

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ В. Н. КАРАЗІНА
НАВЧАЛЬНО-НАУКОВИЙ ІНСТИТУТ
«КАРАЗІНСЬКА ШКОЛА БІЗНЕСУ»

Теоретичні та практичні питання узгодження інтересів розвитку територіальної системи

МАТЕРІАЛИ
Всеукраїнської науково-практичної
інтернет-конференції

31 жовтня 2020 р.

Харків – 2020

УДК 330.34 + 339.94 (063)

ББК 65 я 431

Редакційна колегія:

Александров В. В. к.е.н., проф., Родченко В. Б., д.е.н. проф., Третяк В. П. д.е.н., доц.,
Портна О. В., д.е.н., доц., Реун Г. П., к.е.н., доц., Крамаренко А. О., к.е.н.

Адреса ред. колегії:

61002, м. Харків, вул. Мироносицька, 1, Навчально-науковий інститут «Каразінська
школа бізнесу» Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна, кім. 106,
e-mail: kbs@karazin.ua.

Теоретичні та практичні питання узгодження інтересів розвитку територіальної системи.
Матеріали Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції (31 жовтня 2020 року).
Харків. 2020. 481 с.

У матеріалах конференції розглядаються передумови трансформації економічних систем на національному та регіональному рівнях; економічні, інформаційні, екологічні та соціальні аспекти розвитку територій; інструменти впровадження альтернативних джерел енергії, популяризації та розвитку ресурсо- та енергозбереження; особливості впровадження інноваційної та інвестиційної діяльності, управління проектами та програмами розвитку територій; ключові характеристики бізнес-середовища територіальної системи; особливості управління економічною безпекою територій.

Видання призначене для фахівців системи державного та регіонального управління, органів місцевого самоврядування, представників бізнесу, науковців, викладачів, здобувачів вищої освіти.

Матеріали подаються в авторській редакції.

ЗМІСТ

Секція 1. ПЕРЕДУМОВИ ТРАНСФОРМАЦІЇ ЕКОНОМІЧНИХ СИСТЕМ (НАЦІОНАЛЬНИЙ ТА РЕГІОНАЛЬНИЙ РІВЕНЬ).....	14
Бриль І.В., Брюховецький Я.С. ДЕЯКІ ДОСЛІДЖЕННЯ ІНТЕЛЕКТУАЛІЗАЦІЇ СУЧАСНОЇ ЕКОНОМІКИ.....	14
Брюховецька Н.Ю., Булєєв І.П., Чорна О.А. ПРОТЕКЦІОНІЗМ ДЕРЖАВИ У СТИМУЛЮВАННІ РОЗВИТКУ МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ.....	17
Волохова І.В., Волохов В.А., Попова В.В. ЛОГІСТИЧНИЙ МЕНЕДЖМЕНТ В СИСТЕМІ ЕКОНОМІЧНИХ ТРАНСФОРМАЦІЙ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ.....	20
Грига В.Ю. СМАРТ-СПЕЦІАЛІЗАЦІЯ В УКРАЇНІ: МОЖЛИВОСТІ МІЖРЕГІОНАЛЬНОЇ КООПЕРАЦІЇ.....	22
Дейнека О.Г., Котик В.В., Котик В.О. УДОСКОНАЛЕННЯ РОБОТИ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ ПІД ВПЛИВОМ МАСОВОЇ ЕПІДЕМІЇ.....	26
Дикань В.В., Цзян Пань МІСЦЕ КИТАЮ НА МІЖНАРОДНІЙ ЕКОНОМІЧНІЙ АРЕНІ.....	29
Дикань О.В., Громова О.В. НОВИЙ РЕГІОНАЛІЗМ ЯК ПЕРСПЕКТИВНИЙ НАПРЯМОК РОЗВИТКУ СУЧАСНОЇ СВІТОВОЇ ТОРГІВЛІ.....	31
Дикань О.В., Фещенко Д.І., Литвинов В.О. ДОСЛІДЖЕННЯ ПИТАННЯ РОЗВИТКУ СУЧАСНОЇ УКРАЇНИ.....	33
Дунаєв І.В. РІЗНОМАНІТТЯ ТЕОРЕТИЧНИХ КОНЦЕПЦІЙ ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ ПРОСТОРУ: ЗАРОДЖЕННЯ ПОЛІТИКИ З ТЕОРІЇ.....	35
Єрмоїна М.О., Сіроштан О.О. ВПЛИВ ПАНДЕМІЇ НА СТВОРЕННЯ/ОПТИМІЗАЦІЮ БІЗНЕС ПЛАНІВ.....	38
Заславська М.С., Григалюнас Д.В. ВПЛИВ ПАНДЕМІЇ НА МАРКЕТИНГОВУ ДІЯЛЬНІСТЬ ПІДПРИЄМСТВ.....	41
Іваненко Л.В. ПЕРЕДУМОВИ ІНТЕЛЕКТУАЛІЗАЦІЇ ФАРМАЦЕВТИЧНИХ ПІДПРИЄМСТВ В УКРАЇНІ.....	43
Каличева Н.Є. ТЕРИТОРІАЛЬНИЙ РОЗВИТОК ЯК ФАКТОР ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РЕГІОНАЛЬНОГО ЕКОНОМІЧНОГО ЗРОСТАННЯ.....	46
Кириченко Г.В. ОБҐРУНТУВАННЯ НАПРЯМІВ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ З ВИКОРИСТАННЯМ ВАРТІСНОГО ПІДХОДУ.....	48
Крилова О.В. FİNTECH ЯК СУЧАСНИЙ ВИКЛИК ТРАНСФОРМАЦІЇ ГЛОБАЛЬНОЇ ФІНАНСОВОЇ ЕКОСИСТЕМИ.....	50
Кудь А.А. ВПЛИВ ЦИФРОВІЗАЦІЇ НА МІСЦЕВІ РИНКИ ПРАЦІ: МОЖЛИВІСТЬ АБО ЗАГРОЗА?	53
Лисьонкова Н.М., Єрмоленко О.А. РОЛЬ КОНТРОЛІНГУ В УПРАВЛІННІ ПІДПРИЄМСТВОМ ТА ШЛЯХИ ЙОГО ВДОСКОНАЛЕННЯ.....	57
Макогон В.Д. ФІНАНСОВО-БЮДЖЕТНА СТРАТЕГІЯ ФОРМУВАННЯ ВИДАКІВ БЮДЖЕТУ.....	59

<https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-zatverdzhennya-derzhavnoyi-strategiyi-regionalnogo-rozvitku-na-20212027-t50820> (дата звернення: 01.10.2020).

3. Foray D., Morgan K., Radosevic S. The role of smart specialisation in the EU research and innovation policy landscape. European Commission, 2018. URL: https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/brochure/smart/role_smartspecialisation_ri.pdf (дата звернення: 01.10.2020).

4. Наукова та інноваційна діяльність України: стат.збірник. Держстат України, 2018. 178 с.

5. Про інноваційну діяльність: Закон України від 4 липня 2002 року № 40-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/40-15#Text> (дата звернення: 02.10.2020).

УДК: 656.18:625.1

Дейнека Олександр Георгійович

д.е.н., професор кафедри менеджменту і адміністрування
Український державний університет залізничного транспорту

Котик Віталій Вікторович

к.е.н., доцент кафедри менеджменту і адміністрування
Український державний університет залізничного транспорту

Котик Валентина Олексіївна

к.е.н., доцент кафедри менеджменту і адміністрування
Український державний університет залізничного транспорту

УДОСКОНАЛЕННЯ РОБОТИ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ ПІД ВПЛИВОМ МАСОВОЇ ЕПІДЕМІЇ

Транспорт повинен забезпечувати одне з основних прав людини – мобільність. Кожна людина, незалежно від її статків, повинна мати можливість здійснювати поїздки до місця праці, навчання, лікування, відпочинку тощо. В той же час транспорт є одним з головних барометрів роботи продуктивних сил системи, крім того, робота транспорту викликає збитки у суспільстві, які не оплачуються безпосередньо споживачами транспортних послуг. Це наслідки аварій, забруднення повітря, парникового ефекту, коронавірусної пандемії, тощо.

Залізничний транспорт займає провідне місце в забезпеченні потреб населення України в перевезеннях. Має місце його значна питома вага у загальному пасажирообороті.

Для того, аби не втратити свої позиції на ринку транспортних послуг та підвищувати ефективність, конкурентоспроможність, надійність, безпеку перевезень, мобільність залізничний транспорт має збільшити швидкість руху поїздів, покращити комфортність перевезення пасажирів та підвищити якість наданих послуг до європейського рівня.

Метою є підвищення ефективності функціонування і прискорення розвитку галузі та задоволення зростаючих потреб національної економіки і населення в перевезеннях, підвищення якості транспортних послуг та зменшення транспортної складової в ціні продукції за рахунок різних факторів. Однак у теперішній час вплив негативних умов значно впливає на роботу залізниць України. Робота в умовах дії епідемії набуває значну зміну завдань і принципів; щодо реалізації стратегії розвитку. Впровадження моделі розвитку, здатної нормалізувати і забезпечити спад виробництва народного господарства у цілому та залізниць зокрема передбачає низку мір що дозволить забезпечити послаблення впливу наслідків коронавірусної пандемії:

- неприпустимість порушення термінових наказів та постанов в умовах дії коронавірусної пандемії;
- розмежування функцій державного регулювання та господарської діяльності на залізничному транспорті в умовах дії коронавірусної пандемії;
- збереження єдиних принципів та методів управління залізниць на визначений період часу з урахуванням епідемії;
- здійснення комплексу заходів з удосконалення тарифної політики на перевезення пасажирів;
- створення ефективної системи управління галуззю, адаптованої до сучасного стану та удосконалення системи державного регулювання;
- підвищення мотивації праці та створення організаційно-правових, соціально-економічних і техніко-технологічних передумов для роботи у небезпечних для здоров'я та життя умов робітників залізниць.

Механізм підтримки пасажирських перевезень визначається Кабінетом Міністрів України на етапі кризового стану з метою забезпечення прозорості за умов компенсації збитків від них.

З метою мінімізації витрат, щодо пасажирських перевезень, в умовах дії епідемії, уточнюються нормативи віднесення витрат залізничного транспорту (в першу чергу додаткових витрат, котрі були не передбачені у діючій номенклатурі витрат) на собівартість пасажирських, приміських та регіональних перевезень.

Тарифи на пасажирські перевезення та перевезення у приміському і регіональному сполученнях мають коригуватися та бути встановлені не нижче рівня змінних витрат.

Впроваджуються розроблені та погоджені у встановленому порядку економічно обґрунтовані пропозиції на пасажирські перевезення (що регулюються). Фактичні розміри тарифів будуть визначатися відповідними структурами шляхом встановлення знижок у розмірі компенсацій.

Безумовно, тарифна політика у сфері пасажирських перевезень має проводитись з урахуванням платоспроможного попиту населення в умовах спаду виробництва у результаті впливу коронавірусної пандемії.

Обсяги необхідного дотування визначаються окремо для пасажирських, приміських та регіональних перевезень з урахуванням можливостей дерегулювання тарифів на окремі види пасажирських перевезень. Здійснюється

добробка та удосконалення механізму бюджетного фінансування перевезень пасажирів до сучасних умов.

В умовах дії епідемії значно зросли збитки від пасажирських, приміських та регіональних перевезень у зв'язку з відсутністю необхідних субсидій у місцевих, регіональних та державному бюджетах для їх покриття.

В умовах дії епідемії субсидії можуть надаватись як компаніям, що здійснюють пасажирські перевезення, так і пільговим категоріям громадян у формі адресної допомоги власними інвесторами. Адресне субсидування дозволить: встановлювати тарифи на пасажирські перевезення на економічно обґрунтованому рівні; створити передумови для скорочення витрат на дотування компаній. Важливим фактором є те що інвестиції у вигляді адресної допомоги власними інвесторами мають бути позбавлені від оподаткування тільки на період дії епідемії, та подолання її наслідків.

Робота залізничного транспорту передбачає також створення умов сталого економічного функціонування та розвитку галузі. Необхідно створення умов для значного підвищення інвестиційних можливостей залізничного транспорту, впровадження інвестиційної моделі розвитку, здатної нормалізувати сучасний та майбутній стан роботи залізниць.

Дуже важливими умовами є те що економіка світу та України не може в сучасних умовах здійснювати прогнозування на підставі існуючих методів. В основу буде покладено не планування роботи від досягнутого, а ситуація з урахуванням втраченого за період дії коронавірусної пандемії.

Це дозволить відновити провізні спроможності залізничного транспорту, які були значною мірою втрачені в минулий період, забезпечити їх приріст відповідно до прогнозованого зростання попиту на перевезення. Значною мірою це залежить від роботи народногосподарського комплексу у цілому та від того на скільки продуктивні сили системи зможуть адаптувати роботу галузі у сучасних умовах. Реалізація стратегії потребує значної зміни існуючої роботи залізниць в умовах масової епідемії.

Таким чином, у результаті глобального впливу, на світову економіку та економіку України і її продуктивних сил коронавірусною пандемією, виникає гостра необхідність удосконалення існуючої системи яка передбачає: створення чіткої системи термінового управління на державному, регіональному та галузевому рівнях; перегляд та приведення у відповідність умов господарювання нормативної, правової, законодавчої, стимулюючої бази на термін коронавірусної пандемії; перегляд методів планування, прогнозування та управління на термін дії коронавірусної пандемії та її наслідків; здійснення поступового переходу до переважно проектного методу управління наявними ресурсами на новому принципі управління.