

ІНСТИТУТ НАУКОВО-ТЕХНІЧНОЇ ТА ЕКОНОМІЧНОЇ ІНФОРМАЦІЇ

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Національний транспортний університет

Український державний університет залізничного транспорту



СУЧАСНІ НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ І МЕНЕДЖМЕНТУ НА ПІДПРИЄМСТВАХ УКРАЇНИ

*Збірник матеріалів II всеукраїнської науково-практичної конференції
студентів, аспірантів та молодих учених
присвяченої 50-річчю створення факультету управління та бізнесу
ХНАДУ*

Україна, м. Харків, ХНАДУ, 26 жовтня 2016 року



Харків - 2016

УДК 33

Сучасні напрямки розвитку економіки і менеджменту на підприємствах України: Збірник матеріалів II всеукраїнської науково-практичної конференції студентів, аспірантів та молодих учених, присвяченої 50-річчю створення факультету управління та бізнесу ХНАДУ (26 жовтня 2016 року). – Харків, ХНАДУ, 2016. - 720 с.

Збірник містить матеріали II всеукраїнської науково-практичної конференції студентів, аспірантів та молодих учених «Сучасні напрямки розвитку економіки і менеджменту на підприємствах України». Матеріали присвячені результатам теоретичних і практичних досліджень за провідними напрямками розвитку управління економікою в умовах нестабільності, управління підприємством, менеджменту персоналу, міжнародного менеджменту, маркетингового менеджменту, логістичного менеджменту та фінансового менеджменту

Матеріали друкуються в авторській редакції. Організаційний комітет не несе відповідальності за достовірність фактів, власних імен та іншої інформації використаної в публікаціях. Відповідальність за зміст та оригінальність матеріалів конференції несе автор та його науковий керівник.

2. Ковальов А. В. Теоретичні основи бренду, брендингу та ребрендингу / А. В. Ковальов, А. О. Шиян // Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності. - 2013. - Вип. 2(1). - С. 76-80.

3. Кубко В. П. Удосконалення корпоративного іміджу організації шляхом застосування ребрендингу / В. П. Кубко, І. В. Діордієва // Гілея: науковий вісник. - 2016. - Вип. 108. - С. 149-151.

4. Махнуша С. М. Ребрендинг як засіб тривалого існування компанії на ринку / С. М. Махнуша, О. В. Олійник // Маркетинг і менеджмент інновацій. - 2011. - № 3(2). - С. 143-150.

5. Тарасов І. Ю. Ребрендинг банків: теорія і практичний досвід України / І. Ю. Тарасов // Економічний часопис-XXI. - 2013. - № 9-10(2). - С. 48-51.

ОЦІНКА СТАНУ ТЕХНІКО-ТЕХНОЛОГІЧНОЇ БАЗИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Корінь М. В., к.е.н., доцент

Український державний університет залізничного транспорту

В епоху глобалізації світової економіки основа формування стійких конкурентних позицій будь-якої країни, регіону та галузі знаходиться в реалізації ефективної політики інноваційних перетворень, спрямованих на підвищення продуктивності праці та розвиток людського капіталу, досягнення якісних техніко-технологічних змін в стратегічно значимих секторах економіки країни.

Залізничний транспорт є інфраструктурною галуззю економіки, яка, з одного боку задовольняє потреби останньої в перевезеннях, а з іншого – сама в значній мірі залежить від економічної кон'юнктури ринку.

Однією з головних задач структурної реформи залізничного транспорту України визначено створення техніко-технологічних передумов для запровадження принципів європейської транспортної політики, які пов'язані з реалізацією інноваційних змін в технологічних та інших бізнес-процесах галузі.

Незважаючи на реалізацію численних зусиль щодо забезпечення інноваційних перетворень на залізничному транспорті України, які здійснювалися в рамках виконання проектів і Програм з технічного переоснащення підприємств ПАТ «Українська залізниця», наразі

майже вичерпано резерви провізних спроможностей галузі та спостерігається тенденція катастрофічного рівня зношеності основних фондів залізничного транспорту.

Про зниження активності інноваційних процесів на залізничному транспорті України свідчать наступні дані, що характеризують стан рухомого складу та об'єктів залізничної інфраструктури. Так, за даними Міністерства інфраструктури України, через невиконання заходів з ремонту і модернізації та відсутність належного обсягу фінансування, знаходяться на критичній межі пропускні спроможності деяких напрямків та дільниць українських залізниць. Через досягнення критичного рівня зношеності серед об'єктів залізничної інфраструктури наразі [1]:

- закрито для руху поїздів 2186 км колії та 1143 стрілочних переводи;
- 7082,7 км колії експлуатується з простроченим терміном виконання ремонтів;
- 15 залізничних тунелів та 1500 мостів визнано дефективними і такими, що підлягають проведенню негайної модернізації;
- 70,8 % експлуатаційної довжини електрифікованих колій знаходиться в експлуатації більше 40 років.

В цілому лише по господарству сигналізації та зв'язку ПАТ «Українська залізниця» рівень зносу основних фондів досяг критичної межі і становить більше 93 %.

Проблема ще більшого старіння і зношення основних фондів характерні і для локомотивного господарства галузі. З 3,9 тис. наявного інвентарного парку тягового рухомого складу відпрацювало вже свій нормативний термін експлуатації 71,8 % магістральних електровозів, 99,4 % магістральних тепловозів та 91,3 % маневрових тепловозів [2].

Станом на 1 січня 2015 року 15,5 % тепловозів, 53 % електровозів експлуатуються більше 40 років. Лише незначна частина цієї групи основних фондів локомотивного господарства (0,2 % тепловозів та 5,1 % електровозів) працює на залізницях України менше 8 років [3].

Вичерпано і резерви вагонного господарства українських залізниць, стан якого на сьогоднішній день не дозволяє забезпечувати належний рівень якості послуг з перевезення пасажирів. Із 111,5 тис. вантажних вагонів 56,5 % вже давно працюють поза нормативним терміном експлуатації та 34,5 тис. повністю мають неробочий стан. В цілому за даними Державного комітету статистики України середній рівень зносу парку вантажних вагонів сягає 90 %, зокрема, на 88,5 %

зношений парк на піввагонів, на 95 % - зерновозів та на 92,2 % цементовозів [3].

На 86 % зношений і парк пасажирських вагонів, середній вік якого досягає 30 років. Особливо гостро відчувається нестача більш сучасного моторвагонного рухомого складу. З 1391 секцій електропоїздів наразі за межами нормативного терміну експлуатується 63 % та 95 % секцій дизель поїздів [2].

Отже, враховуючи існуюче критичне становище основних фондів галузі, основним пріоритетом розвитку залізничного транспорту має стати реалізація інноваційних перетворень в сфері його техніко-технологічного забезпечення, що створить можливість не тільки для скорочення рівня експлуатаційних витрат залізниць, але покращення конкурентних позицій ПАТ «Українська залізниця» на ринку транспортних послуг.

Література.

1. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-ukrainski-zalznici.html>. - Назва з екрана.

2. Україна в мережі міжнародних транспортних коридорів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrrailways.com/2-uncategorised/1715-strategic-plan-2020-d2.html>. - Назва з екрана.

3. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>. – Назва з екрана.

СУЧАСНІ НАПРЯМИ УПРАВЛІННЯ ФЕРМЕРСЬКИМ ГОСПОДАРСТВОМ

Гришин О. В., магістрант

Науковий керівник: Лисенко А. М., к. е. н., доцент

Кіровоградський національний технічний університет

Діяльність фермерського господарства базується на урахуванні специфічних особливостей сільськогосподарського виробництва, потребує різноманітних зв'язків з підприємствами та організаціями і перебуває у значній залежності від зовнішніх факторів (кліматичних, економічних, політичних та інших). Багатоплановість цієї діяльності, яка відбувається в умовах нестабільності зовнішнього середовища,