

фінансової стійкості, але дати прогноз розвитку ситуації в цьому випадку неможливо, оскільки наслідки таких дій не проявляються протягом довгого часу [2].

Таким чином, можна визначити платоспроможність страховика як його фактичну і потенційну можливість розраховуватися за зобов'язаннями за рахунок перетворення у грошові кошти його активів.

Література.

1. Страхування: теорія та практика : навч. посіб. / Н. М. Внукова, В. І. Успенко, Л. В. Временко та ін. / за заг. ред. проф. Внукової Н.М. Харків : Бурун Книга, 2004. 376 с.

2. Крилова А. О. Умови забезпечення платоспроможності страховика в Україні. *Актуальні проблеми міжнародних відносин*. 2004. № 44. С. 42–46.

3. Прокоф'єва О. В. Платоспроможність страхових (перестрахових) компаній та її вплив на розвиток ринку страхування. *Економіка та держава*. 2013. № 7. С. 63–65.

ІНВЕСТУВАННЯ В ТРАНСПОРТНУ ГАЛУЗЬ УКРАЇНИ, ЯК ЧИННИК РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ І ПІДПРИЄМНИЦТВА В СУЧАСНИХ УМОВАХ

*Кривенко В. О., Прокопенко Н. В., студенти
Науковий керівник: Вовк О. М., к. е. н., доцент
Національний авіаційний університет, м. Київ*

Досить довго економіка України займала останні сходинки рейтингу країн і територій за розміром валового внутрішнього продукту, який є одним з найголовніших економічних показників рівня і темпів розвитку національних економічних систем. Проте, наразі Україна має позитивні прогнози розвитку і функціонування, адже валовий внутрішній продукт виріс на 4,6% у другому кварталі 2019 року [1]. Економічні перспективи України значно поліпшилися, включаючи збільшення валютних резервів і дисципліновану податково-бюджетну політику країни, але уряд країни повинен прийняти ряд необхідних реформ, які зроблять Україну "магнітом" для іноземних інвесторів.

Підвищення рівня і якості життя населення, забезпечення робочими місцями громадян, постійне економічне зростання

досягається за умов ефективного функціонування галузей господарства в країні. Однією з важливих для економіки галузей є транспортна сфера держави. Для постійного розвитку та впровадження нових технологій у галузь необхідні інвестиційні надходження, що є досить проблемним макроекономічним і мікроекономічним фактором. У 2018 році Україна отримала приблизно 2 мільярди доларів прямих іноземних інвестицій. Це краще, ніж, наприклад, 2014 рік, в якому було отримано всього 400 млн доларів, але значно гірше, ніж, коли в країну надходили такі суми, як 10 мільярдів доларів і більше – 2007/2008 роки [1].

На сьогоднішній день державні інвестиції обмежуються в основному високими споживчими витратами: процентні платежі та соціальні витрати. Загалом, населення країни «з'їдає гроші», які можна було б інвестувати. Україна не може дозволити собі збільшити дефіцит бюджету через високі виплати за державним боргом. Інвестиційні кошти не надійдуть, якщо є хоча б найменша загроза для них. Для інвесторів важливе вирішення двох питань- верховенство закону і корупції. Все це оформляється в судах і правоохоронних органах. Інвестиційні надходження повинні бути спрямовані на впровадження інноваційних технологій: забезпечення спеціалізації і удосконалення транспортної інфраструктури, технічних засобів, логістизації процесів, якості й безпеки надання послуг з перевезення і обслуговування, промислового сектору транспортної галузі.

В Україні, як і в багатьох країнах світу, транспорт є однією з найбільш фундаментальних галузей національної економіки, важливою частиною виробничої та соціальної сфер. Але в умовах реформування галузі виникають проблеми інвестування в розвиток транспорту. Для вирішення такої безперечно важливої проблеми перш за все потрібно провести судову реформу і створити Службу Фінансових Розслідувань - прибрати силовиків з бізнесу, більш того, необхідним кроком є зниження боргового навантаження, а це можливо тільки при наявності жорсткого контролю бюджетних дефіцитів. Важливими економічними кроками у напрямку усунення даної проблеми є зменшення рівня інфляції збільшення, адже рівень інфляції знижує приплив іноземних інвестицій, тому що чим вище рівень інфляції, тим менший майбутній інвестиційний прибуток, і, отже, тим менше стимулів для подальшого розвитку збільшення, а також постійний розвиток фінансового ринку і банківської інфраструктури.

Залучення інвестиційного капіталу у розвиток транспортної галузі можливе за умови:

- дотримання європейських законів і нормативних актів;
- реформування податкової системи України;
- боротьби з корупцією в країні;
- впровадження інструментів державно-приватного партнерства в механізм державного регулювання інвестиційних процесів;
- створення сприятливого інвестиційного клімату для реалізації інфраструктурних проектів транспорту України;
- створення системи компенсацій інвесторам;

Основним напрямком державної політики в галузі інфраструктури має стати поступовий перехід діяльності по створенню і експлуатації об'єктів інфраструктури від видаткової одиниці, яка є тягарем для держави, до ефективного бізнесу на основі державно-приватного партнерства.

Література.

1. Державний комітет статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.ukrstat.gov.ua.

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ РЕЗЕРВІВ ПІД КРЕДИТНІ ОПЕРАЦІЇ БАНКУ

Кривко І. С., студент

*Науковий керівник: Смоляк В. А., к. е. н., доцент
Харківській національній економічній університет
імені Семена Кузнеця*

Ефективне і стабільне функціонування банківської системи в умовах розвитку глобалізаційних та інноваційних процесів нерозривно пов'язане з вирішенням проблеми підвищеного ризику. Жоден банк не в змозі максимізувати свої прибутки та подолати конкуренцію без ефективною системи управління ризиками. Необхідність якісної та кількісної оцінки ризиків виникає внаслідок наявності нерозривного взаємозв'язку між очікуваним прибутком та рівнем ризику, на який наражається комерційний банк. Саме тому існує необхідність точного визначення, вимірювання та аналізу ризиків, пов'язаних з функціонуванням будь-якого комерційного банку та системи в цілому.