

- Особливість пов'язана з нестабільними доходами аграрних товаровиробників протягом виробничого періоду. На це впливає коливання цін на їхню продукцію протягом року, що у підсумку відбивається на доходах підприємств і нерівномірності їх надходжень.
- Ціна на продукцію не завжди перевершує виробничі витрати сільськогосподарських підприємств, навіть при зрівноваженні попиту і пропозиції. Це обумовлено тим, що ціни на сільськогосподарську сировину і на матеріально-технічні ресурси для потреб сільського господарства формуються за умовами монополістів. У такому випадку необхідне втручання держави, спрямоване на сприяння та підтримку сільськогосподарських товаровиробників.

Великою проблемою розвитку сільськогосподарських підприємств є недостача молодих кадрів. Молоде покоління все частіше виїжджає у великі міста з метою навчання та пошуку перспективної роботи. З кожним роком все менше вступників обирають такі освітні напрями як агрономія, агроінженерія, садівництво та виноградарство, лісове господарство.

Ще одним гальмівним явищем у аграрному секторі є застаріла технічна база. Матеріально-технічне забезпечення нашої країни не відповідає ринковим умовам. Вітчизняне технічне устаткування, котре працює ще з Радянських часів, є технічно відсталим: зношеність устаткування досягає 70-80%, а його середній вік 30-35 років.

Одним з багатств нашої держави є родючі ґрунти – чорноземи. Україні належить третина світових запасів чорнозему найвищої якості. Але більша їх частина вже виснажені і втрачають свою продуктивність а вміст гумусу зменшується з кожним роком.

Для того щоб відбулися позитивні зміни в розвитку агропромислового комплексу України потрібно створити умови для вільної торгівлі.

Землеробство і тваринництво є найнеобхіднішими галузями, тому потребують постійного значного фінансування. Сьогодні в Україні землеробство – це основний локомотив, який забезпечує ринок збуту і цінову політику для продуктів сільського господарства.

Для отримання товару екологічно чистого та якісного, необхідно вводити в сільськогосподарське виробництво сучасні технології. Якщо отримувати якісний кожен кілограм продукції з наших полів, то Україна успішно просуватиметься на світовому ринку.

Урядові структури повинні проводити аграрну політику не лише обіцянками про підтримку сільського господарства але і вжити реальні заходи для відродження села, яке має стати основою національного відродження. Ці заходи повинні дати великий поштовх у розвитку сільського господарства, адже за ним – майбутнє нашої країни!

1.Маренич Т.Г. Трансформація та механізми економічного регулювання агро формувань: питання теорії, методології, практики. Монографія. Харків: ТОВ «ЕДЕНА», 2006. – 413с.; 2.Економіка України [Текст]: навч. посіб. / А.П. Голіков, Н.А. Казакова. – К.:Знання, 2008. – 286 с.

Орест Кальковець

Науковий керівник: к.е.н. доц. Гуменюк В.В.

ПРОБЛЕМА ДВИГУНОБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ

Серцем для виробництва української техніки, звісно є двигунобудування. В нашому випадку, таким заводом був «Серп та молот» у Харкові, а також завод «Мотор Січ» у Запоріжжі. Отже, поговоримо про «Серп та Молот». Його історія розпочалася ще у 1883 році й закінчилась у 2003. Як і більшість заводів, які пішли на приватизацію ніхто не збирався його адаптувати до ринкових відносин, бо розкрати його було простіше. Потрібно зазначити, що сам завод вважався титаном індустрії, бо по різних даним міг виробляти понад 100 000 двигунів на рік. Фактично його двигуни були основою для українських комбайнів.

Причини краху:

- втрата ринків збуту, зокрема республік колишнього СРСР\$
- відсутність перехідного періоду для економіки\$
- менеджмент був абсолютно не готовий до ринку, бо він формувався під планову систему, де держава виконувала функції замовника та покупця товару.

Висновок: Фактично двигуни не було кому продавати (падіння випуску техніки через кризу), бо настав крах торгівлі, через різку зміну типу економіки.

Також хотілося б звернути увагу на підприємство «Мотор Січ» яке розташоване у м.Запоріжжя. Історія заводу починається у 1907 році, але його перекаліфікація в двигунобудування відбулася у 1916 під час Першої світової війни. Тоді приватна компанія «Дюфлон, Константинович і К» викупила завод і через велике державне замовлення імперії, почало історію двигунобудування України.В добу СРСР завод виріс до титана індустрії, випускаючи величезний спектр технологічної продукції (десятки типів двигунів). Однак одразу після розпаду СРСР, у 1992 році його приватизовують.Потрібно зазначити, що Мотор Січ, який мав обороти майже мільярд доларів був оцінений в пару мільйонів гривень.

Що було зроблено після приватизації? Нічого, завод вже 30 років експлуатує радянські технології. Однак, якщо в часи СРСР через високі вимоги до державного замовлення, технології оновлювали, то зараз через монопольне становище на ринку СНД, стандарти і технології не оновлюються.

Тому єдиним вирішенням проблеми двигунобудування України я вважаю, націоналізацію підприємств, адже держава зацікавлена в розвитку цієї галузі. В нашій країні стрімкого розвитку набирає сфера сільського господарства і літакобудування, тому дані заводи потрібно рятувати від рук «червоних директорів». Націоналізація і подальше впровадження новітніх технологій дасть значний ріст економіці, адже розвиток двигунобудування в цілому дозволить розвиватись певним ланцюгам підприємств, які постачають комплектуючі та технології. Це суттєво збільшить ВВП та конкурентність економіки.

Влад Карачков

Науковий керівник – к.е.н., доц. Гуменюк В.В.

РОЛЬ ТРАНСПОРТУ В МАКРОЕКОНОМІЦІ

Без транспорту існування всіх галузей промисловості є неможливим.

Від швидкості якості та ціни перевезення сировини та кінцевих товарів залежить конкурентоздатність того чи іншого товару на ринку, як внутрішньоукраїнському так і міжнародному, так як транспортні послуги включені в кінцеву вартість товару. Через те, що в деяких регіонах транспортне сполучення є погано розвинуте, там не буде відкриватися нових підприємств, а наявні підприємства будуть вимушені закриватися, так як їхня продукція не буде конкурентоздатною на ринку. А так як таких регіонів в Україні дуже багато, це гальмує економічне зростання України. Проблеми з транспортуванням вантажів виникають і в регіонах, де є відповідна інфраструктура, але через незлагоджену роботу перевізників, у підприємств виникають проблеми з перевезенням вантажів. На спірні питання, проблеми перевізників держава не реагує, хоч і держава мусить бути зацікавлена у їх нормальній роботі, так як це напряму це пов'язано з роботою підприємств які сплачують податки і наповнюють держбюджет.

Залізничний транспорт забезпечує біля 80% від загального вантажообороту. Також залізничним транспортом експортується багато товарів, в основному експорт в країни ЄС, куди постачається здебільшого сировина, типу залізної руди марганцевих руд і т.п. . Також залізничним транспортом вивозиться зерно з центральної України до портів Чорного моря. На даний момент в економіці України залізничний транспорт є безальтернативний, так як автомобільним транспортом не можна перевести таку кількість сировини і вартість перевезень є значно дорожчою. Але зараз ситуація з залізничними вантажними є незадовільною і це негативно впливає на економіку України. Зокрема є дефіцит локомотивів та вагонів, що спричиняє те що вантажовідправники мусять довго чекати, коли їм нададуть необхідні вагони та через брак локомотивів час доставки товарів є дуже великим. Якщо ситуацію з вагонами хоч трохи вирішується те що приватні компанії можуть купляти вагони, то локомотиви приватні фірми не можуть купляти, бо це на даний момент заборонено законом, і локомотивами мусить оперувати держава. Це призводить до того, що підприємства не отримують вчасно сировину та не можуть вчасно відправити продукцію. Також це є стримуючим фактором розвитку транзитних перевезень по території України. Тож, на даний момент залізничний транспорт є одним зі стримуючих факторів росту української економіки.

Також для вантажоперевезення використовують автомобільний транспорт. Він є ефективний на невеликих дистанціях, для малогабаритних товарів та для вантажів, які потрібно доставити в короткі терміни та для тих вантажів, де по тих чи інших причинах не можна використовувати залізничний транспорт. Стримуючим фактором розвитку цього виду транспорту є незадовільна якість українських доріг, незадовільна робота митниці, велика корупційна складова в наданні дозволів на перевезення вантажів.

Ціна перевезення водним транспортом є найдешевшою, зі всіх наявних видів транспорту, тож він є найбільш економічно вигідним, хоч і час доставки є найбільшим. Водним транспортом експортується багато товарів. Зараз в Україні є діючі 13 морських та 16 річкових портів. 2 порти –Бердянський та Маріупольський розташовані в Азовському морі, тому зараз їхня робота ускладнена Керченським мостом та тим що Керченська переправа під контролем Росії , із за чого порти та цілий регіон зазнають значних збитків, бо меткомбінати та інші підприємства Маріуполя та Бердянська не можуть вчасно відправити свою продукцію на експорт та імпортувати сировину.

На даний момент в Україні активно розвивається річковий внутрішній водний транспорт. В Україні є 3 судноплавні річки, але для судноплавства зараз використовується лише Дніпро. Протягом останніх п'яти років кількість вантажів перевезених річкою Дніпро постійно зростає.

Отже, зараз ситуація з вантажоперевезеннями в країні, в цілому не є сприятливою для економічного зростання, бо зараз складається ситуація, що залізниця не може перевезти необхідної кількості вантажів, відповідно автотранспорт вимушений перевозити непрофільні вантажі, тим самим перевантажуючи та руйнуючи дороги. А враховуючи що вартість перевезення автотранспортом дорожче ніж залізницею, то цей товар буде менш конкурентний. В сфері вантажного транспорту потрібно проводити глобальні реформи, і тільки тоді вся структура вантажної транспортної інфраструктури буде працювати на економічне зростання України.