

- підходять для диверсифікації та хеджування;
- більш ефективні та справедливі умови;
- «паперові» угоди, тобто транзакції відбуваються виключно для отримання спекулятивного прибутку.[2]

Тим не менш, високі позикові позиції і великі розміри за контрактом роблять інвестора уразливими до великих втрат від невеликих рухів на ринку. Таким чином, слід виробити стратегію і зробити належні підготовчі процеси до початку торгівлі ф'ючерсами.

В даний момент Україна може використовувати досвід біржової діяльності міжнародної ф'ючерсної торгівлі. Проблема постає в тому, що українські виробники оперують дуже малими коштами у порівнянні з їхніми західними колегами. Також на міжнародних ф'ючерсних ринках не існують такі види угод, які притаманні нашому ринку і потребуються вітчизняними підприємцями. Активній роботі на ринку термінових контрактів перешкоджає відсутність обґрунтованої законодавчої бази, яка відповідала б реальній економічній ситуації в Україні та загальноприйнятим у світовій практиці поняттям і регулятивним механізмам, що діють на ринку деривативів, - починаючи від самого тлумачення ф'ючерсного контракту до вирішення проблем мита й оподаткування. Також досі не вирішена питання бухгалтерського обліку операцій із ф'ючерсними контрактами та іншими похідними фінансовими інструментами.[3]

В даний час в Україні розробляються ф'ючерсні контракти на продукцію нафтового профілю, кольорових металів, зерна та інших біржових товарів, а також на валюту. Українські біржі освоюють механізм ф'ючерсної торгівлі і створюють необхідні передумови для майбутнього розвитку ф'ючерсного ринку.

Отже, первинний процес утворення діючого та ефективного ф'ючерсного ринку можливо і завершений. Але в порівнянні з міжнародним розвитком, розвиток українського сектору дуже скромний і зорієнтований на олігополістів. В перспективі, за умови прийняття законопроектів по процедурі та функціонуванню приватних або державних бірж, ми можемо сподіватися на покращення показників обороту коштів та їх суми.

Література:

1. Advantages: tradingfuturesover [Electronic resource]. – Access mode:<http://www.investopedia.com/articles/active-trading/032515/advantages-trading-futures-over-stocks.asp>
2. Ф'ючерси та загальні характеристики ф'ючерсних контрактів[Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://finansystem.ru/uk/content/fyuchers-ta-zagalni-harakteristiki-fyuchersnih-kontraktiv>
3. Influence of the World Futures Markets of Corn upon the Prices in Ukraine [Електроннийресурс]. – Режимдоступу:http://econpapers.repec.org/article/idpbizinf/y_3a2013_3ai_3a12_3ap_3a164_5f171.htm

СТАН ТА ПРОБЛЕМИ ЗАЛУЧЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙ В УКРАЇНУ

А.А. Дискіна, к.е.н.
К.А. Баленкова

Одеський національний політехнічний університет

Сформована нині в Україні економічна ситуація значно ускладнює інвестиційну діяльність: потрібно розробка адекватного ринковим відносинам інвестиційного механізму, органічно поєднує форми приватного і державного інвестування, оптимізації взаємозв'язків різних суб'єктів інвестиційної діяльності, розробки відповідної законодавчо-нормативної бази та інші заходи, які регламентують інвестиційний процес, як на рівні окремої фірми, компанії або галузі, так і на рівні національної економіки в цілому.

Проблемою стимулювання інвестування займалися такі економісти як С.В.Козловській, Ю.В.Герасіменко, О.О.Балануца, С.О. Шосталь, та інші [4].

Пріоритетними напрямками для залучення і підтримки стратегічних інвесторів можуть бути визначені ті, де Україна має традиційні виробництва, володіє необхідним ресурсним потенціалом і формує значну потребу ринку у відповідній продукції, а саме: виробництво легкових і вантажних автомобілів; тракторів і комбайнобудування; авіа- і ракетобудування; суднобудування; замкнутий цикл виробництва палива для АЕС; розвиток енергогенеруючих потужностей; нафтогазодобуток на Чорноморському шельфі; впровадження ресурсо- та енергозберігаючих технологій; переробка сільгосппродукції; транспортна інфраструктура [1].

В інвестиціях потребують практично всі галузі економіки: металургія, машинобудування, транспорт, хімія і нафтехімія. Капітальні інвестиції в 2014 році скоротилися в Україні на 24,1%, тоді як роком раніше їх падіння становило 7,9%. При цьому за звітний період капітальні інвестиції збільшилися лише в двох областях, свідчать дані Державної служби статистики. У галузевому розрізі найбільше падіння капітальних інвестицій в минулому році відбулося в сфері спорту і розваг - на 68,2%, охорони здоров'я - на 56,1%, держуправління і оборони - на 42,2%, освіти - на 35,1%, транспорту та складського господарства - на 27,8%, оптової та роздрібною торгівлі - на 26,1%, промисловості - на 25,7%[3].

Зростання зафіксоване лише на водному транспорті - на 69,5%, в послугах тимчасового розміщення - на 35,3% і в діяльності у сфері адміністративного та допоміжного обслуговування - 3%.

Обсяг прямих іноземних інвестицій в економіку України (акціонерний капітал не резидентів) на 1 січня 2015 склав \$ 45916 млрд, що на \$ 11140 млрд, або на 19,5% менше показника на початок року в \$ 57056 млрд. (табл. 1)[2].

Іноземні інвестиції на 1 січня 2015 скоротилися на 20%. Основними інвесторами є резиденти України, 78,3% (юр.особи) і 3,6% (фіз.особи), а не резиденти складають всього 18,1%[3].

Таблиця 1 – Прямі інвестиції (акціонерний капітал) * (млн.дол США)

Станом на 01.01	Прямі іноземні інвестиції	Прямі інвестиції в Україну
2010	39 175,7	6 204,0
2011	43 836,8	6 846,3
2012	48 991,4	6 878,9
2013	53 679,3	6 462,6
2014	57 056,4	6 597,4
31.12.2014	45 916,0	6 352,2

* Без урахування території Автономної Республіки Крим та м.Севастополя

Для України необхідність залучення іноземних інвестицій обумовлена низкою причин, а саме:

- відсутністю поповнення обмежених внутрішніх заощаджень та сприяння фінансуванню на мікро-рівні, мезоуровні і макрорівні;
- недостатнім обміном виробничим досвідом, виробничими та управлінськими технологіями, патентами, ліцензіями, ноу-хау;
- прагненням доступу українських підприємств за участю іноземного капіталу на зовнішні ринки;
- перевагою прямих іноземних інвестицій порівняно з портфельними інвестиціями та міжнародними кредитами, у більш стабільному і прогнозованому характері інвестування.

У той же час проникнення в національну економіку іноземного капіталу, на нашу думку, може призвести неоднозначні наслідки, створюючи ряд загроз національній економічній безпеці. У переважній більшості випадків ці погрози не є навмисними, а впливають з реалізації основної цільової функції іноземного інвестування – забезпечення максимальної прибутковості використання активів. Для української економіки, на нашу думку, головними недоліками залучення іноземного капіталу можуть бути витіснення з ринку внутрішніх

виробників і постачальників, збільшення залежності країни від іноземного капіталу, підвищення рівня конкуренції на ринку, жорстка експлуатація місцевих сировинних ресурсів тощо.

Література:

1. http://www.freedar.ru/finance/referaty_i_po_investiciyam/6211-investicionnaya_deyatelnostj_v_ukraine.html
2. <http://finmaidan.com/ru/news/obem-pryamyh-inostrannyh-investiciy-v-ukrainu-sokratilsya-na-20.html>
3. http://ukrstat.org/uk/operativ/oper_new.html
4. <https://inventure.com.ua/analytics/formula/venchurnye-fondy-v-ukraine-vnutri korporativnaya-optimizaciya-ili-vysokotehnologicheskij-proryv>

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ПОТЕНЦІАЛУ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

О.О.Барабаш, к. е. н., с.н.с.
М.В. Богаченко

Одеський національний політехнічний університет

Підприємства автомобільного транспорту здійснюють діяльність, яка спрямована на задоволення потреб, виражених у формі попиту на перевезення вантажів або пасажирів, а також інші операції, пов'язані з підготовкою і здійсненням перевізного процесу. Проблема полягає в найефективнішому використанні наявних та можливих ресурсів підприємства.

У вітчизняній економічній літературі термін «потенціал підприємства» трактується як можливість, сили, запаси та засоби, які можуть бути використані, або як рівень потужності у будь-якому відношенні, сукупність засобів, необхідних для будь-чого[1, с.8].

Під потенціалом автотранспортного підприємства доцільно розуміти граничний об'єм наданих послуг при максимальному використанні існуючих ресурсів підприємства[2]. Елементи потенціалу АТП формуються для вирішення конкретної мети, їх структура може істотно змінюватися в результаті прийняття відповідного управлінського рішення щодо збереженості збалансованості використання ресурсів цих підприємств.

Потенціал розмежовують за об'єктними та суб'єктними складовими [3]. Об'єктні складові пов'язані з матеріально-речовинною та особовою формою потенціалу підприємства. Вони споживаються й відтворюються в тій чи іншій формі в процесі функціонування. До них належить: інноваційний потенціал, виробничий потенціал, фінансовий потенціал та потенціал відтворення.

Інноваційний потенціал АТП реалізується через впровадження нових технологій. Наприклад, перехід на екологічні види палива, використання сучасних транспортних засобів з більшою місткістю, які при використанні потребують меншого обсягу паливно-мастильних матеріалів. Це дозволяє максимально використовувати рухомий склад, збільшувати обсяги перевезень, скорочує експлуатаційні затрати, а також забезпечує високу якість транспортних перевезень, безпечно та комфортно перевезення пасажирів.

Виробничий потенціал повинен забезпечувати розвиток та здійснення виробничої діяльності, що забезпечує ефективне використання виробничої потужності АТП. Тобто, це забезпечується оптимальним співвідношенням між матеріально-технічними, трудовими, енергетичними, інформаційними та фінансовими ресурсами з метою досягнення максимальних виробничих результатів [4]. Виробничий потенціал АТП включає основні та оборотні фонди, матеріальні ресурси, промислово-виробничий персонал, техніко-технологічну базу підприємства тощо.