

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Харківська міська рада
Головне управління статистики у Харківській області
Ізраїльський технологічний інститут
(Ізраїль)
Йорданський національний університет
(Йорданія)
Брестський державний технічний університет
(м. Брест, Республіка Білорусь)
Національний університет біоресурсів і природокористування України
(м. Київ)
Український державний університет залізничного транспорту
(м. Харків)
Одеський національний економічний університет
Національний технічний університет
«Харківський політехнічний інститут»
Харківський національний університет будівництва та архітектури

МАТЕРІАЛИ

X Ювілейної Міжнародної науково-практичної конференції

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

18-19 квітня 2018 р.

ЧАСТИНА 1

ХАРКІВ 2018

Матеріали X Ювілейної Міжнародної науково-практичної конференції «Європейський вектор модернізації економіки: креативність, прозорість та сталий розвиток». Тези доповідей. Частина 1 – Харків: ХНУБА, 2018. – 308 с.

Доповіді наукової конференції містять результати досліджень відносно європейського вектору модернізації економіки: креативність, прозорість та сталий розвиток за основними напрямками: креативна економіка та підприємництво: стан та перспективи розвитку; європейські практики та вітчизняний досвід децентралізаційних процесів; енергоефективність, ресурсозбереження та зелена економіка; гендерна справедливість в соціально-економічних системах; інструменти забезпечення прозорості публічного сектору.

Роботи друкуються в авторській редакції, в збірці максимально зменшено втручання в обсяг та структуру відібраних до друку матеріалів. 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. – голова, проф., д-р екон. наук;
Смачило В.В. – проф., канд. екон. наук;
Пакуліна А.А. – доц., канд. екон. наук;
Колмакова О.М. – доц., канд. екон. наук;
Польова В.В. – викладач, канд. екон. наук;
Устіловська А.С. – викладач.

Відповідальний за випуск:

д-р екон. наук, проф. Калініченко Людмила Леонідівна



УДК 378.1



©Колектив авторів, 2018
© Харківський національний університет
будівництва та архітектури

распознавания. Решение задачи выбора рабочей системы признаков включает в себя следующие шаги:

- 1) Определение априорного словаря признаков, т.е. выбор номенклатуры показателей, характеризующих объекты распознавания, с целью их классификации.
- 2) Выбор способа кодирования значений признаков и формирования описания объекта в виде кода – признакового слова, удобного для вычислительной системы.
- 3) Определение значений пороговых уровней в диапазоне изменения значения каждого признака с целью кодирования по принципу адаптивного квантования.
- 4) Сравнительная оценка информативности признаков априорного словаря относительно цели распознавания с учетом выбранного способа кодирования и установленных порогов.
- 5) Выбор рабочей системы признаков, достаточной и необходимой для полного распознавания всех объектов.

На втором этапе построения AIS необходимо сформировать алгоритм распознавания объектов, представляемых в полученном на первом этапе пространстве признаков. Подсистема распознавания может использовать обучающийся алгоритм, построенный на основе теории распознавания образов, и заключается в вычислении значения решающей функции классифицируемого объекта по всем возможным классам принадлежности. В случае ошибки распознавания происходит процесс обучения, при котором соответствующим образом корректируются весовые коэффициенты.

Практическое внедрение AIS в процесс принятия управленческих решений в условиях малого бизнеса в естественной среде, характеризующейся нестабильной экономической ситуацией, на наш взгляд, поможет оценить её эффективность и выявить ключевые недостатки.

ВАГОИОБУДІВНІ ПІДПРИЄМСТВА УКРАЇНИ В УМОВАХ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ

Асп. Кузуб А.В., студ. гр. 25-V-ЕП Хоменко К.В.
Український державний університет залізничного транспорту

Завдання вагонобудівної галузі полягає у забезпеченні виробництва сучасного рухомого складу, у тому числі в перспективі для швидкісного та високошвидкісного залізничного транспорту.

У розвинутих країнах світу саморозвиток вагонобудування розвивається за такими напрямками:

- створення високими темпами нових моделей продукції;
- ефективне застосування принципово нових машин, матеріалів, комплектуючих, технологічних систем;
- здатність виробництва до широкого впровадження науково-технічних досягнень, високий рівень транснаціональної інтеграції науки, технологій і промислового виробництва, домінування наукоємних галузей;
- раціональне впровадження ресурсозберігаючих і відновлювальних технологій;
- досягнення оптимального співвідношення ефективного функціонування державного і приватного секторів промисловості.

Державне регулювання підприємства це система правових, організаційних та регулятивно-контролюючих заходів держави, спрямованих на створення сприятливого підприємницького середовища і унавління державним сектором економіки для забезпечення конкурентоздатності як підприємств вагонобудування так і національної економіки в цілому.

Вагонобудівні підприємства являються важливою ланкою в структурі країни формування транспортного сектору, так як транспорт відіграє одну із ключових ролей у

стратегії розвитку держави, то стійкість економічного зростання може бути досягнута шляхом стабільної та чіткої взаємодії усіх ланок в сфері виробництва рухомого складу.

На сьогоднішній день для ефективного розвитку транспортного сектору та національної економіки України необхідно піднімати на новий рівень вимоги щодо вітчизняного рухомого складу. До основних вимог якості рухомого складу, окрім різкого підвищення швидкості руху та комфортності, з метою збільшення його надійності та економічності і збереження, а також забезпечення безпеки руху при цьому, належать питання оновлення рухомого складу, який знаходиться вкрай зношеному робочому стані. (За даними різних офіційних джерел інформації, зношеність основних засобів досягла понад 90 % [1]). Виходячи з цього вагонобудівна галузь повинна відповідним чином перебудовуватися для задоволення нових потреб залізничного транспорту.

На наш погляд основними принципами державної політики в вагонобудуванні є такі:

- забезпечення національних інтересів;
- соціальна та економічна спрямованість реформування вітчизняного вагонобудування;
- поєднання державного регулювання з ринковими механізмами саморегуляції;
- програмно-цільовий підхід до вирішення завдань щодо політики вагонобудування;
- поглиблення процесів інтеграції у світову економіку.

Реалізація викладених принципів полягає у створенні належних умов для розвитку вагонобудування на ринкових засадах з одночасним посиленням державного регулювання, де ринкові механізми діють неефективно.

Вплив держави на діяльність вагонобудівних підприємств включає в себе:

- формування нормативно-правового поля;
- державну підтримку підприємств вагонобудування;
- адміністративно-економічне регулювання;
- організаційно-економічну та інформаційну допомогу.

Як фундаментальний комплекс по забезпеченню відтворювальних процесів в економіці та відновлення її конкурентоспроможності, на сьогоднішній день вітчизняне вагонобудування майже повністю втратило свій потенціал та не сприяє належним чином відтворенню активної частини основного капіталу країни. Особливості економічної та господарської діяльності вітчизняних підприємств вагонобудування вказують на відсутність ознак стійкості їх функціонування, що підтверджується існуючою ситуацією в сфері вагонобудівного виробництва.

Попит на транспортні послуги з боку вітчизняних та іноземних користувачів не може бути повністю задоволений без кардинального оновлення рухомого складу.

Дослідивши рухомий склад ПАТ «Укрзалізниця» ми можемо сказати, що вантажних вагонів в приватній власності знаходиться менша частина (36,1%), тобто ПАТ «Укрзалізниця» має 63,9%, а знос рухомого складу ПАТ «Укрзалізниця» 93,37%.

Можна припустити, що через кілька років може закінчитися термін служби практично в більшості наявного рухомого складу.

Не зважаючи на проблеми, розвиток вітчизняних вагонобудівних підприємств все ж таки спостерігається, так вагонобудівна галузь у 2017 році показала зростання в 2,4 рази відносно попереднього року, українські підприємства виробили понад 6800 вантажних вагонів. Вже другий рік поспіль вагонобудівна галузь показує стабільну динаміку зростання. Згідно з даними Державної служби статистики України, за 2017 рік вагонобудівні підприємства виробили 6831 вагон, що в 2,4 рази більше, ніж в 2016 році. При цьому в 2016 році, коли було вироблено 2811 вагонів, зростання склало 2,5 рази в порівнянні з 2015 роком [2].

У січні 2018 року парк ПАТ «Укрзалізниці» поповнено 525 нових піввагонів. 250 од. збудували філії ПАТ «Укрзалізниці». Це у 5 разів більше, ніж у січні 2017 року (було збудовано лише 54 одиниці). Окрім того, виробники поставили 275 піввагонів: 125 од. ПАТ «Попаснянський ВРЗ» та 150 од. ПАТ «Крюківський ВБЗ», серед власних заводів ПАТ «Укрзалізниці» найбільше піввагонів збудував ПАТ «Панютинський ВРЗ» – 110 од., ПАТ «Дарницький ВРЗ» виготовив 100 од., а ПАТ «Стрийський ВРЗ» – 40 од. [3].

Дефіцит рухомого залізничного складу в Україні сьогодні стимулює розвиток галузі вагонобудування і сприяє запуску нових виробництв. В 2018 році планується запуск піввагонів, найбільш затребуваних на ринку сьогодні, так як по залізниці з їх допомогою перевозяться 70% вантажів.

Державне регулювання дає змогу розвитку вітчизняним вагонобудівним підприємствам здатного в умовах інтеграції та глобалізації розв'язувати завдання щодо забезпечення основних секторів реальної економіки інноваційно-ефективною продукцією власного виробництва, а також збільшення обсягу її експорту.

Основним інструментом підвищення ефективності державного регулювання діяльності вітчизняних вагонобудівних підприємств, як показує зарубіжний досвід, є формування стратегії діяльності органів державної влади.

Стратегічний підхід включає розробку політики розвитку вагонобудування на довгостроковий період, що інтегрована з програмними документами розвитку країни, з міжнародними стандартами, та включає: визначення пріоритетів розвитку, дієвих методів регулювання, удосконалення законодавчої бази, створення механізмів відповідальності за ефективність управлінських процесів на основі покращення мотивації, моніторингу та їх оцінки.

До пріоритетних напрямків стратегічних дій необхідно віднести наступні:

- сприяння ефективній спеціалізації вітчизняних підприємств вагонобудування;
- забезпечення впровадження інновацій;
- удосконалення механізмів інтеграції між підприємствами та виробничими комплексами;
- стимулювання високотехнологічних і експортно-орієнтованих виробництв з метою диверсифікації структури експорту;

Реалізація перерахованих вище пріоритетів передбачає широке використання методів державного регулювання, серед яких особливого значення набувають методи державної підтримки вітчизняного вагонобудування (рисунк 1).



Рисунок 1 - Методи державного підтримки вітчизняних вагонобудівних підприємств

Фактори які впливають на рівень мобільності робочої сили: динаміка розвитку підприємства; рівень інвестицій; науково-технічний прогрес; зміна показників інфляції; світові інтеграційні процеси; диференціація в умовах оплати праці.

Амортизаційна політика спрямована на ефективне управління формування і використанням амортизаційних ресурсів з метою реалізації інвестиційного процесу для ефективної діяльності підприємств вагонобудування.

На сучасному етапі формування амортизаційної політики відбувається в основному при використанні таких інструментів: класифікація об'єктів, які відносяться до майна, що амортизується; його оцінка та переоцінка майна строк корисного використання; методи обчислення амортизації; підвищувальні (прискорені) та знижувальні коефіцієнти; амортизаційна премія.

Під державно-приватним партнерством слід розуміти інституціональний і організаційний альянс між державою і підприємствами з метою реалізації суспільно значущих проектів і програм. Залежно від характеру розв'язуваних завдань у рамках державно-приватного партнерства розрізняють окремі моделі такого партнерства: організаційні моделі (не припускають істотного вторгнення у відносини власності), моделі фінансування (комерційний найм, оренда, всі види лізингу, попереднє та інтегроване проектне фінансування) і кооперації (форми об'єднання зусиль партнерів, що відповідають за окремі стадії загального процесу створення нової споживчої вартості).

Таким чином, для забезпечення розвитку вагонобудування України необхідним є вдосконалення державного управління на основі стратегічного підходу. Ефективність реалізації державної політики розвитку вагонобудування забезпечується при переважному використанні методів державної підтримки, серед яких одним із перспективних слід визначити державно-приватне партнерство.

Література: 1. Рухомий склад «Укрзалізниці» зношений на понад 90% [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://www.rbc.ua/ukr/news/podvizhnoy-sostav-ukrzhelznytsi-iznoshen-1507819873.html>; 2. Випустити парк: що заважає вантажовідправникам розвивати власний парк вагонів [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://mind.ua/publications/20176732-vipustiti-park-shcho-zavazhae-vantazhovidpravnikom-rozvivati-vlasnij-park-vagoniv>; 3. У січні 2018 року Укрзалізниця отримала 525 нових напіввагонів [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://uprom.info/news/cars/u-sichni-2018-roku-ukrzhelznitsya-otrimala-525-novih-napivvagoniv/>

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ВАГОБУДУВАННЯ УКРАЇНИ ПРИ ЗАВОЮВАННІ НОВИХ РИНКІВ

Асп. Кузуб А.В.

Український державний університет залізничного транспорту

Суттєве скорочення обсягів перевезень і відповідне погіршення фінансового і техніко-технологічного стану ПАТ «Українська залізниця» негативно вплинуло на діяльність вітчизняних вагонобудівних підприємств, через зменшення кількості замовлення продукції від вітчизняних підприємств залізничного транспорту.

У цих умовах, пошук дієвих шляхів забезпечення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств є життєво важливим завданням, адже підприємства вагонобудівної галузі у взаємодії з підприємствами залізничного транспорту України можуть стати ключовою ланкою в процесі забезпечення сталого розвитку всієї економіки країни, так як вагонобудівні підприємства і залізничний транспорт знаходяться в єдиному виробничо-технологічному циклі.

Матеріали

X Ювілейної Міжнародної науково-практичної конференції

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

ЧАСТИНА 1

Макетування: В.М. Бредіхін, В.В. Благой, О.М. Колмакова

Матеріали опубліковані в авторській редакції

Підписано до друку 12.04.2018. Формат 60 x 90/16. Друк цифровий.

Папір офсетний. Облік.-вид. арк. 19,25. Умовн. друк. арк. 15,4.

Тираж 400 прим. Зам. № 5/04/18.

Видавець ХНУБА, 61002, Харків, вул. Сумська, 40

Виготовлювач: ФОП Панов А.М.

м. Харків, вул. Жон Мироносиць (Раднаркоміська), 10, оф. 6

тел. +38 (057) 714-06-74, +38 (050) 976-32-87

copy@vlavke.com, <http://vlavke.com.ua>
