

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Харківська міська рада
Головне управління статистики у Харківській області
Ізраїльський технологічний інститут
(Ізраїль)
Йорданський національний університет
(Йорданія)
Брестський державний технічний університет
(м. Брест, Республіка Білорусь)
Національний університет біоресурсів і природокористування України
(м. Київ)
Український державний університет залізничного транспорту
(м. Харків)
Одеський національний економічний університет
Національний технічний університет
«Харківський політехнічний інститут»
Харківський національний університет будівництва та архітектури

МАТЕРІАЛИ

X Ювілейної Міжнародної науково-практичної конференції

**«Європейський вектор модернізації економіки:
креативність, прозорість та сталий розвиток»**

18-19 квітня 2018 р.

ЧАСТИНА 1

ХАРКІВ 2018

Матеріали X Ювілейної Міжнародної науково-практичної конференції «Європейський вектор модернізації економіки: креативність, прозорість та сталий розвиток». Тези доповідей. Частина 1 – Харків: ХНУБА, 2018. – 308 с.

Доповіді наукової конференції містять результати досліджень відносно європейського вектору модернізації економіки: креативність, прозорість та сталий розвиток за основними напрямками: креативна економіка та підприємництво: стан та перспективи розвитку; європейські практики та вітчизняний досвід децентралізаційних процесів; енергоефективність, ресурсозбереження та зелена економіка; гендерна справедливість в соціально-економічних системах; інструменти забезпечення прозорості публічного сектору.

Роботи друкуються в авторській редакції, в збірці максимально зменшено втручання в обсяг та структуру відібраних до друку матеріалів. Редакційна колегія не несе відповідальності за достовірність статистичної та іншої інформації, яку надано в рукописах, а також коректність цитованості матеріалу, і залишає за собою право не розподіляти поглядів деяких авторів на ті чи інші питання, які розглянуті на конференції.



Редакційна колегія:

Калініченко Л.Л. – голова, проф., д-р екон. наук;
Смачило В.В. – проф., канд. екон. наук;
Пакуліна А.А. – доц., канд. екон. наук;
Колмакова О.М. – доц., канд. екон. наук;
Польова В.В. – викладач, канд. екон. наук;
Устіловська А.С. – викладач.

Відповідальний за випуск:

д-р екон. наук, проф. Калініченко Людмила Леонідівна

УДК 378.1



©Колектив авторів, 2018
© Харківський національний університет
будівництва та архітектури

Фактори які впливають на рівень мобільності робочої сили: динаміка розвитку підприємства; рівень інвестицій; науково-технічний прогрес; зміна показників інфляції; світові інтеграційні процеси; диференціація в умовах оплати праці.

Амортизаційна політика спрямована на ефективне управління формування і використанням амортизаційних ресурсів з метою реалізації інвестиційного процесу для ефективної діяльності підприємств вагонобудування.

На сучасному етапі формування амортизаційної політики відбувається в основному при використанні таких інструментів: класифікація об'єктів, які відносяться до майна, що амортизується; його оцінка та переоцінка майна строк корисного використання; методи обчислення амортизації; підвищувальні (прискорені) та знижувальні коефіцієнти; амортизаційна премія.

Під державно-приватним партнерством слід розуміти інституціональний і організаційний альянс між державою і підприємствами з метою реалізації суспільно значущих проектів і програм. Залежно від характеру розв'язуваних завдань у рамках державно-приватного партнерства розрізняють окремі моделі такого партнерства: організаційні моделі (не припускають істотного вторгнення у відносини власності), моделі фінансування (комерційний найм, оренда, всі види лізингу, попереднє та інтегроване проектне фінансування) і кооперації (форми об'єднання зусиль партнерів, що відповідають за окремі стадії загального процесу створення нової споживчої вартості).

Таким чином, для забезпечення розвитку вагонобудування України необхідним є вдосконалення державного управління на основі стратегічного підходу. Ефективність реалізації державної політики розвитку вагонобудування забезпечується при переважному використанні методів державної підтримки, серед яких одним із перспективних слід визначити державно-приватне партнерство.

Література: 1. Рухомий склад «Укрзалізниці» зношений на понад 90% [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://www.rbc.ua/ukr/news/podvizhnoy-sostav-ukrzhelznytsi-iznoshen-1507819873.html>; 2. Випустити парк: що заважає вантажовідправникам розвивати власний парк вагонів [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://mind.ua/publications/20176732-vipustiti-park-shcho-zavazhae-vantazhovidpravnikom-rozvivati-vlasnij-park-vagoniv>; 3. У січні 2018 року Укрзалізниця отримала 525 нових напіввагонів [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://uprom.info/news/cars/u-sichni-2018-roku-ukrzhelznitsya-otrimala-525-novih-napivvagoniv/>

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ВАГОБУДУВАННЯ УКРАЇНИ ПРИ ЗАВОЮВАННІ НОВИХ РИНКІВ

Асп. Кузуб А.В.

Український державний університет залізничного транспорту

Суттєве скорочення обсягів перевезень і відповідне погіршення фінансового і техніко-технологічного стану ПАТ «Українська залізниця» негативно вплинуло на діяльність вітчизняних вагонобудівних підприємств, через зменшення кількості замовлення продукції від вітчизняних підприємств залізничного транспорту.

У цих умовах, пошук дієвих шляхів забезпечення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств є життєво важливим завданням, адже підприємства вагонобудівної галузі у взаємодії з підприємствами залізничного транспорту України можуть стати ключовою ланкою в процесі забезпечення сталого розвитку всієї економіки країни, так як вагонобудівні підприємства і залізничний транспорт знаходяться в єдиному виробничо-технологічному циклі.

На даний час ринок вагонобудівної галузі нашої країни представлений такими підприємствами:

- ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод» - виробляє вантажні та пасажирські вагони, швидкісні міжрегіональні поїзди, вагони метро, автогрейдери;
- ПАТ «Дніпровагонмаш» - виробляє вантажні вагони та їх комплектуючі;
- ПАТ «Азовмаш» - виробляє залізничні вагони, підйомно-транспортне обладнання, спеціалізоване залізничне обладнання;
- ДП «Укрспецвагон» - виконує різні види регламентного ремонту вантажного рухомого складу, виробляє широкий спектр запасних частин до вантажних вагонів, займається експлуатацією, обслуговуванням і будівництвом вагонів;
- ПАТ «Стахановський вагонобудівний завод» - випускає вантажні вагони різного призначення;
- ТОВ "Дарницький вагоноремонтний завод" – займається будівництвом піввагонів моделі 12-9745; капітальним, деповським ремонтами та модернізацією вантажних вагонів; формуванням та ремонтом колісних пар; виготовленням запасних частин;
- ТДВ «Попаснянський вагоноремонтний завод» - високотехнологічне підприємство з виробництва і ремонту вантажного рухомого складу для залізниці;
- ТОВ «Харківський вагонобудівний завод» - виробляє та проводить капітально-відновлювальний ремонт вагонів та їх комплектуючих.

Але на сьогоднішній день виробництвом вагонів займається всього три підприємства: ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод» (КВБЗ), ПАТ «Азовмаш» і ПАТ «Дніпровагонмаш». ПАТ «Стахановський вагонобудівний завод» знаходиться на непідконтрольній Україні території.

Щодо вимог до вагонобудівних підприємств залізничного транспорту, то слід зазначити, що основи експлуатаційної сумісності залізниць країн Європейського Союзу які вступили, в дію, розкрито в Технічних умовах інтероперабельності (TSI). Ці умови набрали чинності рішенням Європейської комісії від 30.05.2002 р. та охоплюють такі підсистеми: інфраструктуру, енергетику, управління (системи СЦБ, системи з трансмісією колійно-транспортний засіб), рухомий склад, експлуатацію, рух. З 2008 року ці умови актуалізовано рішенням Європейської Комісії.

Специфікації TSI охоплюють тільки основні вимоги щодо рухомого складу, які мають певне значення для досягнення експлуатаційної сумісності Європейської залізничної системи. Це стосується як транспортних засобів, так і їх частин. Галузі, неохоплені вимогами специфікацій TSI, становлять поле, на якому можуть бути використані національні норми [7].

Крім європейського та російського ринків, наші вагонобудівники як і раніше можуть завоювати ринок на поставки своєї продукції на ринки країн "простору 1520", тобто із залізничною колією однієї ширини. В першу чергу це: Казахстан, Білорусь, Узбекистан, і країни Прибалтики. Оскільки Казахстан і Білорусь входять в Митний Союз, то поставки вітчизняних вагонів в ці країни можуть бути обмежені. Близько 2-3 тис. вагонів можна продавати в країни Прибалтики, яка також знаходиться в «просторі 1520». Однак, в 2013 році поставки українських вагонів в цей регіон також знизилися.

Скоротилися і поставки вантажних вагонів в Середню Азію. На експорт в 2013 році в ці країни було відправлено 3,6 тис. одиниць, що на 60% менше, ніж в 2012 р. Крім того, змінився тренд поставок - піввагони поступили першість наливному парку.

Ринки таких країн як Кенія, де немає налагодженого власного виробництва вагонів, є для українського вагонобудування перспективними, оскільки продукція українських підприємств вагонобудування значно дешевше, ніж у англійських і японських компаній, де вартість вагонів приблизно на 30% вище.

Рівень технологічного розвитку в вагонобудівній галузі різних країн сильно розрізняється. У цій галузі лідируючі позиції займають підприємства США, Західної

Європи і Японії. Лідерами світового залізничного машинобудування є компанії Bombardier (Канада), Alstom (Франція), Siemens (Німеччина), AnsaldoBreda (Італія), General Motors (США) і General Electric (США). Вони охоплюють 82 % світового ринку залізничного машинобудування. Більшість цих компаній працює на світовому ринку, поставляючи свою продукцію в Австралію, Канаду, країни Латинської Америки і Європи.

Слід зазначити, що на сьогоднішній день діяльність ПАТ «Українська залізниця», яка являється головним споживачем вітчизняних вагонобудівних підприємств, є не значно ефективною. В умовах реформування та нестабільності економіки України, глобалізації світової економіки і торгівлі залізничному транспорту доводиться вирішувати складні питання адаптації до роботи в ринкових умовах господарювання.

Сконцентруємо увагу на існуючому економічному потенціалі та визначимо загрози і перспективні можливості забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних підприємств залізничного транспорту в сучасних умовах виходу підприємств на нові ринки.

У сучасних умовах при завоюванні нових ринків, підприємства особливо часто стикаються з невизначеністю і ризиками, непередбачуваними ситуаціями, коли еволюційні підходи, побудова екстраполяційних прогнозів і планів за «прирістними» методами, не можуть забезпечити правильну орієнтацію розвитку в майбутньому, а отже, і можливості забезпечення ефективності діяльності. Для успішної інтеграції України до системи європейської економіки необхідно визначення шляху розвитку через стимулювання впровадження власних нових технологій.

Для забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних вагонобудівних підприємств потрібно включати в себе:

- поставки вагонів в країни «простору 1520»;
- виробництво вантажних вагонів під конкретні цілі, наприклад для створення українського приватного оператора вантажних перевезень;
- виробництво комплектуючих для інших вагонобудівних підприємств, в тому числі для Європейського Союзу та країн «простору 1520».

Необхідно зазначити, для перспективи подальшого завоювання нових ринків, слід визначати з урахуванням можливостей потужного конкурентоспроможного національного інноваційного потенціалу та його взаємодії з європейським і світовим інноваційним простором на взаємовигідних умовах. При цих умовах на перший план виходить завдання забезпечення зростання потенціалу кожного господарюючого суб'єкта.

Підприємства вагонобудування володіють великою кількістю ноу-хау, патентів і технічних рішень, що відносяться до конструктивних рішень випускаємої та розробляємої продукції.

Забезпечення конкурентоспроможності підприємств вагонобудівної галузі може досягатися за підтримки зв'язків з провідними науково-дослідними інститутами які забезпечують високий рівень розробок.

Для завоювання нових ринків збуту вітчизняним вагонобудівним підприємствам, з урахуванням сучасних умов господарювання в світі потрібно удосконалювати соціальну відповідальність, яка є відображенням складних процесів трансформації всієї соціально-економічної системи країни.

Враховуючи значний вплив соціальних факторів у розвитку вагонобудівних підприємств, необхідно: впроваджувати нові технології, сформувати культ інженерно-технічного працівника, звичаї, традиції та трудову етику колективу підприємства, підвищення тарифних ставок забезпечуючи підприємства висококваліфікованими кадрами, мотивація працівників до якісного виконання роботи; заснувати службу соціально-психологічної підтримки.

Так вагонобудівні підприємства можуть стати ключовою ланкою в процесі забезпечення сталого розвитку всієї економіки країни.

ФОРМУВАННЯ ПЕРЕДУМОВ ЕКОНОМІЧНОГО ЗРОСТАННЯ УКРАЇНИ НА ОСНОВІ ПІДТРИМКИ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ МАЛОГО ТА СЕРЕДНЬОГО БІЗНЕСУ

Студ. факультету фінансів, 4 курс, Кузьменко І. В., Вегера Л. О.

Науковий керівник: канд. екон. наук, доц. Урванцева С. В.

ДВНЗ «Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана»

Малий і середній бізнес є важливим елементом ринкової економіки, без якого держава не може гармонійно розвиватися. Малі та середні підприємства багато в чому визначають темпи економічного зростання, структуру і якість валового національного продукту. Крім того їх роль визначається класичними завданнями, які вирішує цей бізнес в розвинених країнах – це, в першу чергу, згладжування коливань економічної кон'юнктури за допомогою особливого механізму збалансування попиту і пропозиції; диверсифікація та насиченні місцевих ринків; розвиток здорового конкурентного середовища, що створює систему сильних мотиваційних стимулів для більш повного використання знань та умінь населення.

За класифікацією ЄС, до малих і середніх підприємств належать ті фірми, що ведуть бізнес із менш ніж 250 найманими працівниками. В Україні, крім вище названої норми, згідно ст. 55 Господарського кодексу, до них відносять суб'єкти господарювання річний дохід яких не перевищує суму, еквівалентну 50 мільйонам євро, визначену за середньорічним курсом НБУ [1].

У західних країнах малий бізнес становить основу для забезпечення населення робочими місцями. Наприклад, у 2015 році в малому і середньому бізнесі в державах Євросоюзу було зайнято близько 70% активного населення працездатного віку, а в Японії - близько 80%. При цьому частка МСБ у ВВП розвинених країн світу сягає 60% [2]. В нашій державі ще недавно цей показник, за різними оцінками, становив лише 7-12%.

Зарубіжний досвід говорить про доцільність комплексного підходу у формуванні державної політики підтримки МСБ. Так, у країнах ЄС ця сфера регулюється міністерствами економіки, промисловості і торгівлі. У Німеччині та Нідерландах, створені відповідні відділи при Міністерствах економіки; у Великобританії навіть існує Міністерство малого бізнесу [3].

В Україні питанням розвитку малого і середнього підприємництва займається Міністерство економічного розвитку і торгівлі. Підкреслимо, що станом на 01.01.2017 року по всій території країни функціонувало 310 бізнес-центрів, 55 бізнес-інкубаторів, 161 фонд підтримки підприємництва, більше 2000 інвестиційних фондів і компаній. Але значна частика цих установ є приватними об'єднаннями, а не державними.

Розвиток малого і середнього бізнесу в Україні дуже ускладнений економічною та політичною ситуацією. Крім того, ризики мають більший ступінь впливу саме на такі підприємства, ніж на великі компанії. Також, в країні недостатньо розвинутою є інфраструктура підтримки малого і середнього підприємництва й відсутнє ефективне фінансово-кредитне забезпечення. Все це зумовлює необхідність формування дієвого механізму стимулювання малого і середнього бізнесу. Для розробки такого механізму необхідно враховувати стан бюджетної, фінансово-кредитної системи, а також загальний соціально-політичний рівень в державі, що дасть можливість ефективно і своєчасно застосовувати заходи прямого і непрямого впливу на розвиток підприємництва.

Матеріали

X Ювілейної Міжнародної науково-практичної конференції

**«Європейський вектор модернізації економіки:
креативність, прозорість та сталий розвиток»**

ЧАСТИНА 1

Макетування: В.М. Бредіхін, В.В. Благой, О.М. Колмакова

Матеріали опубліковані в авторській редакції

Підписано до друку 12.04.2018. Формат 60 x 90/16. Друк цифровий.

Папір офсетний. Облік.-вид. арк. 19,25. Умовн. друк. арк. 15,4.

Тираж 400 прим. Зам. № 5/04/18.

Видавець ХНУБА, 61002, Харків, вул. Сумська, 40

Виготовлювач: ФОП Панов А.М.

м. Харків, вул. Жон Мироносиць (Раднаркоміська), 10, оф. 6

тел. +38 (057) 714-06-74, +38 (050) 976-32-87

copy@vlavke.com, <http://vlavke.com.ua>
