

Міністерство освіти і науки України  
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ АВТОМОБІЛЬНО-  
ДОРОЖНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

(м. Харків, Україна)

ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ МИКОЛАСА РОМЕРИСА

(м. Вільнюс, Литва)

АКАДЕМІЧНЕ ТОВАРИСТВО МІХАЛА БАЛУДЯНСЬКОГО

(м. Кошице, Словаччина)

ЛОДЗІНСЬКИЙ ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

(м. Лодзь, Польща)



## МАТЕРІАЛИ

ХІІ Міжнародної науково-практичної конференції  
**«ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ  
ПІДПРИЄМНИЦТВА»**

*30 листопада 2018 р.*

Харків  
2018

*У збірнику представлено матеріали XII Міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми та перспективи розвитку підприємництва».*

*Матеріали подано у авторській редакції. Редакційна колегія може не поділяти думок авторів. За достовірність даних відповідальність несуть автори.*

*Матеріали призначено для користування широкого кола зацікавлених осіб – науковцями, викладачами закладів вищої освіти, працівниками органів державної влади, підприємцями, здобувачами вищої освіти тощо.*

Друкується за рішенням Ради факультету управління та бізнесу ХНАДУ  
протокол № 4 від 26 листопада 2018 р.

**Редакційна колегія:**

Голова:

**Туренко А.М.** – ректор ХНАДУ, доктор технічних наук, професор, Заслужений діяч науки і техніки України

Заступники Голови

**Богомолов В.О.** – заступник ректора з наукової роботи ХНАДУ, доктор технічних наук, професор, Заслужений діяч науки і техніки України;

**Дмитрієв І.А.** – декан факультету управління та бізнесу ХНАДУ, доктор економічних наук, професор, Заслужений діяч науки і техніки України;

**Іванілов О.С.** – завідувач кафедри економіки і підприємництва ХНАДУ, доктор економічних наук, професор, Заслужений діяч науки і техніки України.

Члени оргкомітету:

**Шинкаренко Володимир Григорович**, д.е.н., професор, Заслужений діяч науки і техніки України, заступник завідувача кафедри управління та адміністрування ХНАДУ;

**Криворучко Оксана Миколаївна**, д.е.н., професор, завідувач кафедри управління та адміністрування ХНАДУ;

**Маліков Володимир Васильович**, д.н.держ.упр., професор, завідувач кафедри обліку, оподаткування та міжнародних економічних відносин ХНАДУ;

**Ротомскіс Ірмантас**, д.е.н., професор, заступник декана факультету економіки і управління фінансами Державного університету Миколаса Ромериса (Литва);

**Вархола Міхал**, д.пед.н., професор, академік Міжнародної академії педагогічних наук, президент Академічного товариства Міхала Балудянського (Словаччина);

**Шевченко Інна Юріївна**, к.е.н., доцент, заступник завідувача кафедри економіки і підприємництва ХНАДУ, *відповідальний секретар*;

**Шершенюк Олена Миколаївна**, к.е.н., доцент, заступник декана факультету управління та бізнесу ХНАДУ, *відповідальний секретар*.

**Проблеми та перспективи розвитку підприємництва:**  
Матеріали XII Міжнародної науково-практичної конференції  
(м. Харків, 30 листопада 2018 року). – Х.: ХНАДУ. – 2018. – 496 с.

© Колектив авторів,  
2018

## Секція 2

### *Інноваційно-інвестиційна діяльність як запорука ефективного підприємництва*

<i>Бабайлов В.К.</i> РІШЕННЯ МЕТОДОЛОГІЧНИХ ПРОБЛЕМ ПІДПРИЄМНИЦТВА ЯК ІННОВАЦІЙНА ДІЯЛЬНІСТЬ .....	88
<i>Байрачна А.С.</i> ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНА ДІЯЛЬНІСТЬ ЯК ЗАПОРУКА ЕФЕКТИВНОГО ПІДПРИЄМНИЦТВА .....	90
<i>Балака Є.І.</i> КОМПЛЕКСНА АВТОМАТИЗАЦІЯ ЗАЛІЗНИЦІ ЯК ПРІОРИТЕТНИЙ НАПРЯМ ЇЇ РОЗВИТКУ .....	92
<i>Березіна Л.М.</i> ІННОВАЦІЙНІСТЬ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМНИЦТВА В УКРАЇНІ: ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ .....	94
<i>Блага В.В.</i> ОЦІНКА ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ БІЗНЕС-ЦЕНТРІВ МЕГАПОЛІСУ .....	96
<i>Близнюк А.О.</i> ЕФЕКТИВНІСТЬ ТА РАЦІОНАЛЬНІСТЬ ПРИЙНЯТТЯ ІНВЕСТИЦІЙНИХ РІШЕНЬ .....	98
<i>Болотова Т.М., Крюкова О.М., Кетова Т.Б.</i> ПРЯМІ ІНОЗЕМНІ ІНВЕСТИЦІЇ В ЕКОНОМІКУ УКРАЇНИ ЯК ЕЛЕМЕНТ РОЗВИТКУ КРАЇНИ .....	99
<i>Братюк В.П., Копча В.В.</i> ІННОВАЦІЙНА ДІЯЛЬНІСТЬ ЯК ЗАПОРУКА ЕФЕКТИВНОГО ПІДПРИЄМНИЦТВА .....	101
<i>Бурковська А.І.</i> ІНВЕСТИЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ОРГАНІЧНОГО ВИРОБНИЦТВА У СІЛЬСЬКО-ГОСПОДАРСЬКИХ ПІДПРИЄМСТВАХ В КОНТЕКСТІ ПРОДОВОЛЬЧОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ .....	104
<i>Васьківська К.В., Прокопишак В.Б., Децик О.І.</i> УПРАВЛІННЯ ДІЯЛЬНІСТЮ СУБ'ЄКТІВ ПІДПРИЄМНИЦТВА: ФІНАНСОВИЙ АСПЕКТ .....	106
<i>Венгерська Н.С.</i> ІННОВАЦІЙНИЙ МІЖНАРОДНИЙ АВІАБІЗНЕС .....	108
<i>Волохова І.В.</i> ПІДВИЩЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ В РИНКОВИХ УМОВАХ ГОСПОДАРЮВАННЯ .....	110
<i>Галицький О.М., Серьожкін С.Ю., Жеребцова Ю.В.</i> УДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ В СФЕРІ ІННОВАЦІЙ АГРАРНОГО ВИРОБНИЦТВА В УКРАЇНІ .....	112
<i>Герасименко О.В.</i> ЕФЕКТИВНА ІНВЕСТИЦІЙНА ПОЛІТИКА ЯК ЗАПОРУКА РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМНИЦТВА .....	114
<i>Грабовська І.В.</i> ПРОБЛЕМИ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ І КРЕАТИВНОСТІ ПЕРСОНАЛУ НАУКОВО-ВИРОБНИЧОГО ПІДПРИЄМСТВА .....	116

4. Howe Jeff. Crowdsourcing: Why the power of the crowd is driving the future of business. Crown Business, 2009. 336 p

5. Кирик О. А. Економічний механізм інноваційної діяльності авіакомпаній. Інвестиції: практика та досвід. 2015. № 5. С. 74-77.

## **ПІДВИЩЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ В РИНКОВИХ УМОВАХ ГОСПОДАРЮВАННЯ**

*Волохова І.В., к.е.н., доцент*

*Український державний університет залізничного транспорту*

Складовою частиною процесу реформування залізниць України є комерціалізація виробничо-господарської діяльності підприємств залізничного транспорту. Для продовження структурних змін в залізничній галузі всім учасникам перевізного процесу необхідно адаптуватися до роботи в умовах ринку.

Ключовим аспектом структурних перетворень на залізничному транспорті як з позиції національної економіки, так і з позиції споживачів транспортної продукції, є демонополізація окремих сфер діяльності залізничного транспорту і доступність інфраструктури залізниць для користувачів різних форм власності.

По своїй суті транспорт має об'єктивні умови, які перешкоджають, але не виключають можливості роздержавлення і приватизації його державної власності. Одна з таких умов полягає у подвійній економічній змістовності природи транспорту – інфраструктурній і підприємницькій. Інфраструктура є загальною умовою будь – якого виробництва і складається з елементів, які не мають прямого відношення до підприємництва. Інша – підприємницька може і здійснює виробничу діяльність, результати якої реалізуються на сторону. Таке розділення обумовлює можливість існування недержавних організаційних структур на транспорті, а також розвиток між ними конкурентних відносин.

Згідно з «Правилами реєстрації та експлуатації власних вантажних вагонів» інфраструктура залізничного транспорту загального користування – технологічний комплекс, що включає в себе залізничні колії загального користування, залізничні станції, пристрої електропостачання, мережі зв'язку, системи сигналізації, централізації і блокування, інформаційні комплекси і систему керування рухом та будівлі, споруди, пристрої й устаткування, що забезпечують функціонування цього комплексу.

Розвиток конкуренції стане можливим між компаніями, що безпосередньо будуть займатися залізничними перевезеннями. Формування конкурентного середовища відбудеться за рахунок різниці в умовах доставки вантажів і пасажирів одними і тими ж залізничними коліями, рівні транспортного обслуговування та іншими критеріями.

Запровадження конкуренції в системі залізничного транспорту, забезпечення рівноправного доступу незалежних компаній – операторів до сіткової інфраструктури та справедливого тарифоутворення стане можливим лише за умов відокремлення функцій державного регулювання і господарського управління, які до цього часу виконує єдиний орган управління – публічне акціонерне товариство «Українська залізниця».

Для забезпечення інвестиційної привабливості галузі необхідно чітко розмежувати сферу державного регулювання і сферу, в якій будуть діяти закони вільної ринкової конкуренції. Для інвестора важливим є не скільки фінансове, скільки корпоративне управління, і чим оптимальніша структура управління, тим більш надійною виглядає компанія. Традиційно державні підприємства, до яких відносяться і залізниці, володіють великим і неефективним апаратом управління і відрізняються нераціональним використанням власних ресурсів. Тому інвесторів мало приваблює перспектива фінансових вкладень у розвиток державних залізниць. Приток приватних інвестицій стане можливим за умови зміни організаційно – правової форми залізниць, коли відкриється доступ до хоча б частини акцій майбутнього підприємства.

На залізничному транспорті традиційно діяв принцип концентрації інтересів на вирішенні своїх власних, внутрішніх проблем, а інтересам користувачів транспортних послуг приділялася незначна увага.

За останні роки система обслуговування споживачів транспортних послуг дещо покращилася. Про це свідчать, наприклад, утворення сервіс – центрів з обслуговування пасажирів, однак цінова політика направлена здебільшого на стягнення з пасажирів додаткових коштів, а не на підвищення конкурентоспроможності залізничних перевезень.

Для ефективної роботи на ринку транспортних послуг залізницям потрібно забезпечити високу якість обслуговування. В умовах ринкових відносин клієнт обирає той вид транспорту, який здатний задовольнити всі його вимоги щодо рівня обслуговування. Задача залізничників – створити єдину корпоративну гарантію забезпечення якості для усіх клієнтів.

Розвиток ринку транспортних послуг обумовив виникнення конкуренції між окремими видами транспорту. Для залізничного транспорту основним конкурентом є автомобільний транспорт, оскільки близько 70% залізничних колій дублюється автомобільними шляхами.

При здійсненні перевезень кошовних промислових та продовольчих товарів на відстань до 500 кілометрів залізниці об'єктивно програють у конкурентній боротьбі автотранспорту.

Для того, щоб вистояти у конкурентній боротьбі залізничникам потрібно дотримуватися наступних вимог: максимально задовольняти потреби клієнтури, істотно скоротити витрати, проводити інвестиційну політику, досягти відокремлення експлуатаційної діяльності від інфраструктури, направити зусилля на отримання прибутку.

Загальний підхід до вирішення проблем залізничного транспорту полягає в підсиленні ролі ринкових механізмів в економіці залізничного транспорту, але з урахуванням специфічних факторів функціонування залізничного транспорту. Це зумовлює необхідність удосконалення організаційно-економічних основ роботи залізничної галузі з метою забезпечення її адаптації до умов ринкового середовища.

## **УДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ В СФЕРІ ІННОВАЦІЙ АГРАРНОГО ВИРОБНИЦТВА В УКРАЇНІ**

*Галицький О.М., д.е.н., доцент, завідувач кафедри,  
Серьожкін С.Ю.,  
Жеребцова Ю.В.  
Одеський державний аграрний університет*

Агропромисловий комплекс найбільш вразливий сектор економіки України. Економічна криза зруйнувала систему матеріально-технічного та інженерно-технічного забезпечення, завдала значних втрат аграрному виробництву. Досвід розвинутих країн свідчить, що ефективність державної інноваційної політики в цілому визначає конкурентоспроможність національної економіки. До 90% приросту валового продукту забезпечується за рахунок впровадження нових технологій. А тому ефективне державне регулювання аграрного сектора економіки можливе лише на основі активізації інноваційної діяльності.

Постійне вдосконалення засобів та предметів праці, технології виробництва і його організації є головною рушійною силою розвитку продуктивних сил та економічного зростання кожної країни. Конкурентна боротьба за ринки збуту відбувається насамперед через змагання у інноваційній сфері. Та країна, що стоїть осторонь від «інноваційних змагань», опиняється останньою в ієрархії розвитку світової спільноти [1].

Місце та роль інноваційної політики в структурі державного регулювання розвитку аграрного виробництва визначаються особливостями інноваційного процесу як об'єкта управління. Він більшою мірою, ніж інші елементи НТП, пов'язаний з товарно-грошовими відносинами, опосередкованими всі стадії його реалізації.

Перехід на інноваційний шлях передбачає не тільки модернізацію технологій виробництва аграрної продукції, а й зміну галузевої структури, форм організації виробництва та методів управління.

Україна обрала шлях розвитку національної економіки за інноваційною моделлю. Це означає, що головним джерелом економічного зростання мають стати нові наукові знання, а рушійною силою – механізми їх розширеного продукування і комерційного використання. В аграрній сфері слід виділити такі методи державної інноваційної політики:

**МАТЕРІАЛИ**  
XII Міжнародної науково-практичної  
конференції  
**«ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ**  
**ПІДПРИЄМНИЦТВА»**

*30 листопада 2018 р.*

*Відповідальний за випуск*

*І.Ю. Шевченко*

Підписано до друку \_\_\_\_\_ Формат \_\_\_\_\_ Папір офсетний.  
Гарнітура Times New Roman Cyr. Віддруковано на ризографі  
Ум.друк. арк. \_\_\_\_\_ Обл.-вид. арк. \_\_\_\_\_

**ВИДАВНИЦТВО**

**Харківського національного автомобільно-дорожнього університету**

**Видавництво ХНАДУ, 61002, Харків-МСП, вул. Ярослава Мудрого, 25.  
Тел. /факс: (057)700-38-64; 707-37-03, e-mail: rio@khadi.kharkov.ua**

Свідоцтво Державного комітету інформаційної політики, телебачення та  
радіомовлення України про внесення суб'єкта видавничої справи до  
Державного реєстру видавців, виготівників і розповсюджувачів видавничої  
продукції, серія ДК № 897 від 17.04 2002 р.