

явними є диспропорції щодо ефективності застосування відповідних інструментів. Так протягом тривалого періоду часу переважна більшість випущених у обсяг грошей здійснювалась через валютні інтервенції.

Основною метою управління золотовалютними резервами, з інституціональної точки зору, є досягнення оптимального співвідношення показників ліквідності та доходності. Така мета є досить складною для досягнення будь-яким фінансовим інститутом, а особливо НБУ. Так, у відповідності до Закону України "Про Національний банк України", одержання прибутку не є основною метою його діяльності, а тому можливі втрати від вкладення у високоризикові активи не можуть бути виправданими. Але поруч з цим, треба зазначити, що НБУ не відповідає за втрати унаслідок курсових різниць при девальвації валюти, в які розміщена основна частина резервів (в Україні в доларах США). Однак, фактично НБУ отримує прибуток від власної діяльності, що відображається у його звітах та у сумах перерахувань до державного бюджету. Тому досить актуальним питанням є підвищення ефективності управління золотовалютними резервами саме з метою одержання додаткового доходу. Такі дії можуть стати додатковим джерелом наповнення доходної частини державного бюджету, що є особливо актуальним у контексті посилення впливу світової фінансової кризи.

НБУ ставить задачу забезпечення доходності активів, але оцінити ефективність управління золотовалют-

ними резервами на сьогодні досить складно. Це пов'язано з відсутністю офіційної інформації про структуру портфеля активів та валют, і частки вкладень у ті чи інші активи золотовалютних резервів. Крім того, не наводяться обґрунтування вибору країн-емітентів відповідних фінансових інструментів. Серед офіційної інформації наведеної у Бюлетені НБУ можна знайти лише дані по співвідношенню обсягів іноземних валют до золота та інших складових золотовалютних резервів [2]. Так само складно визначити доходність вкладень резервів у цінні папери зарубіжних емітентів.

Глобалізаційні процеси на світових фінансових ринках призвели до появи великих ризиків, пов'язаних із взаємопроникненням фінансових капіталів, що призводить до посилення впливу світової фінансової кризи на національні економіки. Основним елементом, здатним захистити національні економіки від зовнішнього впливу є золотовалютні резерви. Однак, крім функцій загальнодержавного резерву при проведенні грошово-кредитної політики, ефективне управління золотовалютними резервами здатне приносити значні прибутки, на що і вказують сучасні тенденції розвитку цієї сфери.

1. Авдокушин Е., Иванова Е. Выбор параметров паритетного курса и золотовалютных резервов. – Вопросы экономики, 2004, №11. – С. 31-36.
2. Бюлетень НБУ. – 2008. – №12. 3. Лиханов А.И. Золотовалютные резервы и экономический рост // Проблемы экономики, 2007, №5. – С. 25-28.
4. www.bank.gov.ua – Офіційний сайт Національного банку України.

Надійшла до редколегії 18.03.09

О. Піонковська, асп.

СТРУКТУРНИЙ АНАЛІЗ ТРАНЗИТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

У статті подано аналіз транспортного потенціалу країни, визначено структуру транспортно-транзитної системи та розглянуто позитивні та негативні сторони кожної складової транспортної системи.

In article the analysis of transport potential of the country is given, the structure of transport-transit system is determined and the positive and negative sides of each compound transport system are considered.

На сьогоднішній день, питання пов'язані з транспортно-логістичними системами є досить актуальними так, як транспорт є однією з найважливіших галузей національної економіки, від функціонування якої залежать усі сфери суспільного виробництва і соціальний клімат у державі. Стан і розвиток транспортної системи мають для України виняткове значення. Поряд з енергетикою, зв'язком, освітою і охороною здоров'я та іншими інфраструктурними галузями транспорт забезпечує умови життєдіяльності суспільства, будучи важливим інструментом досягнення соціальних, економічних, зовнішньополітичних і інших цілей.

Транспортна система України історично являється базовою інфраструктурою економічної системи держави. Цим визначається її загальноекономічне, соціальне, культурне та політичне значення. Транспорт виконує загальнодержавні та інші функції, активно впливає на процеси розвитку матеріального виробництва, на всю

сферу обороту товарної продукції та її вартість. Природа та особливості транспортна визначають його унікальність, але поки що не в повній мірі використані можливості до інтеграції та координації, як на внутрішньому так і на міжнародних ринках транспортних послуг.

Інфраструктура транспорту в Україні рівнинний характер місцевості полегшує умови транспортування [6]. В Україні існують всі види сучасного транспорту. З огляду на особливості географічного положення України, на систему зовнішньоекономічних зв'язків основу транспортно-транзитної системи країни складають розгалужені залізнична та трубопровідна мережі, автомобільні та залізничні маршрути, а також потенціальні можливості надавати транзитні послуги морським транспортом. Певну роль у реалізації транзитного потенціалу відіграють також повітряний і річковий флот (рис. 1.).

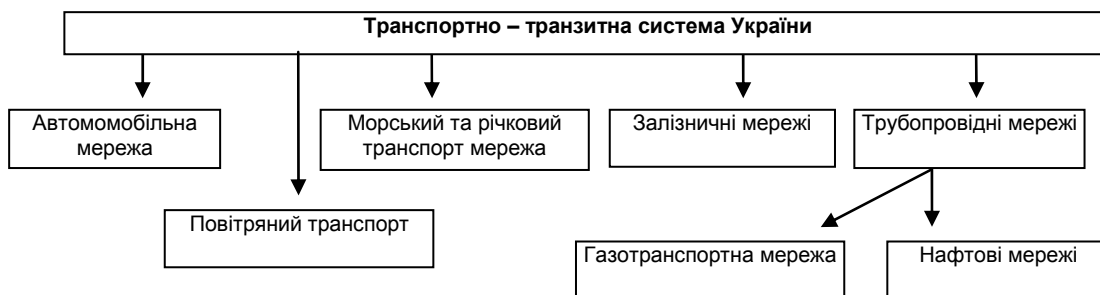


Рис. 1. Структура транзитно-транспортної системи

По території країни проходять два магістральних газопроводи та два нафтопроводи (загальна протяжність яких більше ніж 30000 км). В Україні існує 19 портів на Чорному морі, включаючи Одесу, Миколаїв, Маріуполь та ін. На 1 тис. км квадратних території припадає 37 км

залізничних колій, понад 270 км автомобільних шляхів. Більшу частину вантажів в Україні перевозить автомобільний транспорт (60% всіх перевезень), потім залізничний (12%). Всі ці дані свідчать про високий потенціал України на ринку транспортних перевезень (Рис. 2) [7].

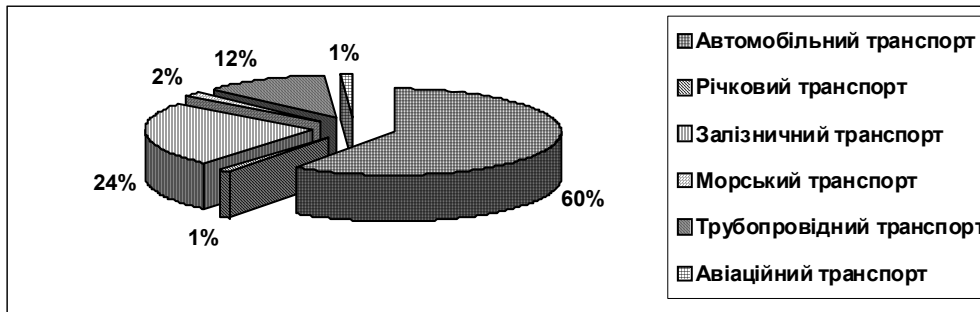


Рис 2. Питова вага окремих видів транспорту у загальному обсязі транспортних перевезень у 2007 році (%)

Особливість сучасного етапу розвитку транспортної галузі визначається рядом факторів [2]:

- реформуванням та створенням реального ринкового середовища на ринку транспортних послуг;
- зростаючим старінням (зносом) основних виробничих фондів;
- відсутністю в мінімально-необхідній мірі державної підтримки за рахунок бюджетного фінансування підприємств, як того вимагає чинне законодавство та реальний стан справ;
- послідовною трансформацією транспортної системи України до Європейської та Світової транспортних систем та становленням України як транзитної держави.

Україна має реальні перспективи щодо посилення ролі транспортних послуг, через те, що Україна набуває все більше ознак транзитної держави. Цьому сприяють об'єктивні фактори – геополітичне становище нашої країни і наявність в ній потужного транспортного комплексу. Істотне значення для розвитку транзиту має прийнятий у жовтні 1999 р. Закон України "Про транзит вантажів", який окреслює принципи організації та здійснення транзиту вантажів авіаційним, автомобільним, залізничним, морським і річковим транспортом через територію України, а також створює необхідне правове поле у сфері транзиту, сприяючи посиленню ролі нашої держави як транзитної.

Завдяки своєму географічному положенню Україна впродовж цілого тисячоліття слугує містком між Європою і Азією, між Північчю та Півднем. Крім того, вона вкрита густою сіткою транспортних шляхів і має розвинутий сучасний рухомий склад усіх видів транспорту.

Проте перспективи інтеграції нашої країни у світове господарство і посилення транзитних функцій в державі вимагають високої якості, регулярності та надійності транспортних зв'язків, збереження вантажів і безпеки перевезень пасажирів, зростання швидкості та зменшення вартості доставки, тобто високого рівня функціонування українського транспортного комплексу, який за обсягами і тоннажем пасажирських і вантажних перевезень і оформленням транзитних вантажів, а також за наявністю великих магістральних газо- і нафтопроводів, міжнародних енергосистем є одним з провідних у Європі.

З інтеграцією України у світове господарство, з розвитком торговельно-економічних зв'язків з іншими країнами значно зростає надходження платежів за перевезення вантажів різними видами транспорту, за обслуговування і ремонт рухомого складу, а також від різних зборів. При цьому абсолютного зростання витрат, пов'я-

заних з транспортуванням іноземних вантажів територією України, слід очікувати як у результаті збільшення фізичного обсягу експорту, імпорту і транзиту, так і внаслідок підвищення тарифів і ставок. Істотно вплине на рівень транспортних витрат у міждержавній торгівлі також стан кон'юнктури ринків транспортних послуг (і насамперед – ціни на перевезення вантажів).

У транспортній системі Української держави, у виконанні нею транзитної ролі важливе значення мають усі складові її транспортного комплексу: автомобільний, залізничний, трубопровідний, водний і повітряний види транспорту.

За обсягом транзиту першим є трубопровідний транспорт. За ним йдуть автомобільний, залізничний, морський і повітряний. Кожен з них переживає трудний період, з більшою або меншою ефективністю долаючи їх. На вантажні перевезення автомобільним транспортом припадає 15% їх загального обсягу. Автомобільний транспорт домінує у вантажних перевезеннях на короткі відстані "від дверей до дверей" (середня відстань перевезення 1 т вантажів – близько 20 км). Він здатний значно диверсифікувати прикордонні перевезення, посилити транзитність держави, забезпечуючи практично повну гарантію щодо збереження вантажу, а також терміновість і надійність перевезень. Багаточисленні автотранспортні підприємства мають досить повно укомплектовану виробничу базу і розгалужену мережу інфраструктурних об'єктів: автостанцій, автовокзалів, транспортно-експедиційних підприємств, терміналів та ін.

Разом з тим, автомобільні дороги України не відповідають європейським стандартам за багатьма показниками, такими як: швидкість пересування, забезпеченість сучасними дорожніми знаками і розміткою, необхідною кількістю пунктів технічної і медичної допомоги, харчування і відпочинку, заправлення паливом і мастилом, телефонного зв'язку й ін. [9]. Практично відсутні дороги 1 категорії з багаторядним рухом на високих швидкостях. Значного поліпшення вимагає матеріально-технічна база організацій, що здійснюють розвиток і обслуговування автомобільної транспортної мережі. Також наша держава посідає останнє місце серед розвинутих країн Європи за кількістю автомобілів у розрахунок на 1000 чол. населення – 62, тоді як у ФРН відповідний показник сягає 468, в Італії – 422 і у Франції – 410. Крім того, у нас машини вантажопідйомністю до 2 т становлять лише 18% їх загального парку, тоді як у країнах ЄС – 80-85%. Тому важливими складовими підви-

щення розвитку транспортних послуг в Україні є реформування її автомобілебудівних заводів і автомобільного парку, структурна перебудова та диверсифікація випуску транспортних засобів для виконання як внутрішніх, так і міжнародних перевезень. Програмою розвитку вітчизняного автомобілебудування передбачено розширення кількості типів автомобілів і створення понад 50 їх моделей. До цієї роботи залучаються реформовані заводи галузі – холдингова компанія "АвтоКрАЗ", СП "АвтоЗАЗ-ДЕУ", ВАТ "Луцький автомобільний завод", ВАТ "Укравтобуспром".

З огляду на європейську орієнтацію зовнішньоекономічних зв'язків Української держави, постала важлива проблема розвитку її транзитно-транспортної інфраструктури, і насамперед – автомагістралей та митних переходів. За останні 6 років проведено плідотворну роботу: збудовано і відкрито понад 80 міжнародних і міждержавних пропускних пунктів, серед яких, зокрема, – "Нові Яриловичі" (пропускна спроможність – 1000 автомобілів на добу), "Ягодин 1" (відповідно, 2100), "Устилуг" (600), "Шегині" (1500), "Краковець" (5000) і "Чоп" (3300). Прикордонний з Польщею пункт пропуску

"Краковець" став однією з ланок автомобільної магістралі А-4 "Ліссабон – Кавказ". Прискоренню руху зовнішньоторговельних вантажів сприяють спеціально обладнані автомобільні термінали (автопорти), що розміщуються на під'їздах до кордону. Такі автопорти вже діють на українсько-угорському кордоні у районі пункту пропуску "Ягодин".

Але, незважаючи на вжиті заходи, в цілому автомобільні шляхи України не відповідають європейським і світовим стандартам. Тому для успішного виконання Україною ролі держави з розвиненою структурою транспортних послуг слід підвищувати якість автошляхів і швидкість руху, поліпшувати сервісне обслуговування транзитного транспорту і пасажирів, скорочувати транспортні витрати.

Залізниці України є одним із найважливіших елементів її транспортної системи, вони виконують соціально-економічні функції, що є життєво необхідним для народонаселення в теперішній час [1]. Залізничні магістралі України безпосередньо межують і взаємодіють із залізницями Болгарії, Польщі, Румунії, Словаччини, Угорщини, Молдови, Білорусії та Російської Федерації. Вітчизняні залізниці забезпечують надійну доставку вантажів до портів Одеси, Маріуполя, Феодосії, Херсону, Бердянська та інші. Перевезення вантажу залізничним транспортом має тенденцію до зростання і все це за рахунок збільшення транзитних перевезень. Основу транзитних перевезень складають перевезення Росії – 78,8%, Казахстан – 8,7%, Білорусії – 3,6%, на транзит дальнього зарубіжжя припадає 6,1% від загального об'єму транзитних перевезень.

Прогнозований приріст транспортно-транзитного потоку у напрямку Схід – Захід зумовлює необхідність його невідкладного подальшого розвитку та формування залізничного комплексу – залізничного машинобудування і залізничного транспорту.

На основі Указу Президента України "Про стан на залізничному транспорті та заходи щодо забезпечення його ефективного функціонування" керівництво "Укрзалізниця" розробило нову політику розвитку свого підприємства, реалізація якої вже принесла перші результати. Так, за 9 місяців 2001 р. обсяги перевезень зросли (порівняно з тим самим періодом 2000 р.) на 11% (тобто на 1,9 млрд. грн.). Рівень бартеру зменшився майже у 10 разів (з 85% до 8,7%), що дозволило повністю погасити борги перед бюджетом і ліквідувати заборгованість по зарплаті.

Поряд з позитивними зрушеннями, які відбулись в даній сфері все ж таки існують і недоліки. Залізничний транспорт має високу частку зношеності основних фондів (по деяким їх головним видам – 80-90 %). Значну частину інфраструктурних об'єктів залізниці необхідно визнати застарілими, вони повністю не відповідають сучасним вимогам по виконанню своїх основних функцій. Насамперед, це стосується залізничних вокзалів, станцій, готелів, засобів зв'язку і керування рухом потягів. Техніко-економічні й експлуатаційні характеристики залізниці знижуються, що в свою чергу особливо негативно відображається на закордонних і транзитних перевезеннях.

Головну роль у забезпеченні транзитності держави відіграє її водний транспорт. Важливою сферою, де Україна могла б реалізувати свій природний транзитний потенціал є перевезення іноземних вантажів і пасажирів морськими та річковими водними артеріями. З отриманням суверенітету Україна успадкувала 30% суднобудівних підприємств, 27% вантажного флоту та 50% пасажирських суден радянського морського комплексу. Україна по праву вважається великою морською державою. Вона має потужний торговий флот, розгалужену і розвинуту сітку берегової інфраструктури. Сьогодні морський вантажний флот нашої країни включає близько 240 суден (загальним дедвейтом 3,5 млн. т). Суднами державних судноплавних компаній і морських портів України щороку перевозиться понад 7,5 млн. т вантажів (станом на 1999 р.), з яких 95% припадає на експортно-імпорتنі вантажі. При цьому вантажооборот становить 8,5 млрд. тонн-миль [3].

Однак отриманий значний потенціал через ряд чинників як об'єктивного (труднощі трансформаційного періоду, порушення усталених транспортно-економічних зв'язків з традиційними партнерами тощо) так і суб'єктивного характеру (неадекватне управління, нездатність переорієнтуватися на суто ринкові механізми, корупційність) виявився практично втраченим. З кожним роком суден залишається все менше і менше (у 1995 р. нараховувалося 350 суден, а в 2002р. їх кількість скоротилася до 200), причому їх середній вік становить понад 20 років. Це, поміж іншого, призводить до значного скорочення частки українського флоту у перевезенні експортно-імпорتنих вантажів, що тягне за собою, крім втрати прибутків, до посилення залежності України від світового фрахтового ринку та збільшення імпорту транспортних послуг. У 2000 р. вже 93% вантажів в українських портах відвантажувалось на іноземні судна і лише 7% – на українські. У підсумку – скорочуються валютні надходження від роботи національного флоту. Зазначимо, що за розрахунками Мінтрансу України, постійні доходи судноплавних компаній становили б щорічно близько 600 млн дол. США, якби хоча 50% зовнішньоторговельних вантажів перевозилося вітчизняним флотом.

Втрата вантажної бази та механізму оновлення флоту відбувається на тлі неефективної системи державного регулювання морського транспорту. Лібералізація зовнішньої торгівлі не супроводжувалась загальноприйнятими в світовій практиці заходами державного протекціонізму стосовно вітчизняних перевізників, стимулювання експорту товарів разом з експортом транспортних послуг. Досі не сформований сприятливий для підприємств морського транспорту податковий, митний та інвестиційний режими. Саме високий рівень податків та митних зборів в Україні, на думку фахівців, робить вітчизняний флот неконкурентоспроможним. Значно вище в Україні, чим в основних морських державах-власниках флоту, податок на додану вартість, відрахування до Пенсійного фонду, Фонду соціального страху-

вання. Тому, якщо в середньому в світі судовласники сплачують менше 1 дол. США за 1 тону дедвейту, то в Україні ця сплата становить понад 5 дол. Тільки у другій половині 2001 р. постановою Кабінету Міністрів України затверджено Положення про порядок надання морським та річковим судноплавним компаніям України статусу національного перевізника. Однак питання резервування перевезень ще повністю не вирішене.

Проблеми інтеграції України у європейську та світову економіку, перспективи її розвитку як транзитної держави ставлять високі вимоги до повітряного транспорту: технічних характеристик літаків, аеродромів, систем управління повітряним рухом, обслуговування пасажирів, систем обробки вантажів, рівня розвитку інфраструктурних об'єктів та ін.

Сьогодні в Україні налічується понад 1,5 тис. повітряних суден, які об'єднано в 67 авіакомпаній. Літаки українських авіакомпаній виконують польоти до більше ніж 100 країн світу за 105 маршрутами. У свою чергу, іноземні компанії більше ніж 30 країн здійснюють регулярні перевезення до 9 міст України. На території нашої держави функціонують 36 аеропортів, у 17 з яких відкрито міжнародні пункти пропуску.

З огляду на те, що повітряний транспорт не має конкуренції серед інших його видів щодо швидкості доставки пасажирів і термінових вантажів та ще й на великі відстані (середня відстань доставки повітряним транспортом є в 10-15 разів більшою від аналогічного показника у його найближчого конкурента – залізниці, з тенденцією до зростання). Саме цей момент є домінуючим у визначенні перспектив його розвитку. Сьогодні в Україні понад 80 тис. суб'єктів підприємницької діяльності підтримують активні зовнішньоекономічні зв'язки з підприємствами і фірмами 185 країн світу на різних континентах. І вагому роль у їх забезпеченні особливо, з країнами далекого зарубіжжя відіграє повітряний транспорт.

Україна – одна з авіаційних держав світу, яких не так уже й багато. Вона має потужні конструкторський і виробничий комплекси, багаті авіаційні традиції, вагомі сучасні надбання щодо розробки і випуску повітряних суден.

Разом з тим авіатранспорт України переживає скрутні часи. В останні роки його експлуатаційна діяльність була збитковою, зросла заборгованість галузі перед бюджетом, а середнє спрацювання ресурсів літаків перевищило 70%. Наявний у державі парк літаків застарів морально і спрацювався фізично, але не оновлюється достатньою мірою. Стан аеродромної сітки постійно погіршується. За таких умов вітчизняним авіакомпаніям важко конкурувати із зарубіжними. Через відсутність в Україні серійного виробництва сучасних літаків більшість наших авіакомпаній використовують одержані за лізингом літаки іноземного виробництва. Відомі українські перевізники – компанії "Аеросвіт" та "Міжнародні Авіалінії України" – беруть за лізингом або купують повітряні лайнери західних країн "Боїнг-737-200" і "А-321", які є надійнішими, економічнішими, комфортабельнішими від вітчизняних [8].

Основною проблемою авіаперевізників є низький рівень техніко-технологічних і економічних параметрів вітчизняних транспортних засобів, які не відповідають вимогам міжнародних стандартів, що призводить до неминучого їх програшу у світовій конкуренції на ринку транзитних послуг. Тому відбувається експансія іноземних транспортних компаній на український ринок перевезень. Авіаперевізники працюють на ринку міжнародних перевезень і неспроможні витримати конкуренцію світового ринку. Авіація витісняється і з європейського ринку пере-

везень: з 1 квітня 2002 року в Європі введені більш жорсткі вимоги щодо шуму літаків та їх шкідливих викидів в атмосферу. В результаті українська авіація не в змозі виконувати польоти за кордон (за винятком кількох літаків Боїнг-737 авіакомпаній "Міжнародні авіалінії України" та "Аеросвіт"). Частка вітчизняних транспортних компаній у міжнародних перевезеннях становить від 7% до 30%, що свідчить про витіснення українського транспорту з міжнародного ринку перевезень.

Важливим фактором розвитку нашої держави з розвиненою структурою транспортних послуг є реалізація рішення Другої пан'європейської конференції щодо створення міжнародних трансєвропейських транспортних коридорів, які проходять територією України.

У березні 1998 р. постановою Кабінету Міністрів України затверджено "Програму створення і функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів (МТК)", якою передбачено участь вітчизняного транспорту у системі МТК: "Критський" коридори № 3, № 5 і № 9 [4]:

№3 Берлін (Дрезден) – Вроцлав – Львів – Київ

№5 Трієст – Любляна – Будапешт – Братислава – Ужгород – Львів

№7 дунайський (водний)

№9 Гельсінкі – Санкт-Петербург – Вітебськ – Київ (Москва – Одеса (Кишинів)) – Бухарест – Александруполіс, Гданськ – Одеса (Балтійське море – Чорне море), Європа – Кавказ Азія (ТРАСЕКА), Європа – Азія.

Україна за кількістю транзитних коридорів є унікальною країною. Вона володіє одним із самих високих коефіцієнтів транзитності в Європі і складає 2,7.

Таким чином враховуючи важливу роль міжнародних транспортних коридорів у налагодженні міжнародних транспортних зв'язків України з країнами Європи та Азії і організації транспортних перевезень вантажів і пасажирів через свою територію, питанню створення транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи приділяється постійна увага з боку Уряду України і, зокрема, Міністерства транспорту та зв'язку України.

Програма створення і розвитку МТК передбачає заходи, спрямовані на розбудову міжнародних транспортних коридорів, прискорення розвитку всіх видів транспорту. Вона включає проведення науково-дослідних робіт з визначення вантажо- і пасажирських потоків на транспортних коридорах, нормативно-правового забезпечення їх створення і функціонування, тарифної політики, оптимізації транспортних процесів, вдосконалення системи пропуску транспортних потоків через державний кордон, а також реалізацію інвестиційних проектів, з модернізації МТК.

Розвиток мережі транспортних коридорів в Україні повинен сприяти росту її зовнішньоекономічних і соціальних зв'язків, покращенню зовнішньоекономічної ситуації в країні, а також підвищенню конкурентоспроможності і привабливості вітчизняних транспортних засобів при транзитних перевезеннях.

1. "Залізничний транспорт України" №4, 2004. 2. Міністерство транспорту України "Концепція розвитку транспорту – дорожнього комплексу України". – К.: 2001. 3. "Порти України" №5, 2004. 4. Програма створення і функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів (МТК): Міністерство транспорту України від 1998р. 5. "Судоходство" № 9-10, 2004. 6. *Творонюк В.І.* Прогнозування тенденцій економічного розвитку транспортної інфраструктури України в ринкових умовах. – К: Знання, 2000. 7. Україна у цифрах у 2003 році. – К.: 2003. 8. *Цетов Ю., Соколов Л.* Транспортна політика в Україні. – К.: 2000. 9. TRANSMARKET. – Одеса, 2004.

ПРОБЛЕМИ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ УКРАЇНСЬКОЇ БАНКІВСЬКОЇ СИСТЕМИ НА СУЧАСНОМУ ЕТАПІ

В статті досліджуються фактори конкурентоспроможності банківської системи, визначаються основні проблеми у розвитку банківського сектора України та напрями їх розв'язання.

The factors of banking system competitive capacity are analyzed, the main problems in the Ukrainian banking sector and directions of their solving are determined.

Розвиток банківської системи є вагомим чинником вирішення першочергових соціально-економічних проблем держави, оскільки банківська система є однією з найважливіших ланок ринкової економіки. Це пов'язано з основною макроекономічною роллю банківського сектору – акумуляцією та перерозподілом тимчасово вільних фінансових ресурсів для забезпечення потреб всіх інституційних секторів національної економіки.

Банківська система України вже пройшла досить складний шлях з часу свого становлення та досягла значних позитивних результатів у своєму розвитку. Проте в умовах зростаючої експансії іноземних банків до банківського сектору України, та загострення конкуренції в ньому внаслідок цього, необхідним є забезпечення максимально ефективного функціонування вітчизняної банківської системи, визначальним фактором якого є підвищення конкурентоспроможності українських банківських установ. Адже, на думку багатьох вчених, низький рівень конкурентоспроможності може призвести до фактичної втрати банківської системи, що, відповідно, означатиме втрату важелів впливу на фінансову систему держави, без чого неможливим стає регулювання економіки країни [1, с.26].

Питанням розвитку банківської системи в умовах зростаючої конкуренції присвячено роботи таких відомих українських вчених як В.М.Геєця, І.О.Лютого, В.І.Мищенко, А.М.Мороза, С.В.Науменкової, М.І.Савлука та інших. Проте, поява нових чинників впливу та швидка зміна внутрішньої та зовнішньої макроекономічної кон'юнктури створює передумови подальшого дослідження проблеми посилення конкурентоспроможності української банківської системи на сучасному етапі. Відповідно, метою даної статті є визначення головних проблем, що стоять на заваді досягненню високого рівня конкурентоспроможності вітчизняної банківської системи, визначальних напрямів і способів їх розв'язання.

Конкурентоспроможність комерційного банку являє собою можливість здійснення ефективної господарської діяльності та досягнення прибуткової реалізації банківських продуктів в умовах конкурентного ринку. Існування ряду об'єктивних факторів зумовили те, що українським банкам важко вдається досягти конкурентоспроможності хоча б на внутрішньому ринку банківських послуг, не кажучи вже про конкуренцію з потужними іно-

земними банками. Так, відносно нетривала історія функціонування комерційних банків в Україні є, безумовно, об'єктивною та визначальною причиною їх низької конкурентоспроможності. Слабкість банківської системи України і, відповідно, її неконкурентоспроможність порівняно з іноземними фінансово-кредитними установами пов'язана, передусім, з наступними факторами: недостатній рівень капіталізації українських комерційних банків, відсутність у них ефективних механізмів та інструментів управління ризиками, планування та стратегії розвитку, недосконала структура ресурсної бази з переважанням дорогих залучених коштів, низька рентабельність активів, низький рівень фінансового менеджменту та корпоративного управління, недостатня ефективність нагляду й прозорість діяльності фінансових установ. До того ж спектр та обсяги кредитних послуг залишаються досить обмеженими, а потреби економіки в кредитній підтримці – незадоволеними.

Розроблення напрямів підвищення конкурентоспроможності української банківської системи вимагає вивчення основних факторів, що визначають і формують конкурентоспроможність окремих банків і всієї банківської системи. На нашу думку, конкурентоспроможність банківської системи визначається такими чинниками, як: 1) висока капіталізація та високий рівень достатності капіталу; 2) стійкість банківської системи до ризиків; 3) ефективність діяльності банків, їх здатність забезпечувати інвестиціями подальший розвиток економіки; 4) захист прав вкладників коштів, а також вміння відстоювати національні інтереси в умовах глобалізації фінансових відносин. На нашу думку, зв'язок між високою конкурентоспроможністю банківської системи та зазначеними факторами є двостороннім. Адже, високий рівень стійкості та надійності банківської системи сприяє підвищенню її конкурентоспроможності і, відповідно, привабливості для інвесторів та клієнтів. Це, в свою чергу, призводить до підвищення ефективності діяльності комерційних банків, збільшення їх капіталізації і забезпечення стабільного і надійного розвитку всієї банківської системи.

За даними НБУ в Україні за станом на 01.01.2009 року зареєстровано 198 банків, ліцензію НБУ на здійснення банківських операцій мають 184 комерційні банки (табл.1) [2, с.163].

Таблиця 1. Показники розвитку банківського сектору України у 2001–2009 роках, станом на початок періоду

Показники	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Кількість банків за реєстром	195	189	182	179	182	186	193	198	198
Кількість банків, які мають ліцензію Національного банку України на здійснення банківських операцій та надають звітність	154	153	157	158	161	165	170	175	184
Банки з іноземним капіталом:									
кількість банків	31	21	20	19	19	23	35	47	53
– у тому числі зі 100%	7	6	7	7	7	9	13	17	17

Дані табл.1 свідчать про незначні зміни кількості банків, зареєстрованих в Україні, протягом останніх десяти років. Так, якщо на початку 2001 р. їх загальна кількість становила 195 банків, то на початок 2009 р. – 198 зареєстрованих банків. Позитивною тенденцією є збільшення кількості банків, які мають ліцензію Націона-

льного банку України на здійснення банківських операцій та надають звітність, з 154 у 2001 р. до 184 у 2008 р. За період, що аналізується, прослідковується тенденція до збільшення іноземного банківського капіталу у вітчизняній банківській системі. Так, кількість банків з іноземним капіталом на початок 2009 р. була більше ніж на