

КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ТОРГОВЕЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИЙ
УНІВЕРСИТЕТ
ХАРКІВСЬКИЙ ТОРГОВЕЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИЙ ІНСТИТУТ



Факультет економіки та управління
Кафедра економіки та обліку

**«КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ
ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ
ТРАНСФОРМАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ В
ЕКОНОМІЦІ УКРАЇНИ»**

*Збірник матеріалів
II Міжвузівської науково-практичної конференції студентів,
аспірантів та молодих учених*

Україна, м. Харків, 16 листопада 2017 р.

Мирошниченко Ю. В.	
Вплив інвестиційних процесів на формування конкурентоспроможності підприємств	227
Ольховик Ю. П.	
Роль інновацій у підвищенні рівня конкурентоспроможності підприємства	229
Панаїд Я. І.	
Інноваційна активність підприємств як фактор конкурентоспроможності	231
Петік О. М.	
Економіко-математичне моделювання обсягу грошових коштів для підвищення конкурентоспроможності підприємства	233
Піддубна Л. Д., Шкіря К. О.	
Інноваційний розвиток національної економіки в умовах євроінтеграції	235
Попович М. С.	
Конкурентоспроможність як умова інформаційно-інноваційного розвитку підприємництва	237
Шаповал А. С.	
Податкові пільги як засіб стимулювання інноваційно-інвестиційної діяльності підприємств	239
Сінько А. Є.	
Проблеми та перспективи інноваційного розвитку України	241
Йорш О. А.	
Оцінка інвестицій в процесі формування бізнес-плану	243
Завадська О. О.	
Роль інновацій у розвитку підприємства та проблеми їх впровадження	245
Зубенко А. С.	
Інституційні фактори конкурентоспроможності економіки України	247
Зубов А. М.	
Ризики інноваційної діяльності вітчизняних підприємств	249
Котик В. О.	
Інноваційно-інвестиційна діяльність на залізничному транспорті як чинник стабілізації економіки держави та регіонів	251
Котик В. В.	
Інноваційна політика ПАТ «Укрзалізниця» як фактор глобальної конкурентоспроможності	253

Література:

1. Ілляшенко С. М. Товарна інноваційна політика: підручник / С. М. Ілляшенко, Ю. С. Шипуліна. – Суми: ВТД «Університетська книга», 2007. – 281 с.
2. Волкова О. І. Інноваційний розвиток промисловості України / О. І. Волков, М. П. Денисенко, А. П. Гречан та ін.; Під ред. проф. О. І. Волкова, проф. М. П. Денисенка. – К.: КНТ, 2006. – 648 с.
3. Чорнобаєв В. В. Напрями державного регулювання ризиковості інноваційної діяльності інвесторів / В. В. Чорнобаєв // Вісник Дніпропетровської державної фінансової академії. – 2006. – № 2(16). – с. 51-53.

**ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНА ДІЯЛЬНІСТЬ НА
ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ ЯК ЧИННИК СТАБІЛІЗАЦІЇ
ЕКОНОМІКИ ДЕРЖАВИ ТА РЕГІОНІВ**

Котик В. О., к.е.н., доцент

Український державний університет залізничного транспорту

Перехід на інноваційно-інвестиційну модель розвитку потребує значних інвестицій. Недостатня підтримка розробки та впровадження інновацій у транспортне виробництво є головною проблемою розвитку. Оскільки впровадження нової техніки та прогресивної технології на залізницях здійснюється відповідно з можливостями залучення капіталу, то простежується зростання якісних параметрів науково-технологічного потенціалу. Водночас, діючі економічні механізми не забезпечують у повному обсязі інноваційного відновлення основних фондів як на транспорті, так і в транспортному машинобудуванні в зв'язку з тим, що відсутні дієві схеми інвестування прогресивних змін, а також високим є рівень ризику втрати прибутку через відносно тривалий термін окупності капіталовкладень, що у свою чергу, створює проблеми пошуку джерел фінансування, особливо в умовах дефіциту фінансових ресурсів. Розвиток галузі відповідно до визначених пріоритетів передбачає наявність ризиків, що створює більш сприятливі умови для діяльності інвесторів.

На базі інноваційно-інвестиційної системи стає можливим концентрувати фінансові ресурси. Світовий досвід їх пошуку показує,

що венчурне підприємництво є невід'ємним елементом системи фінансування інновацій; таке підприємництво виступає в ролі прискорювача інноваційного розвитку і здатне не тільки вивести залізничний транспорт на вищій технологічний рівень, але й забезпечити науково-технічний прогрес вітчизняних транспортних технологій доставки пасажирів і вантажів. Стає можливим в повному обсязі організувати інноваційний цикл, забезпечуючи комерціалізацію процесу реалізації інновацій.

Як зазначає автор в роботі [1, с. 120] можна умовно виділити три рівні створення інновацій, визначених відповідно до стадій процесу розробки нової техніки та прогресивної технології:

- перший – фундаментальні дослідження, що проводяться на рівні інститутів Національної академії наук України, де відкриваються нові явища і процеси, властивості та закономірності функціонування об'єктів, розробляються концепції та принципи розвитку сучасних систем та ін.;

- другий – прикладні дослідження, що спрямовані на пошук шляхів практичного застосування відкритих раніше явищ та процесів; проводяться науково-дослідні роботи для вирішення техніко-технологічних проблем, отримуються конкретні наукові результати, що в подальшому будуть використані для створення нових поколінь техніки та технологій;

- третій – маркетингово-технологічні дослідження, що виконуються підрозділами транспортних підприємств, конструкторськими бюро тощо; дослідження, спрямовані на модернізацію та удосконалення існуючої техніки, оптимізацію параметрів технологічного процесу, виявлення потреб споживачів [1, с. 120].

Наведена структура формування інновацій виступає базою для розвитку інноваційних підсистем на національному, галузевому, регіональному та корпоративному рівнях.

Таким чином, можна зробити такі висновки:

- інноваційно-інвестиційна система стає дієвим інструментом активізації інноваційного розвитку залізничного транспорту, набуває реального втілення стратегія інноваційного розвитку галузі;

- для прискореної реалізації такої стратегії необхідно мобілізувати науковий потенціал, забезпечити умови комерціалізації інновацій, створити відповідні інноваційна орієнтовані структури

типу наукових бізнес-інкубаторів, технопарків та інших;

- розвиток залізничного транспорту залежить від активної економічної політики держави, створення привабливого інвестиційного клімату на базі формування належних умов для венчурного підприємництва, підтримки нетрадиційних методів інвестування, наданні відповідних податкових пільг для всіх учасників інноваційно-інвестиційного процесу.

Література:

1. Котик В. В. Впровадження інноваційно-інвестиційної системи на залізничному транспорті / В. О. Котик, В. В. Котик // Зб. наук. праць. – Харків, «НТУ ХП», 2015. – С. 120-123.

2. Бузько И. Р. Стратегическое управление инвестициями и инновационная деятельность предприятия / И. Р. Бузько, Е. В. Вартанова, А. А. Голубенко. – Луганск : Изд. ВНУ им. В. Даля, 2002. – 176 с.

ІННОВАЦІЙНА ПОЛІТИКА ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦІ» ЯК ФАКТОР ГЛОБАЛЬНОЇ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ

Котик В. В., к.е.н., доцент

Український державний університет залізничного транспорту

Зміни економічної ситуації в Україні та світі вимагають від керівництва підприємств шукати нові підходи до ведення бізнесу, одним з яких є втілення інноваційного зростання Укрзалізниці є установка найвищих стандартів галузі, використання усіх видів інновацій та родинна диверсифікація.

Одним з перспективних джерел інноваційного зростання на залізничному транспорті як зазначає автор в роботі є наступні три методи [2, с. 25].

1) Установка стандартів. Найбільш діючим засобом досягнення конкурентної переваги є встановлення стандартів у галузі. Для того, щоб постійно залишатися на лідируючих позиціях на ринку, претендувати на роль лідера та змусити конкурентів підтримувати власні стандарти необхідно орієнтуватися на самих вимогливих клієнтів, навіть випереджаючи їх вимоги.

При цьому, збільшення рівня якості товару (послуги) може дозволити підприємству вийти на новий для нього сегмент ринку.