

Література

1. Егоров В.П. Экономические механизмы управления предприятием в процедурах банкротства / В.П. Егоров, М.В. Чернов // Известия высших учебных заведений. Серия: Экономика, финансы и управление производством. – 2013. – № 3(17). – С. 38-44.
2. Бородина И.Н. Управление финансовым состоянием предприятия с использованием моделей финансово-хозяйственного анализа риска банкротства предприятия / И.Н. Бородина, А.А. Полякова // Научный альманах. – 2017. – № 5-1(31). – С. 58-60.
3. Всяких М.В. Модели финансово-хозяйственного анализа риска банкротства предприятия / М.В. Всяких, А.С. Лоза // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. – 2016. – № 5. – С. 51-53.
4. Бреус С.В. Основні напрями запобігання банкрутства підприємства у контексті забезпечення економічної безпеки / С.В. Бреус, Т.А. Бабаєва // Формування ринкових відносин в Україні. – 2015. – Вип. 11(174). – С. 113-117.

Євгенія ГОЛОВЧЕНКО

студентка

ДВНЗ «Придніпровська державна академія
будівництва та архітектури»

**СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ
ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ ОДЕСЬКОЇ ОБЛАСТІ**

Одеська область відіграє важливу роль в економіці України. Вона являється найголовнішим морським зовнішньоторговельним виходом країни, надає послуги міжнародним транзитним вантажо- і пасажиропотокам, виконує важливі транспортно-розподільні функції на національному і міжнародному рівнях, є провідним регіоном України за рівнем розвитку морегосподарського комплексу і галузей, які пов'язані з використанням ресурсів моря і світового океану. Одеська область є одним з найперспективніших регіонів України щодо розвитку зовнішньоекономічної діяльності, спільного підприємництва, формування спеціальних економічних зон, є одним з найбільш перспективних рекреаційних регіонів приморського типу для розвитку туризму [1].

Область розташована на перехресті міжнародних транспортних магістралей з півночі на південь та із заходу на схід, що визначає певним чином спеціалізацію регіону та пріоритети його розвитку. Транспортна складова посідає перше місце серед інших секторів економіки Одеської області – понад 33% валової доданої вартості області. Територією області проходять маршрути декількох міжнародних транспортних коридорів: критські – 9 та 7 (Дунайський), а також ТРАСЕКА, САТК та ЧЕС.

У січні–вересні 2016 р. підприємствами транспорту було перевезено 28,4 млн.т вантажів, що на 0,8% менше, ніж у січні–вересні 2015р. Вантажооборот зменшився на 11,9% і становив 45,1 млрд.ткм.

Залізничним транспортом відправлено 22,5 млн.т вантажів, що на 5,3% більше, ніж у січні–вересні 2015р. Відправлення нафти і нафтопродуктів збільшилося у 2,0 раза, зерна і продуктів перемолу – на 37,2%, чорних металів – на 31,5%, хімічних і мінеральних добрив – на 11,7%, цементу – на 10,7%, брухту чорних металів – на 8,4%, будівельних матеріалів – на 5,6%. Відправлення коксу зменшилось на 76,2%, руди залізної та марганцевої – на 44,3%, лісових вантажів – на 25,4%, кам'яного вугілля – на 20,1%.

Підприємствами автомобільного транспорту (з урахуванням перевезень, виконаних фізичними особами–підприємцями) у січні–вересні 2016 р. перевезено 4,3 млн.т вантажів, що на 23,6% менше, ніж у січні–вересні 2015 р., та виконано вантажооборот в обсязі 1184,7 млн.ткм, який збільшився на 1,0% порівняно з січнем–вереснем 2015 р.

Водним транспортом у січні–вересні 2016 р. перевезено 1,6 млн.т вантажів, що на 0,7% менше, ніж у січні–вересні 2015 р. Закордонні перевезення вантажів водним транспортом зменшилися на 0,3% від обсягів січня–вересня 2015р.

У січні–вересні 2016р. послугами пасажирського транспорту скористалися 254,9 млн. пасажирів, виконано пасажирооборот в обсязі 9538,3 млн.пас.км, що відповідно на 1,6% менше та на 27,8% більше від обсягів січня–вересня 2015 р.

Послугами автомобільного транспорту (з урахуванням перевезень, виконаних фізичними особами–підприємцями) скористалися 103,3 млн. пасажирів, що на 2,8% менше, ніж у січні–вересні 2015р. На залізничному транспорті відбулось зростання пасажирських перевезень на 1,5%. Міським електротранспортом перевезено 125,2 млн. пасажирів, що на 1,3% менше, ніж у січні–вересні 2015 р. [2].

Область є економічно розвиненою, має високі показники по відношенню до інших регіонів України, однак як видно з наданої статистики існує неоднозначність тенденцій розвитку регіону. Аналізуючи дані за два останні роки, можна помітити, що деякі показники зростають, інші ж – зменшуються. Економіка Одеської області переживає складні часи через нестабільність економічної ситуації в світі та Україні зокрема, основні показники то збільшуються, то зменшуються, маючи в підсумку невелику тенденцію до зростання. Область потребує збільшення інвестицій та подальшого інтенсивного розвитку [3].

У галузі водного транспорту основним завданням повинно стати створення прибуткової, технічно обладнаної конкурентоспроможної системи морського транспорту. Вирішення зазначених завдань може бути досягнуто таким шляхом: будівництва окремих видів суден з метою відродження морського флоту; підвищення рівня безпеки судноплавства та зменшення екологічного впливу від діяльності морського транспорту на курортно-рекреаційний потенціал області; удосконалення транзитної політики держави; відновлення Кримсько- Кавказької круїзної лінії з подальшим її розвитком та охопленням портів Болгарії, Румунії, Туреччини.

У сфері автомобільного транспорту, розвитку дорожнього господарства та міського електротранспорту пріоритетним напрямком є підвищення якості транспортних послуг та рівня транспортного забезпечення населених пунктів області. Досягнення зазначеної мети може відбутися за рахунок: оновлення рухомого складу, задіяного на перевезеннях пасажирів та вантажів; розширення, вдосконалення та оптимізації маршрутної мережі області, розвитку мережі у сільській місцевості; будівництва ліній швидкісного трамваю в напрямку “Центр-ж/м Таїрове”, “Центр-ж/м Котовського”; будівництва об’єктів дорожнього сервісу на автошляхах державного значення та на маршрутах міжнародних транспортних коридорів, зокрема на трасі швидкісної автомагістралі Київ – Одеса.

Розвиток національної мережі транспортних коридорів і входження їх у міжнародну транспортну систему є загальнодержавним пріоритетом соціально-економічного розвитку України. Через територію Одеської області проходять маршрути п’яти транспортних коридорів, чотири з яких мають своїм продовженням морські транспортні шляхи через порти області.

Пріоритетними напрямками інтеграції транспортно-дорожнього комплексу Одеської області у систему міжнародних транспортних коридорів на період має бути: розбудова об’єктів портової та транспортної інфраструктури, дорожнього сервісу на основних напрямках руху транзитних вантажів; залучення нових транзитних вантажопотоків, створення відповідних стимулюючих умов; впровадження нової техніки і сучасних технологій організації перевезень; забезпечення безпеки у транспортно-дорожньому комплексі; впровадження ресурсо- та енергозберігаючих технологій, зменшення питомих паливно-енергетичних витрат, комплексне вирішення проблеми охорони навколишнього середовища.

Тільки завдяки вирішенню цих та багатьох інших питань пов’язаних з розвитком транспортної галузі в Одеській області, вдасться досягнути стабільного розвитку та позитивної тенденції підйому економіки області та України в цілому.

Література

1. Одеська область. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.uk.wikipedia.org
2. Матеріали офіційного сайту Державної служби статистики України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.od.ukrstat.gov.ua/>
3. Офіційний сайт Одеської області. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.region.odessa.gov.ua

Наталія ГУМЕНЮК

слухач магістратури

Тернопільський національний економічний університет

**ПРОБЛЕМИ РАЦІОНАЛЬНОГО ВИКОРИСТАННЯ ЗЕМЕЛЬ
СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКОГО ПРИЗНАЧЕННЯ В УКРАЇНІ**

Україна це споконвіку аграрна країна, з найбільш родючими землями в світі. Тому проблема раціонального використання земель сільськогосподарського призначення, як і інших природних ресурсів, важлива і актуальна і має велике значення для розвитку національної економіки в цілому, а також для виробництва сільськогосподарської продукції [1].

Проблемам раціонального та ефективного використання земель сільськогосподарського призначення присвячені праці таких відомих українських вчених як: В.Г. Андрійчук, А. Варламов, С.М. Волков, П.Т. Саблук, А.М. Третяк, М.М. Федоров та інші.

Унікальний земельно-ресурсний потенціал України обумовлює її особливе місце серед інших європейських країн. Земля завжди була, є і буде обмеженим ресурсом. Дбаючи про успішне майбутнє країни, ми повинні дбайливо та ощадливо розпоряджатися національним багатством – українською землею, забезпечувати ефективність її використання.

Земля є вихідною матеріальною основою добробуту як кожної людини окремо, так і суспільства в цілому, оскільки виконує функції: головного засобу виробництва в сільському і лісовому господарствах; просторового базису для розміщення виробничих сил і розселення людей; є основою для відтворення трудових, матеріально-технічних і природних ресурсів. Тому у всі часи задоволення потреб людини вимагало знань про землю.

Раціональність використання землі слід розуміти, як екологічну складову землекористування, виражену вимогою збереження вихідних властивостей сільськогосподарських угідь, як природного ресурсу, що визначаються встановленою в цих цілях системою кількісних та якісних показників, динаміку яких можна вважати вираженням оцінки раціонального їх використання. Засноване на землі аграрне виробництво, де земля виступає в якості основного засобу виробництва, супроводжується витратами грошових і матеріальних засобів та орієнтоване на отримання певного результату [3].

Раціональне природокористування в сільському господарстві починається з організації території – створення оптимізованого агроландшафту з економічно обґрунтованим і доцільним співвідношенням сільськогосподарських угідь, лісових насаджень, земель захисного та природоохоронного призначення [1].

Використання землі, як складової аграрного виробництва, підпорядковується законам, що регулюють організацію та економіку галузі сукупністю організаційних, економічних та правових механізмів, стимулюючи її природоохоронне використання.

Складність формування ефективної системи земельних відносин – необхідність враховувати подвійність положення землі у сільському господарстві, тобто регулювання її використання як природного компонента так і як основного засобу виробництва.

Агропромисловий комплекс України має необхідні передумови для раціонального використання земель сільськогосподарського призначення: офіційно встановлену приватну форму власності на землю, нові організаційні форми господарювання, багатий ресурсний