

Міністерство освіти і науки України
Український державний університет залізничного транспорту

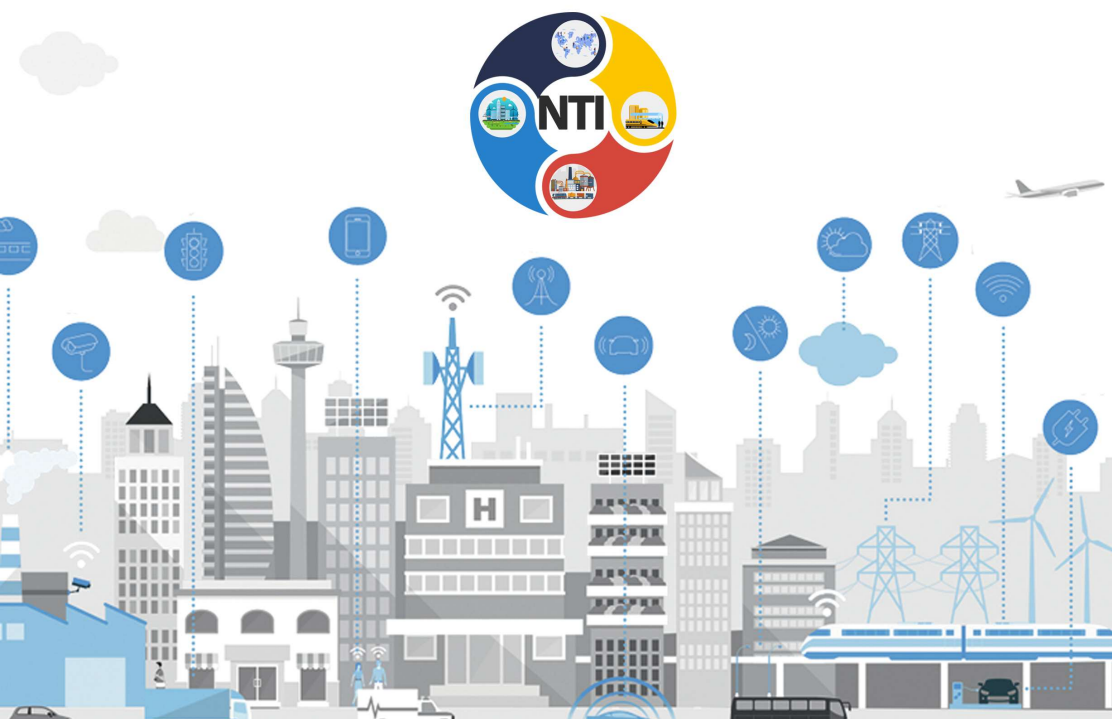


МАТЕРІАЛИ

ПІСНАДЦЯТОЇ НАУКОВО - ПРАКТИЧНОЇ МІЖНАРОДНОЮ КОНФЕРЕНЦІЇ

*«Міжнародна транспортна інфраструктура,
індустріальні центри та корпоративна логістика»*

(4– 5 червня 2020 р., м. Харків, Україна)



 MT.KART.EDU.UA

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ
ТРАНСПОРТНА АКАДЕМІЯ УКРАЇНИ
АТ «УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»
CONSERVATOIRE NATIONAL DES ARTS ET MÉTIERS (France)
INSTITUTE OF AUTOMATIC CONTROL TELEMATICS OF
TRANSPORT (Poland)
УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ
ІНСТИТУТ ЕКОНОМІКИ ПРОМИСЛОВОСТІ НАН УКРАЇНИ
БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ТРАНСПОРТА

Матеріали

*шістнадцятої науково-практичної
міжнародної конференції*

**«МІЖНАРОДНА ТРАНСПОРТНА
ІНФРАСТРУКТУРА,
ІНДУСТРІАЛЬНІ ЦЕНТРИ ТА
КОРПОРАТИВНА ЛОГІСТИКА»**

(4 - 5 червня 2020р. м. Харків)

ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ

Голова: *Панченко С.В.*, д.т.н., проф., ректор Українського державного університету залізничного транспорту (Харків).

Заступники голови: *Ватуля Г.Л.*, д.т.н., проф., проректор з наукової роботи Українського державного університету залізничного транспорту (Харків);
Дикань В.Л., д.е.н., проф., завідувач кафедри економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом Українського державного університету залізничного транспорту (Харків).

Секретаріат:

Толстова А.В. к.е.н., доц., доцент кафедри економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом Українського державного університету залізничного транспорту (Харків).

Шаповал Г.В. к.т.н., доц., заступник декана з денної форми навчання Факультету УПП Українського державного університету залізничного транспорту (Харків).

Примаченко Г.О. к.т.н., ст.викладач кафедри транспортних систем та логістики Українського державного університету залізничного транспорту (Харків).

Засць Г.П. асп. кафедри економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом Українського державного університету залізничного транспорту (Харків).

Острроверх Г.Є. асп. кафедри економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом Українського державного університету залізничного транспорту (Харків).

Зміст

Секції «Розвиток індустріальних центрів в умовах глобалізації» та «Міжнародна та національна транспортна інфраструктура»

| | |
|---|----|
| <i>С.В.Панченко</i> Розбудова високошвидкісних залізниць України в умовах цифровізації економіки | 11 |
| <i>В.Л. Дикань</i> Розвиток інфраструктури українських залізниць як фундамент для відновлення економічної стабільності в країні | 13 |
| <i>Л.Л. Калініченко</i> Індустріальні парки як імпульс розвитку національного промислового виробництва | 16 |
| <i>I. L. Nazarenko</i> Implementation of value based management in joint-stock company JSC Ukrzaliznytsia | 18 |
| <i>I.Solomnikov</i> Technical-technological development of railway transport enterprises | 20 |
| <i>Л.С. Абрамова, Г.Г. Птиця</i> Формалізація задачі адаптивного управління дорожнім рухом | 21 |
| <i>К.М. Біла, А.Ю. Костюченко, О.П. Процик, Ю.О.Сілантьєва</i> Обґрунтування місцерозташування терміналів при кластеризації регіонів України | 24 |
| <i>В.С. Блиндюк</i> Виклики цифрової економіки для системи управління кадровими ресурсами на транспорті | 27 |
| <i>Р.В. Блиндюк</i> Стратегічне управління сталим розвитком залізничного транспорту | 29 |

УДК 330.342.2

**ІНДУСТРІАЛЬНІ ПАРКИ ЯК ІМПУЛЬС РОЗВИТКУ
НАЦІОНАЛЬНОГО ПРОМИСЛОВОГО ВИРОБНИЦТВА**

**INDUSTRIAL PARKS AS AN IMPETUS FOR DEVELOPMENT
NATIONAL INDUSTRIAL PRODUCTION**

докт. екон. наук Л.Л. Калініченко

Харківський національний університет будівництва та архітектури

D.Sc. (Econ.) L. Kalinichenko

Kharkiv National University of Civil Engineering and Architecture

Поточний стан вітчизняної промисловості не відповідає вимогам, які традиційно висувають до неї. Промислове виробництво в даний час не служить джерелом зростання національної економіки. Підвищити роль промислового виробництва можливо забезпечуючи достатній обсяг і якість інвестицій у промисловий розвиток. Інвестиційну активність можна стимулювати широко використовуючи модель індустріальних парків.

Індустріальний парк – це централізовано розвинена і керована територія з налагодженою енергосистемою та інфраструктурою, що використовуються декількома користувачами, спрямована на розвиток промислової та технологічної галузі [1].

В Україні одна з найнижчих у світі кількість відкритих індустріальних парків. Згідно зі статистикою, в нашій країні зареєстровано 40 індустріальних парків. Для порівняння, у Польщі – 83, у Німеччині – 200, в США – 400, в Китаї – 406, в Південній Кореї – 1200, які генерують 80% експорту, 70% промислового виробництва і 50% зайнятості.

У комунальній власності зареєстрованих в Україні індустріальних парків, перебувають 25 з 40 12 – у приватній, 2 мають змішану форму власності і 1 є державним [2].

Експерти ринку стверджують, що при вирішенні ряду проблем та введення податкових пільг для індустріальних парків Україна зможе збільшити приплив інвестицій на 1-2 млрд. доларів на рік. Найбільш цікавими сферами діяльності в даному випадку, можуть стати легка промисловість, перероблення аграрної продукції, фармацевтика та виробництво виробів з деревини.

Заходами сприяння розвитку індустріальних парків є наступні:

- додаткові гарантії щодо збереження і захищеності інвестицій на випадок зміни законодавства;
- державна підтримка високотехнологічного виробництва

формуванням низки пільг:

- фіскальні пільги, наприклад, звільнення компаній-резидентів від податків на фонд оплати праці та повернення податку з продажів;
- фінансові пільги, наприклад, відшкодування 50% витрат на найм персоналу;
- адміністративні пільги, наприклад, регулювання орендних відносин, безкоштовне приєднання до інженерних мереж для резидентів індустріальних парків за рахунок інвестиційної складової тарифу;
- зовнішньоторговельні пільги, наприклад, введення спрощеного порядку здійснення зовнішньоторговельних операцій, скасування експортно-імпортних мит.

При виборі майданчиків під будівництво індустріальних парків слід керуватися такими міркуваннями:

- від правильного вибору географічного розташування парків залежить багато в чому і вся ефективність їх існування;
- на вибір центру парку впливають два фактори: обсяг споживання в окремих пунктах і витрати на перевезення між ними. За центр індустріального парку слід приймати пункт, для якого сумарні витрати обсягу споживаної продукції, помножені на витрати на перевезення одиниці продукції були б мінімальні;
- слід враховувати, що пільги, що надаються індустріальним паркам державою не повинні перебивати надходження в бюджет від виробничо-економічної діяльності підприємств, що входять в цей індустріальний парк.

Таким чином, реалізація комплексу вищезазначених заходів сприятиме розвитку індустріальних парків у всіх регіонах України. Що, в свою чергу, приверне внутрішні та іноземні інвестиції, буде стимулювати малий виробничий та інноваційний бізнес, сприятиме створенню кластерів у промисловій сфері і, як наслідок, активного розвитку національного промислового виробництва.

[1] Закон України «Про індустріальні парки» № 5018-VI, від 21.06.2012. Редакція від 13.02.2020 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5018-17>

[2] Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

МАТЕРІАЛИ
ШІСТНАДЦЯТОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ
МІЖНАРОДНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ
«МІЖНАРОДНА ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА,
ІНДУСТРІАЛЬНІ ЦЕНТРИ ТА КОРПОРАТИВНА ЛОГІСТИКА»

(4-5 червня 2020 року.)

Відповідальний за випуск А.В. Толстова

Підписано до друку 10 червня 2020р.
Формат паперу 60X84 1/16. папір писальний.
Умовн.-друк. А рк. 7,52. Обл.. – вид. арк.. 7,79.
Замовлення № Тираж 100. Ціна договірна

Видавництво УкрДУЗТу, свідоцтво ДК № 6100 від 21.03.2018 р.