



Міністерство освіти і науки України
Головне управління статистики у Харківській області
Wyższa Szkoła Zarządzania i Administracji w Opolu (Polska)
Katowice School of Technology
School of Economics and Management in Public Administration
in Bratislava, Slovakia
Deutsche Angestellten-Akademie
Брэсцкі дзяржаўны тэхнічны ўніверсітэт
(Рэспубліка Беларусь)

Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут»
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)
Громадська організація «Лабораторія креативних ідей»
Бердянський державний педагогічний університет
Одеський національний економічний університет
**Харківський національний університет
будівництва та архітектури**

МАТЕРІАЛИ

XIII Міжнародної

науково-практичної конференції

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

**21-22 квітня
2021 року**

ХАРКІВ 2021

Міністерство освіти і науки України
Головне управління статистики у Харківській області
Wyższa Szkoła Zarządzania i Administracji w Opolu (Polska)
Katowice School of Technology
School of Economics and Management in Public Administration in
Bratislava, Slovakia
Deutsche Angestellten-Akademie
Брэсцкі дзяржаўны тэхнічны ўніверсітэт
(Рэспубліка Беларусь)
Національний технічний університет «Харківський політехнічний
інститут»
Український державний університет залізничного транспорту
(м. Харків)
Громадська організація «Лабораторія креативних ідей»
Бердянський державний педагогічний університет
Одеський національний економічний університет
**Харківський національний університет
будівництва та архітектури**

МАТЕРІАЛИ

**ХІІІ Міжнародної науково-практичної конференція
«Європейський вектор модернізації економіки: креативність,
прозорість та сталий розвиток»**

21-22 квітня 2021 року

Харків 2021

Матеріали *XIII Міжнародної науково-практичної конференції* «Європейський вектор модернізації економіки: креативність, прозорість та сталий розвиток» містять результати досліджень науковців та практиків з актуальних проблем модернізації національної економіки за європейським вектором розвитку на принципах прозорості, креативності, стабільності.

Матеріали адресовані науковцям, фахівцям-практикам, здобувачам вищої освіти і зацікавленим питаннями креативної економіки, стартап рухів, ресурсозбереження та енергоефективності, безпеки соціальноекономічних систем, інструментів забезпечення прозорості публічного сектору економіки держави.

Матеріали друкуються в авторській редакції. 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. – заступник голови, зав. кафедри економіки та бізнесу ХНУБА, д-р екон наук, професор.

Устіловська А.С. – д-р філос. з екон., викладач.

Бредіхін В.М. – канд. техн. наук, доцент.

Тодріна І.В. – канд. екон. наук, доцент.

Відповідальний за випуск:

Д-р філос. з екон. Устіловська А.С.

УДК 001: 330. 34 М34

діяльності. Сучасні науковці наголошують на тому, що ключовим фактором розвитку світової економіки в найближчі 10-20 років стане забезпечення науково - технологічного прориву у різних сферах – традиційних і нових. Крім безпосереднього отримання інноваційних продуктів очікується широке проникнення нових технологій у традиційні промислові галузі і зміна як характеру виробничих процесів, так і властивостей продукції, що випускається.

Національна економіка на сучасному етапі характеризується концентрацією капіталу в низькотехнологічних галузях виробництва, що негативно впливає на можливість виробляти конкурентоздатну продукцію, а також створювати умови для переходу на більш високий рівень технологічного розвитку та виходу на світовий ринок у найближчій перспективі. Відсутність чіткого плану дій, ефективно працюючої інноваційної системи, не відпрацьована схема впровадження результатів наукових досліджень у господарську практику значно ускладнюють наявну ситуацію. Крім того, негативними чинниками є значна вартість виробництва інноваційного продукту, відсутність гарантій отримання результатів, високий ризик і, як наслідок, занижений попит на інновації. На жаль, сьогодні в Україні спостерігається невідповідність державної політики стратегії впровадження та становлення інноваційної моделі розвитку економіки.

Основними цілями державної політики щодо забезпечення сталого розвитку в нашій державі повинні стати: ефективне використання інноваційного потенціалу, випуск наукомісткої й конкурентоспроможної продукції, формування інноваційного бізнес-середовища. Відповідно, необхідним є створення концептуальних основ, інструментів та механізмів такої державної економічної політики, яка в умовах існуючих інституційних, фінансових, та інших обмежень надасть можливість забезпечити приплив інвестицій у технологічні зміни та належну мотивацію для інноваційного підприємництва.

Отже, інновації можуть бути визначені як головний чинник забезпечення сталого економічного розвитку на сучасному етапі, засіб підвищення національної конкурентоспроможності та поліпшення статусу країни на міжнародній арені.

ДОСЛІДЖЕННЯ НАПРЯМКІВ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Канд. екон. наук, доц. Жердев М.Д.

Канд. екон. наук, доц. Мирошніченко Ю.В.

Український державний університет залізничного транспорту

У сучасних умовах оптимальне поєднання вартості та якості послуг кожного транспортного підприємства сприяє підвищенню його конкурентного статусу. Конкурентоспроможність транспортної продукції можна визначити як сукупність характеристик перевезення вантажів (пасажирів), що відображає її відмінність від перевезень іншими видами транспорту (або з використанням іншої комплексної технології переміщення) як за ступенем відповідності конкретної суспільної потреби, так і за рівнем транспортних витрат. Конкурентоспроможність товару (комплексу транспортних послуг), як і конкуренція, може бути ціновою та неціновою.

Цінова конкуренція визначається величиною витрат на виробництво і обіг товару, залежить від тарифної та інвестиційної політики, а також від здатності виробника своєчасно і в потрібному обсязі почати вимагати інновації в галузі техніки, технології та менеджменту. Основними видами цінової конкуренції є

відкрита і прихована. Відкрита цінова конкуренція як метод конкурентної боротьби передбачає зниження цін для освоєння нових сегментів ринку, а також встановлення демпінгових бар'єрів для входження нових контрагентів в ринок. Як правило, таке зниження цін короткочасне, і потім ціни підвищуються ще більше.

Прихована цінова конкуренція на залізничному транспорті недопустима по антимонопольному законодавству, проте можливе застосування знижок і формування гнучкої тарифної політики з метою залучення додаткових обсягів перевезень. Одним із стратегічних завдань залізничного транспорту є забезпечення рівноправного (недискримінаційного) доступу незалежних транспортних організацій до інфраструктури, що практично виключає навіть тимчасове застосування зазначених прийомів. На нецінову конкурентоспроможність транспортної продукції безпосередньо впливають три групи параметрів: попиту, пропозиції та взаємодії.

Параметри попиту відображають індивідуальні запити клієнтури, залежать також від розміщення та обсягів виробництва підприємств добувної та обробної промисловості, сільського господарства в районі тяжіння залізниці. Ці параметри формують платоспроможний попит на перевезення вантажів. Аналогічно, але з урахуванням соціальних факторів, визначається і попит на перевезення пасажирів.

У конкурентній боротьбі якість перевезень і якість транспортного обслуговування є найбільш пріоритетними. Причому якість транспортного обслуговування має ті ж особливості, що і якість перевезень. Поліпшення якості транспортного обслуговування пов'язане з підвищенням витрат. При цьому, як і будь-який товар, транспортна послуга після виходу на ринок починає поступово втрачати свій потенціал конкурентоспроможності. Так наприклад, транспортна послуга залізничного транспорту має свою ціну - тариф. Величина тарифу на залізничні перевезення змінюється залежно від ряду факторів і, насамперед, таких, як: відстань і швидкість перевезення; маса і обсяг партії одноразово перевезеного вантажу; тип використовуваних для перевезення вагонів; ступінь використання місткості та вантажопідйомності вагонів та ін. Якщо вплив зазначених факторів на величину тарифу відбивається в собівартості перевезень, то тариф формується по витратному принципу, без обліку попиту на перевезення. Це приводить до росту собівартості перевезень і тарифів, а отже, до зниження попиту на транспортні послуги.

Проблема визначення ефективності підприємства та пошуку шляхів її підвищення є складною і такою, що важко формалізується. Адже будь-яке підприємство – це складна система, яку важко спростити, не втративши при цьому її суттєвих характеристик. Ресурсний напрям – відображає першочергову необхідність аналізу ефективності використання наявної матеріальної бази виробництва та живої праці. При цьому слід враховувати рівень завантаження обладнання в часі, структуру собівартості послуг, що надаються, з погляду співвідношення в ній часток амортизації, матеріальних витрат, витрат на оплату праці. Зазначені показники слід розглядати в динаміці, а також порівнювати з показниками найближчих конкурентів.

Необхідно також стимулювати реалізацію транспортної продукції, для чого використовується широкий спектр маркетингових прийомів. Зростання фінансових показників є однією з основних цілей всієї виробничо-фінансової діяльності транспортної організації. Це також дозволяє збільшити інвестиційні можливості, що сприятимуть розвитку залізничної галузі. Обов'язковий, невід'ємний елемент ринкового механізму, де ніщо не може бути заплановано з абсолютною точністю, – економічні ризики. Для самого ж транспортного підприємства вибір обсягу та характеру прийнятих на себе ризиків є важливим елементом загальної стратегії, який відрізняє його ринкову поведінку від інших.

Здатність до самонавчання, до підвищення ступеня вдосконалення технології виробництва, впровадження сучасних засобів автоматизації визначає ефективність виконання всіх функцій, а значить, і ринковий успіх транспортного підприємства.

Для оцінки реальних можливостей у конкурентній боротьбі транспортні підприємства повинні надавати велике значення аналізу своїх сильних і слабких сторін, розробляти заходи і засоби, за рахунок яких вони могли б підвищити свою конкурентоспроможність.

Метою загальних законів про конкуренцію є зменшення негативних наслідків надмірного контролю ринків одним або кількома органами і обмеження вступу нових операторів. Мета полягає в забезпеченні рівних умов для всіх учасників ринку шляхом усунення дискримінації у конкуренції.

Цього можна досягти завдяки забороні трьох ключових антиконкурентних дій:

- прийняття угод, що обмежують конкуренцію;
- зловживання домінуючим (монопольним) становищем;
- злиття, що призводять до домінуючої позиції на ринку, яка обмежує конкуренцію.

Впровадження запропонованих заходів сприятиме вирішенню проблем, пов'язаних з конкурентоспроможністю послуг залізничного транспорту в Україні, покращить взаємодію залізничного транспорту з іншими видами транспорту.

Література: 1. Лук'янова О.М., Борисенко О.М. Шляхи підвищення конкурентоспроможності залізничної галузі в сучасних умовах / О.М. Лук'янова, О.М. Борисенко / Економіка та управління підприємствами: інфраструктура ринку. – 2019. – Вип. 36. – С. 205–210. 2. Куделя В.І. Основні напрямки підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту/ В.І. Куделя // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. – Вип. 31. – С. 32–34.

СТАЛІЙ РОЗВИТОК ЕКОНОМІКИ ЯК УМОВА ПОДАЛЬШОГО ЗРОСТАННЯ

Здобувач вищої освіти Загоруй Т.В.,
науковий керівник: канд. екон. наук, доц. Янченко Н.В.
Харківський національний університет будівництва та архітектури

Проблеми економічного зростання й економічного розвитку на сучасному етапі залишаються одними із головних для будь-якої держави, особливо гостро це питання постає у час пандемії. Економічний розвиток – це неперервне зростання масштабів споживання природних ресурсів, що обумовлено постійним розвитком продуктивних сил суспільного виробництва. Концепція сталого економічного розвитку покликана об'єднати теоретичні та практичні напрацювання у сфері забезпечення подальшого гармонійного розвитку всього людства.

Економічне зростання, на жаль не означає автоматичного зростання рівня доходів у всіх верств населення. Для того, щоб наслідки економічного зростання відчули всі верстви населення, необхідне не тільки збільшення суспільного продукту, а певні політичні дії. Слід виділити основні проблеми, які впливають на розвиток економіки. 1.Пандемія, в наслідок якої малий та середній бізнес зазнав великих втрат, не тільки країна, а й весь світ зазнав великих збитків, наслідки яких будуть відчутні ще довго.2.Постає проблема з використанням природних ресурсів, якщо зберігатиметься колишня виробнича потужність, то в найближчій перспективі ресурсна складова виробництва повністю вичерпає свої можливості. 3.Все більшого поширення набуває проблема розшарування суспільства, що