повноваженнями щодо прийняття рішень і стимулюється до самоконтролю своєї діяльності;
- створення автономних команд і кооперація праці, що забезпечує самостійність, взаємозамінність, згуртованість, взаємне навчання працівників, оптимальну комбінацію їхнього досвіду, професіоналізму, здібностей і відповідальності;
- розширення соціальних функцій і соціальної відповідальності організації, що задає неформальні норми загального контролю та самоконтролю працівників, підвищує значущість суб'єктивних факторів і механізмів виробництва, створює елементи навчальної організації;

- поширення «осередково-мережевого», «стільникового» принципу побудови організації з метою скорочення її ієрархічних рівнів;
- формування «горизонтальної мережі» на основі створення в організації автономних команд, які можуть розвиватися в більш широкій мережі, охоплюючи міжфірмові та міжгалузеві взаємодії і формуючи якісно нову архітектуру організації ділового життя в регіоні;
- формування партнерських відносин і різних форм співпраці між структурними підрозділами організації, між працівниками підприємства та його керівниками.

Аналіз практики використання результатів інноваційної діяльності показує, що основна причина їх неефективної комерціалізації полягає в недостатньому кадровому забезпеченні процесу управління інноваційною діяльністю, у відсутності професійного менеджменту і професійних навичок комплексного вирішення комерційних і технічних питань створення нового продукту, а також його виробництва та просування на ринок [2, с. 328]. Гостро не вистачає, насамперед, організаторів інноваційної діяльності та керівників, які розуміють механізми створення, впровадження та відтворення нововведень. Просування результатів наукових досліджень і розробок на ринок наукомісткої продукції може забезпечити тільки органічна взаємодія фахівців з управління інноваційними процесами, які розуміють сутність технологій, з вченими, технологами, інженерами і конструкторами, що розбираються в специфіці інноваційної діяльності. Інноваційна економіка вимагає не просто збільшення кількості освічених працівників і вузьких фахівців, а фахівців якісно нового типу, що володіють фундаментальними знаннями та інноваційним типом мислення, а також підготовлені для інноваційної та науково-технічної діяльності управлінські кадри.

Становлення інноваційної економіки та об'єктивна потреба інноваційного розвитку вимагають розробки нової концепції підготовки кадрів, в основі якої, на нашу думку, повинні бути покладені такі принципи:

- підготовка висококваліфікованих, високоінтелектуальних фахівців, які поєднують необхідні знання, кваліфікації та компетенції, а також системних менеджерів інноваційної діяльності;
- становлення, самореалізація і розвиток творчої активності працівника;
- націленість на постійну генерацію нововведень і вишукування методів та шляхів їх практичної реалізації;
- підготовка кадрів та їх навчання є складовою частиною виробничого процесу, витрати на підготовку кадрів слід розглядати як довгострокові інвестиції, необхідні для розвитку підприємства і регіону;
- створення системи безперервного навчання та підвищення кваліфікації кадрів, інтегрованої в систему виробництва інноваційної продукції;
- навчання управлінню соціально-економічними аспектами процесу створення та реалізації інноваційних розробок;
- співпраця навчальних і наукових закладів регіону з підприємствами, які реалізують інноваційні проекти, в галузі підготовки кадрів та реалізації науково-технічних розробок.

Для подолання дефіциту кваліфікованих трудових ресурсів для інноваційної економіки необхідно вжити заходів, спрямованих на оптимізацію чисель-

ності і раціоналізацію структури зайнятих в економіці регіону (враховуючи відповідність кваліфікації працівників потребам роботодавців), перерозподіл трудових ресурсів на користь наукомістких секторів економіки, раціональне використання трудових ресурсів. Необхідно здійснити перехід від оперативного вирішення виникаючих кадрових проблем пов'язаних із задоволенням поточної потреби роботодавців, до системної роботи по випереджаючому кадровому забезпеченню. У даному напрямку нами виділені наступні завдання, що вимагають пріоритетного вирішення:

1. Сформувати дієву систему моніторингу, аналізу та прогнозування ринку трудових ресурсів регіону.
2. Підвищити ефективність процесу формування, розподілу та залучення трудових ресурсів.
3. Підвищити ефективність заходів, спрямованих на сприяння зайнятості населення.
4. Забезпечити необхідну якість робочих місць.
5. Розвинути систему соціального партнерства на регіональному ринку праці.

Рішення поставлених завдань потребує реформування політики в галузі підготовки науково-педагогічних, наукових, інженерних кадрів, а також фахівців і кваліфікованих робітничих кадрів. Вона повинна базуватися на системній координації діяльності різних відомств і структур, які відповідають за реалізацію програм підготовки, підвищення кваліфікації та атестації кадрів. Для ефективного розвитку системи підготовки, підвищення кваліфікації та атестації кадрів найважливішою проблемою є забезпечення відповідності змістовного та організаційного компонентів освітньої системи реальним потребам розвитку високотехнологічних секторів економіки і науки, подолання локальності, дискретності, і переважно теоретичної спрямованості освітніх програм. Рішення даної проблеми пропонується здійснити шляхом трансформації існуючих форм підготовки і традиційних освітніх структур в гнучкі інтегровані освітні системи (ГІОС). Під ГІОС слід розуміти освітні структури, які мають можливість оперативного реагувати на динамічно мінливі потреби економічного розвитку, використовуючи різні типи, форми і види інтеграції [3, с. 158]. Оперативне реагування виражається:

- у зміні напрямів підготовки та рівнів освітніх програм;
- у зміні форм, змісту і термінів освоєння освітніх програм відповідно до потреб замовників освітніх послуг;
- використанні передових освітніх технологій в процесах підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації кадрів, та ін.

Гнучкість освітньої системи повинна проявлятися в організації структури освітньої системи, в гнучкості навчального процесу та освітніх програм, що дозволить всім учасникам освітнього процесу (школярам, абітурієнтам, студентам, викладачам, аспірантам, науковим співробітникам, фахівцям) реалізувати необхідні їм освітні маршрути. Гнучкість освітньої системи проявляється також у наборі додаткових послуг, які надаються системою споживачам освітніх послуг у формі різних рівнів роботи з ними: довузівської, вузівської та післявузівської. ГІОС можуть набувати різних форм залежно від поставлених цілей і