



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

[4]. Інноваційність є визначальною характеристикою сучасних науково-технічних, виробничих, соціально-економічних та усіх суспільних процесів. Від оволодіння інноваційними механізмами розвитку залежить доля України: чи рухатиметься вона в напрямі входження до числа розвинених країн, чи залишиться стагнуючою країною на узбіччі науково-технічного і соціального прогресу [5, с. 5].

Перехід до сталого розвитку передбачає побудову нових відносин, при яких діяльність і задоволення потреб сучасного суспільства не завдаватиме шкоди для наступних поколінь, а знаходитиме баланс між ними. Саме ця ідея була покладена у 1987 р в основу доповіді комісії ООН по навколишньому середовищу і розвитку «Наше спільне майбутнє», де вперше прозвучала назва концепції сталого розвитку.

Принципи сталого розвитку передбачають абсолютно нове розуміння науково-технічного прогресу та пошук інноваційної моделі формування економічних систем. По-суті, необхідно прийняти принципово нову парадигму розвитку, яка дозволить вирішити головне протиріччя сучасності – поєднати екологічні вимоги з підвищенням якості життя для значної частини людства. Адже, ще півстоліття тому глобальна екологічна проблема актуалізувала дилему: або технічний прогрес, або зупинка і деградація цивілізації.

Література: 1. Коваленко Ю. О. Підходи щодо оцінки сталого розвитку регіонів на основі соціоеколого-економічних показників. *Менеджер*. 2020. 3(88). С. 45–55. 2. Боровик Ю. Т., Єлагін Ю. В., Полякова О. М. «Зелена економіка»: сутність, принципи, перспективи для України. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2020. № 69. С. 75–83. 3. Герасименко А. Нова нормальність економіки XXI ст. *Вісник КНТЕУ*. 2020. №3. С. 5–26. DOI: [http://doi.org/10.31617/visnik.knute.2020\(131\)01](http://doi.org/10.31617/visnik.knute.2020(131)01). 4. Гончаренко О. Г. Загрози економічній безпеці України та їх вияв у національній економіці. *Науковий вісник Сіверщини. Серія: Освіта. Соціальні та поведінкові науки*. 2020. № 1 (4). С. 39–59. DOI 10.32755/sjeducation.2020.01.039. 5. Інноваційна Україна 2020: національна доповідь.; за заг. ред. В. М. Гейця та ін. Київ: НАН України, 2015. 336 с.

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАЛОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В ДИНАМІЧНИХ УМОВАХ СЕРЕДОВИЩА ЙОГО ФУНКЦІОНУВАННЯ

Д-р екон. наук, проф. Кірдіна О. Г., канд. екон. наук Обруч Г. В.
Український державний університет залізничного транспорту

На сьогоднішній день ключовим для України завданням в аспекті її сталого соціально-економічного розвитку є забезпечення ефективного функціонування сектору залізничних перевезень, що сприятиме задоволенню потреб населення та бізнесу в транспортних послуг. Вирішення такого завдання потребує реалізації реформаційних змін у галузі, спрямованих на оптимізацію та розвиток діяльності АТ «Укрзалізниця» з метою збереження його ринкової позиції і подальшого нарощення конкурентного потенціалу. Однак, незважаючи на важливість реалізації таких ініціатив на сьогодні компанією не приділяється належна увага вирішенню проблеми адаптації залізничного транспорту до динамічних умов середовища функціонування і забезпечення на цій основі його сталого розвитку.

Наразі домінування загрозливої тенденції пандемії поряд з поглибленням усталених проблем функціонування вітчизняних промислових підприємств зумовило критичне зниження їх ділової активності і, як результат, призвело до скорочення обсягів вантажних перевезень залізничним транспортом: за 2020 р.

залізничним транспортом перевезено 305,5 млн т вантажів, що складає 97,6 % порівняно з 2019 р. За січень-лютий 2021 р. залізничним транспортом перевезено 43,8 млн т вантажів, що на 7,4 % менше порівняно з аналогічним показником 2020 р. Скорочення вантажопотоку зафіксовано за такими видами вантажів як зернові (перевезено на 35,4 % менше порівняно з січнем-лютим 2020 р.), цемент (на 26,8 %), чорні метали (на 5,6 %), залізна та марганцева руди (на 4,7 %), будівельні матеріали (на 3,6 %), нафта та нафтопродукти (на 2,1 %), інші вантажі (на 8,1 %). Зростання обсягів перевезень зафіксовано лише в розрізі таких видів вантажів як брухт чорних металів (температура приросту 33,6 %), хімічні і мінеральні добрива (17,2 %), кокс та кам'яне вугілля (4,1 та 3,3 % відповідно). Щодо обсягу пасажирських перевезень залізничним транспортом слід вказати на скорочення пасажиропотоку вдвічі за січень-лютий 2021 р. з 22,0 до 11,2 млн осіб [1].

Скорочення вантажо- і пасажиропотоків знайшло відображення в динаміці фінансових результатів діяльності АТ «Укрзалізниця». Так, дохід від вантажних перевезень за 2020 р. склав 65,0 млрд грн, що на 10,3 % менше порівняно зі значенням показника у 2019 р., дохід від пасажирських перевезень скоротився на 58,3 % з 9,9 до 4,1 млрд грн. Загалом дохід компанії у 2020 р. досягнув рівня 75,3 млрд грн, що на 16,7 % нижче ніж у 2019 р. Щодо кінцевого фінансового результату, то компанія у 2020 р. зазнала збитку в розмірі 12,4 млрд грн. У свою чергу, 2021 р. планується завершити з прибутком у розмірі 3,5 млрд грн [2].

Значним фінансовим навантаженням для компанії, що суттєво скорочує її ресурс, є щорічна сплата земельного податку та акцизу на дизельне паливо і виконання компанією соціально значущих пасажирських перевезень, здійснення яких наразі не піддається належній компенсації державними та місцевими органами влади. Так, АТ «Укрзалізниця» на сьогодні є одним із найбільших платників податків у країні. За підсумками 2019 р. компанія сплатила загалом понад 21,8 млрд грн податків та зборів до державного та місцевих бюджетів. За 2020 р. загальну суму податкових платежів компанії оцінюють у 25,1 млрд грн, у т.ч. понад 8,5 млрд грн податків та зборів сплачено до місцевих бюджетів, із яких 3,7 млрд грн – земельний податок [3]. При цьому рівень компенсації місцевими органами влади витрат компанії на здійснення пільгових перевезень у 2020 р. склав лише 28 %. Слід зазначити, що у випадку звільнення АТ «Укрзалізниця» від сплати земельного податку дані кошти можна було спрямувати на оновлення інфраструктури і рухомого складу залізничного транспорту, які наразі вкрай потребують капітального ремонту та реконструкції.

Оскільки складний фінансовий стан АТ «Укрзалізниця» у значній мірі скорочує його інвестиційні можливості. Протягом останніх років виконання інвестиційних планів не перевищувало 70 %, у середньому досягавши лише рівня 50 – 60 %. Як результат стан залізничного транспорту на сьогодні залишається вкрай складним і внаслідок невиконання необхідних обсягів оновлення основних фондів з кожним роком лише погіршується. Про це свідчить зростання обсягів технічно непридатної інфраструктури, збільшення парку зношених вагонів, погіршення виробничо-технічної бази і, як результат, якості обслуговування споживачів послуг залізничного транспорту. У свою чергу, вплив зовнішніх загроз, зокрема пандемії коронакризи і загальної економічної нестабільності в країні, лише ускладнює становище залізничної компанії і вказує на термінову потребу реалізації якісних реформ на залізничному транспорті.

Вивчення світового досвіду розвитку залізничних компаній свідчить, що забезпечення сталого зростання залізничного транспорту потребує застосування дієвого інструментарію його адаптації до динамічних умов середовища. Зокрема в процесі розвитку вітчизняній залізничній компанії слід враховувати такі сучасні тренди як цифровізація, колаборація, кастомізація та аутсорсинг. Необхідно

забезпечити реалізацію організаційних трансформацій (гнучка організаційна структура, диверсифікація та оптимізація портфелю бізнес-активів, інструменти agile-management і help-management, персональні карти кар'єрного зростання, гнучка кадрова політика, креативні офісні простори, цифровізація процесів рекрутингу) і розширення меж співпраці залізничної компанії з іншими суб'єктами ринку транспортних послуг на основі застосування принципів локальної колаборативності (спільні програми навчання та підвищення кваліфікації персоналу, тренерські програми, двосторонні консультації, спільні програми впровадження інноваційних технічних рішень, спільні проєктні групи, колаборативні стратегії розвитку залізничного транспорту). Також, слід звернути увагу і на важливість впровадження на залізничному транспорті сучасних інноваційних рішень та сервісів (інноваційного рухомого складу, цифрової інфраструктури, цифрових систем сигналізації і зв'язку, інноваційних рішень діагностики та моніторингу, цифрових платформ співпраці, мультимодальних сервісів, роботизованих комплексів) і кастомізованих під запити споживачів продуктових пропозицій (індивідуальних послуг та сервісів для клієнтів, нової тарифної політики і тарифних новацій, сервісів створення кастомізованих послуг).

Таким чином, подолання назрілих проблем функціонування залізничного транспорту і нівелювання зовнішніх загроз можливе на основі застосування інструментарію його адаптації до таких змін, що ґрунтується на сучасних трендах сталого зростання провідних залізничних компаній.

Література: 1 Статистична інформація. *Державна служба статистики України: веб-сайт*. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 09.04.2021). 2 Консолідована фінансова звітність Акціонерного товариства «Українська залізниця». *АТ «Укрзалізниця»: веб-сайт*. URL: <https://www.uz.gov.ua/files/file/about/investors/2020%20UZ%20Consolidated%20FS%20UKR%20with%20auditors%20report.pdf> (дата звернення: 10.04.2021). 3 Укрзалізниця у 2020 році сплатила до місцевих бюджетів понад 3,7 млрд грн земельного податку, а за останні два роки – 7,5 млрд грн. *АТ «Укрзалізниця»: веб-сайт*. URL: https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/534244/ (дата звернення: 11.04.2021).

МЕХАНІЗМИ ПЕРЕБУДОВИ ЕКОНОМІКИ ОХОРОНИ ЗДОРОВ'Я В УКРАЇНІ

Магістрант Кіріл'єва А. В., д-р екон. наук, проф. Сотник І. М.
Сумський державний університет

Пандемія COVID-19 суттєво змінила уявлення людства про сталий розвиток економічних систем. Зокрема, в умовах високої захворюваності населення загострилися питання сталого функціонування національних мереж закладів охорони здоров'я. Сьогодні діяльність суб'єктів господарювання галузі має високу соціальну значущість, що обумовлює необхідність підтримки розвитку системи охорони здоров'я з боку держави та суспільства в цілому.

До теперішнього часу більшість запропонованих урядом України проєктів експерименту з перебудови економіки охорони здоров'я, створення системи обов'язкового державного соціального медичного страхування мали спрямованість лише на отримання ефекту шляхом перерозподілу та використання ресурсів, що вже наявні в галузі і яких хронічно не вистачає для надання якісних медичних послуг. При цьому завдання залучення додаткових фінансових позабюджетних коштів на охорону здоров'я в цих проєктах не вирішувалося [1]. В умовах значного поширення захворюваності на COVID-19 абсолютно всі