Міністерство освіти і науки України
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ АВТОМОБІЛЬНО-ДОРОЖНІЙ 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

XII Міжнародної науково-практичної конференції

«ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМНИЦТВА»

30 листопада 2018 р.

Харків
2018

УДК 33

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. – 500 с.

© Колектив авторів,
2018

товарів та послуг, покращувати конкурентні умови для господарюючих суб'єктів, сприяти виходу українських підприємств на нові ринки. Отже, якщо уряд України і законодавча влада вже найближчим часом не вживатимуть дієвих заходів з переорієнтації розвитку економіки на активізацію інноваційної діяльності із застосуванням наукових підходів і методів управління, то час входження нашої держави до групи промислово розвинених країн стане абсолютно не визначеним.

Література:

1. Масло І.О. Оцінка ефективності інвестиційних проектів в умовах кризової ситуації / І.О. Масло // Управління розвитком. – 2009.
2. Захарін С. Фінансові інструменти активізації інвестиційної та інноваційної діяльності / С. Захарін // Економіка України. – 2010.

КОМПЛЕКСНА АВТОМАТИЗАЦІЯ ЗАЛІЗНИЦІ ЯК ПРІОРИТЕТНИЙ НАПРЯМ ЇЇ РОЗВИТКУ

Балака Є.І., к.е.н., доцент
Український державний університет залізничного транспорту

Найважливішою проблемою подальшого розвитку залізничного транспорту України є значне покращення фінансового стану галузі, знаходження джерел для здійснення масштабних інноваційно − інвестиційних проектів, направлених на оновлення основних виробничих фондів. В першу чергу це стосується рухомого складу залізниці, знос якого досягає 90%.

В ринкових умовах існують два основних шляхи отримання додаткового прибутку залізницею. Перший з них – підвищення тарифів на пасажирські та вантажні перевезення, припинення «перехресного» фінансування. Проте, такий шлях неодмінно приведе до зростання цін на продукцію інших галузей економіки країни, негативним соціальним наслідкам і обумовить зниження конкурентоспроможності залізничного транспорту на ринку перевезень.

Крім того, залізниця є природним монополістом і відповідно до національного законодавства не має права самостійно підвищувати тарифи на перевезення.

Другий шлях полягає в зниженні собівартості транспортної діяльності і для цього у залізниці є величезні резерви. Аналіз показує, що для системи залізничного транспорту властиві великі витрати живої праці. Опосередковано це підтверджується долею заробітної плати з нарахуванням на соціальні цілі в собівартості перевезень. За останні десять років цей показник в собівартості вантажних перевезень стабільно знаходився в межах 40-45%, а в собівартості пасажирських перевезень складав 54-56%.

Це говорить про незмінно велику чисельність працівників. Слід зауважити, що ще двадцять років тому на одній з залізниць США (Нордфолк-Південна), яка мала майже однакову з Укрзалізницею довжину колій і на 30%

менший обсяг вантажообігу, чисельність працівників була в 15 разів менша (24,7 тис. працівників порівняно з 375,9 тис. в Укрзалізниці), а рівень рентабельності перевищував 70%.

Про вкрай велику трудомісткість залізничних перевезень свідчить інший якісний показник, який дає уяву щодо кількості працюючих в системі залізничного транспорту в розрахунку на один кілометр експлуатаційної довжини колії. Цей показник, розглянутий в динаміці за кілька попередніх років, дає можливість оцінити вплив науково-технічного процесу в системі залізничного транспорту різних країн.

Таблиця 1 − **Дані по залізницях США, Росії і України**

Країна	Роки	Довжина колії, тис.км	Кількість працюючих, тис. прац.	Кількість працюючих на 1 км колії
США	2008	228,50	235	1,0
	2009	228,50	223	0,98
	2010	228,50	221	0,97
Росія	2008	85,20	1200	14,10
	2009	85,20	1100	12,90
	2011	85,20	928	10,90
	2013	85,20	900	10,60
Україна	2009	21,60	294	13,80
	2010	21,60	286	13,20
	2011	21,60	285	13,20
	2012	21,60	278	12,90
	2013	21,60	265	13,30
	2014	21,60	248	11,40

Слід зауважити, що в Китаї цей показник за 2017 р. дорівнює 29,50 прац./км.

Середньорічні темпи зменшення працюючих в розрахунку на 1 км колії складають в США 0,98, в Росії − 0,93, в Україні − 0,96. Невелика різниця в цих даних створює оманливу уяву про нібито однакові темпи інноваційного розвитку залізничного транспорту в означених країнах. Втім такий висновок можна зробити тільки щодо української та російської залізниць, оскільки залізниці США більш ніж в десять разів довші за українські, а кількість працюючих на них менша на 10%.

Розрахунки показують, що при таких темпах впровадження інноваційних рішень Укрзалізниці знадобиться більш ніж 80 років ($log \frac{1}{0.9711} \approx 80$) для досягнення рівня США за станом на 2010р. За цей час в США цей показник зменшиться до 0,30 прац./км.

Це свідчить, що пріоритетною задачею сьогодення для залізничного транспорту України є стрімке впровадження новітніх інноваційних технологій, які дозволять суттєво збільшити рівень автоматизації управління залізницею та зменшити долю живої праці.

Література:

1. Довідник основних показників роботи залізниць України (2004-2014 рр.). К., 2015. 59 с.

2. http://*f*−husainov.livejournal.com

3. Инвестиции железной дороги Union pactific // Железные дороги мира. 2001. № 1. С. 5-6.

ІННОВАЦІЙНІСТЬ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМНИЦТВА В УКРАЇНІ: ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ

Березіна Л.М., д.е.н., професор
Полтавська державна аграрна академія

Підприємництво виступає основою економічного розвитку будь-якої країни, забезпечення зайнятості її населення, безпосередньо визначає рівень та якість його життя. Зростання економіки неможливе без розвитку корпоративного, середнього та малого бізнесу, який має будуватися на засадах новітніх підходів до здійснення підприємництва. При цьому уваги потребує визначення чинників впливу зовнішнього й внутрішнього середовища на підприємницьку діяльність, а також здійснення ефективної регулюючої політики з боку держави та самих підприємців у сфері ведення бізнесу .

Нині економіка України розвивається в складних умовах. Негативні політичні та економічні процеси, як наслідок потрясінь 2014 р., позначилися на основних макроекономічних показниках розвитку країни. Проте, останніми роками можемо спостерігати деяке відновлення позитивних тенденцій розвитку економіки: зростання ВВП, обсягу промислової продукції, капітальних інвестицій, заробітної плати, обороту роздрібної торгівлі тощо. Незважаючи на зазначені позитивні зрушення національна економіка ще перебуває в стані соціально-економічної нестабільності. Варто зазначити, що суттєвий вплив на хід економічних процесів має розвиток підприємництва в країні, особливо малого та середнього бізнесу. У розвинених країнах Європи малі та середні підприємства становлять близько 99% усіх суб'єктів господарювання, забезпечують робочими місцями біля 70% зайнятого населення [1].

Для України характерні інші тенденції. У 2015 р. зменшилася кількість великих та середніх підприємств на 15% та 4,4% відповідно у порівнянні з 2014 р. Хоча відбулося зростання загальної кількості господарюючих суб'єктів за рахунок зростання кількості фізичних осіб-підприємців – на 2,5% за той же період [2].

У 2013-2015 рр. спостерігається зростання кількості підприємств, які займалися інноваційною діяльністю. Так, чисельність таких підприємств зросла з 16,8% у 2013 р. до 17,3% у 2015 р. При цьому головним джерелом фінансування інноваційної діяльності виступають власні кошти підприємств. У 2015 р. освоєно 97,2% загального обсягу інвестицій саме за їх рахунок, частка кредитів банків та іноземних інвесторів склала 2,4%, а державного та місцевих