

2022

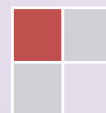
**III Всеукраїнська науково - практична
конференція здобувачів вищої освіти та
молодих учених**

**«Фінансово-економічні
механізми розвитку
підприємництва: теоретичний
та практичний аспекти»**

24 – 25 листопада 2022 р.



Український державний університет науки і технологій
Кафедра управління фінансами, облікової аналітики
та моніторингу бізнесу
26.11.2022



МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Інститут модернізації змісту освіти

Український державний університет науки і технологій

Українська інженерно-педагогічна академія

Національний технічний університет «Дніпровська політехніка»

Львівський національний університет природокористування

Полтавська державна аграрна академія

Збірник матеріалів

***III Всеукраїнської науково - практичної конференції здобувачів
вищої освіти та молодих учених***

**«Фінансово-економічні механізми розвитку підприємництва:
теоретичний та практичний аспекти»**

24-25 листопада 2022 р.

м. Дніпро

Лист МОН України від 12.01.2022 №22.1/10-28

УДК 330.111.66:316.422

Фінансово-економічні механізми розвитку підприємництва: теоретичний та практичний аспекти: Збірник матеріалів III Всеукраїнської науково - практичної конференції здобувачів вищої освіти та молодих учених (24 – 25 листопада 2022 р.). – Дніпро: УДУНТ, 2022. – 191 с.

У збірнику містяться матеріали III Всеукраїнської науково - практичної конференції здобувачів вищої освіти та молодих учених «Фінансово-економічні механізми розвитку підприємництва: теоретичний та практичний аспекти» (24 – 25 листопада 2022 р.). Для науковців, викладачів, фахівців-практиків, студентів економічних спеціальностей

Програмний комітет конференції:

Божанова О.В., к.е.н., доцент, в.о. декана факультету економіки та менеджменту Українського державного університету науки і технологій, м. Дніпро

Акімова Т.В., к.е.н., доцент, в.о. завідувачки кафедри управління фінансами, облікової аналітики та моніторингу бізнесу Навчально-наукового інституту «Інститут промислових та бізнес технологій» Українського державного університету науки і технологій, м. Дніпро

Бобиль В.В., д.е.н., професор, завідувач кафедри обліку і оподаткування Навчально-наукового інституту «Дніпровський інститут інфраструктури і транспорту» Українського державного університету науки і технологій, м. Дніпро

Прохорова В.В., д.е.н., професор, завідувачка кафедри економіки та менеджменту Української інженерно-педагогічної академії, м. Харків

Плаксієнко В.Я., д.е.н., професор, завідувач кафедри бухгалтерського обліку та економічного контролю Полтавської державної аграрної академії, м. Полтава

Грицина О.В., к.е.н., доцент, завідувачка кафедри фінансів, банківської справи та страхування Львівського національного університету природокористування, м. Львів

Мушнікова С.А., д.е.н., доцент, професор кафедри управління фінансами, облікової аналітики та моніторингу бізнесу Навчально-наукового інституту «Інститут промислових та бізнес технологій» Українського державного університету науки і технологій, м. Дніпро

Зелікман В.Д., к.т.н., доцент, професор кафедри управління фінансами, облікової аналітики та моніторингу бізнесу Навчально-наукового інституту «Інститут промислових та бізнес технологій» Українського державного університету науки і технологій, м. Дніпро

За додержання норм авторського права, достовірність наведених фактичних даних, посилань на джерела, імена та назви несе відповідальність автор матеріалів

ЗМІСТ

СЕКЦІЯ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИХ СИСТЕМ

<i>Алсуф'єва О.О., Зіберова Н.І.</i> Актуальні питання імпортозаміщення у розвитку ресторанного бізнесу в Україні	8
<i>Безверхий В. Ю., Леонідов І.Л.</i> Підвищення міжнародної конкурентоспроможності виробників автотранспортних послуг	11
<i>Білоцерківець В.В., Завгородній К.О.</i> Зовнішня торгівля як каталізатор розвитку національної економіки	13
<i>Дейнека Я.М., Аніщенко Л.О., Шпиртько Г.Ю.</i> Комплексний підхід до вдосконалення системи управління персоналом на підприємствах України з зовнішньоекономічною діяльністю	16
<i>Дем'яненко Т.І.</i> Формування стратегії підвищення конкурентоспроможності підприємства: методика та практика	18
<i>Дубей Ю.В.</i> Сучасні тенденції техніко-технологічного розвитку України	20
<i>Дяченко К. С.</i> Теоретико-методичні засади подолання дисбалансу професійного розподілу людського капіталу продуктивних сил регіону	22
<i>Білоцерківець В.В., Ісламов Н.С.</i> Азербайджанська економіка на перехрестях історії: національні та глобальні виміри	25
<i>Кушнір Т.М.</i> Укономічні чинники неповернення до України населення, що виїхало за кордон внаслідок російсько-української війни	26
<i>Леонідов І.Л.</i> Еволюція власності та привласнення інтелектуального продукту: міжнародний досвід	29
<i>Пилипено Ю.І., Покоłodна С.А.</i> Сучасні форми міжнародного бізнесу	31
<i>Приходченко О.Ю.</i> Імітаційне моделювання економічного розміру замовлень	33
<i>Прохорова В.В., Чобіток І.О.</i> Інноваційна складова бізнесу як ключовий фактор успіху вітчизняних підприємств	35
<i>Прушківська Е.В., Лазнева І.О., Васильченко К.І.</i> Особливості діяльності транснаціональних корпорацій в умовах пандемії спричиненої COVID-19	36
<i>Сисько О.Г., Моголівець А.А.</i> Теоретико-методологічні засади розвитку економічних систем в умовах циклічності	39
<i>Сластьяникова В.І.</i> Генерації та прийняття управлінських рішень на рівні державного управління	41
<i>Стеценко С.П., Локтіонова Я.Ф., Гаврилюк В.Я.</i> Забезпечення фінансової стійкості будівельних підприємств у стратегічному періоді	43
<i>Суліма О.О.</i> Науковий керівник: <i>Чеснік Н.М.</i> Перспективи розвитку кондитерської галузі в Україні	45
<i>Шпиртько Г.Ю., Вишневський І.І.</i> Управління розвитком підприємства	47

*Безверхий В. Ю., студент
Леонідов І.Л., к.е.н., доцент
доцент кафедри міжнародної економіки,
політичної економії та управління
Український державний університет науки і технологій
leonidovil@gmail.com*

ПІДВИЩЕННЯ МІЖНАРОДНОЇ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ВИРОБНИКІВ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

Постановка проблеми. Євроінтеграційні процеси у сфері транспортної інфраструктури призводять до появи в національних і міжнародних транспортних коридорах потоків декількох видів транспорту, що конкурують за вантажоперевезення однойменної номенклатури вантажів. Відзначається висока конкуренція на ринку вантажоперевезень наливних вантажів – між залізничним, внутрішнім водним і трубопровідним видами транспорту, на ринку перевезення контейнерів на відстані середньої дальності між залізничним і автомобільним транспортом і т.д. При цьому, ринок транспортних послуг є сферою діяльності суб'єктів природних монополій в частині: транспортування нафти і нафтопродуктів по магістральних трубопроводах, газу по трубопроводах, залізничних перевезень, послуг в транспортних терміналах, портах і аеропортах тощо. У цих умовах актуалізується проблематика конкурентоспроможності для традиційних автотранспортних підприємств з численним парком рухомого складу і ремонтно-експлуатаційними службами.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В науковій літературі дослідження проблематики міжнародної конкурентоспроможності транспортних послуг розділяються в напрямках: механічного відновлювального ремонту на спеціальних верстатах (В.Д. Ковальов [1]), надання сталі необхідних фізичних властивостей та їх хімічного вдосконалення (М.І. Гасік [2]), прогнозування впливу фактору зношення деталей для організації заходів з їх ремонту й заміни (В.Ф. Ушкалов [3]) оптимізація планових та фактичних параметрів транспортних операцій на базі методів інтегрального (або факторного) аналізу (Баканов М.І., Пінхасік Є.Е. [4, 5]) та інші.

Формулювання цілі статті. Виявлення напрямку підвищити конкурентоспроможності для виробників автотранспортних послуг.

Викладення основного матеріалу. З авторського погляду, підвищити конкурентоспроможності для традиційних автотранспортних підприємств можливо за рахунок швидкості ремонтних робіт. Починаючи з технічного огляду окрім регламентних робіт проводиться діагностування агрегатів і ремонтної техніки в цілому, оскільки зміна технічних характеристик впливає на експлуатаційні показники, які проявляються як фактори і в технічному, і в техніко-економічному сенсі. За результатами діагностики, проведеної протягом технічного огляду, прогнозується надійність машини, яка залежить від надійності її елементів. На підставі отриманих даних приймається рішення про продовження експлуатації або виведення машини на ремонт. Перевагами ремонту деталі або агрегату за технічним станом є відновлення їх ресурсу та збільшення міжремонтного періоду. Недоліками такого ремонту є вірогідність відмови ремонтної техніки протягом обробки технічного засобу, а також, вимоги високої класифікації ремонтного персоналу, і зокрема особи, що приймає управлінське рішення.

Технічний огляд проводиться в терміни, рекомендовані заводом-виробником, що дозволяє підтримувати технічний засіб в працездатному стані. Технічний огляд можливо розділити на декілька етапів, тобто проводити його залежно від можливості вивести технічний засіб з експлуатації у «вікна» (скажімо, обідня перерва), що утворилися. Технічний огляд проводиться «агрегатним методом». Така організація поведінки регламентних робіт дозволяє збільшити коефіцієнт технічного використання технічного засобу. На проведення технічного огляду, перевірку працездатності усіх агрегатів, і у разі потреби відновлення їх працездатності,

витрачається певний час. За цей період обробки технічного засобу ремонтно-експлуатаційними службами постачальник транспортних послуг втрачає дохід (D).

Парк ремонтних засобів, що знаходяться в експлуатації, складається з n одиниць, які обслуговують потік (X) транспортних засобів, що входить. Звісно, час обробки ремонтними засобами ($T_{обр}$) варіюється залежно від типу транспортних засобів. Однак, час обробки ремонтними засобами є функцією від декількох змінних:

$$T_{обр} = f(Q_{рз}, P_{рз}, K_{п}, O_{р}), \quad (1)$$

де $Q_{рз}$ – кількість ремонтних засобів; $P_{рз}$ – продуктивність ремонтних засобів; $K_{п}$ – кваліфікація обслуговуючого персоналу; $O_{р}$ – організація робіт ремонтно-експлуатаційними службами.

Продуктивність ремонтних засобів є функцією від технічного рівня обладнання для діагностики та ремонту, наприклад, комплексних стендів для технічного огляду, верстатів з числовим програмним управлінням для виконання механічної обробки з відсутністю переміщень деталі між етапами технологічного процесу. Висока капіталомісткість цих засобів та тривалий термін окупності є факторами від'ємної динаміки доходу підприємства.

З погляду організації робіт, транспортні засоби можуть ремонтуватися за принципом "*fifo*" ("перший прийшов - перший пішов") (y_1), але тоді існує вірогідність того, що при виборі ремонтних засобів з місця зберігання, транспортні засоби зроблять додаткові операції по переміщенню. Для мінімізації таких переміщень можна відмовитися від принципу "*fifo*" (y_2), тоді обслуговування ремонтними засобами буде задано парою чисел (i, j) , $i = 0, 1, 2, \dots, k$; $j = 0, 1, 2, \dots, n$, де i – число ремонтних засобів, що обслуговують за принципом "*fifo*"; j – число ремонтних засобів, що обслуговують "за ситуацією".

Конкурентоспроможність $y = y(i, j)$ – функція стану, що приймає значення y_0 та y ; а стаціонарна вірогідність процесу $p_{i,j} = p_{i,j}(y)$ є функцією від конкурентоспроможності. Функція доходу $D(i, j)$ в одиницю часу в стані (i, j) є функцією конкурентоспроможності. Звідси, середній дохід за одиницю часу можна охарактеризувати:

$$D = D(y) = \sum_{i,j} (D(i, j) p_{i,j}(y)), \quad (2)$$

Одним із завдань конкурентоспроможності є оптимізації системи (2), яка полягає в знаходженні такого рівня конкурентоспроможності y_0 , при якому:

$$D(y_0) = \max D(y), \quad (3)$$

Висновки. Міжнародна конкурентоспроможність для традиційних автотранспортних підприємств може бути підвищена за рахунок підвищення швидкості ремонтних послуг. Проведені дослідження підтвердили, що метод інтегрального (або факторного) аналізу не має явних обмежень для моделей виробничої діяльності виробників автотранспортних послуг.

Список використаної літератури

1. Ковальов В.Д. Розробка підсистеми визначення припуску для системи адаптивного керування обробкою на колесотокарному верстаті / В.Д. Ковальов, С.О. Гаков – Надійність інструменту та оптимізація технологічних систем. (зб. наук. праць.) вип. 23. Краматорськ-Київ: ДДМА, 2008. С. 127-132.

2. [http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/Spm_2016_19\(1\)_14.pdf](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/Spm_2016_19(1)_14.pdf)

3. Ушкалов В. Ф. , Мокрій Т. Ф. , Малишева І. Ю., Безрукавий Н. В. Прогнозування зносу головок залізничних рейок в процесі експлуатації // Техн. механіка. 2019. № 3. С. 66-76.
4. Баканов М.И., Шеремет А. Д. Теория экономического анализа: Учебник. М.: Финансы и статистика, 1999. 416 с.
5. Пинхасик Е.Э. Анализ работы пассажирских автотранспортных предприятий интегральным методом. М.: Транспорт, 1989. 80 с.

*Білоцерківець В.В., д-р екон. наук, проф.,
професор кафедри міжнародної економіки,
політичної економії та управління
crumtess@gmail.com
Завгородній К.О.,
магістрант кафедри міжнародної економіки,
політичної економії та управління,
Український державний університет науки і технологій*

ЗОВНІШНЯ ТОРГІВЛЯ ЯК КАТАЛІЗАТОР РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

Міжнародна торгівля є історично першою формою міжнародних економічних відносин, заснованою на розвитку міжнародного поділу та спеціалізації виробництва, порівняльних конкурентних перевагах національних економік, прагненнях подолати обмеженості національної ресурсної бази та внутрішніх ринків. У сучасний період вона опосередковує рух третини ВВП світу та охоплює близько 80% міжнародних економічних відносин світ-системи [1].

З позицій національного господарства та національних резидентів участь у міжнародній торгівлі набуває форми зовнішньої торгівлі і складається із оплачуваних вивезених з країни (експорт, ЕХ) та ввезених до країни (імпорт, ІМ) товарів і послуг. У міжнародному торгово-економічному праві товаром у широкому сенсі вважається будь-яка продукція, послуги, роботи, права інтелектуальної власності та інші немайнові права, призначені для продажу (оплатної передачі).

Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність» визначає експорт товарів як продаж товарів українськими суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності іноземним суб'єктам господарської діяльності (у тому числі з оплатою в негрошовій формі) з вивезенням або без вивезення цих товарів через митний кордон України, включаючи реекспорт товарів [2].

Імпорт (імпорт товарів) - купівля (у тому числі з оплатою в негрошовій формі) українськими суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності в іноземних суб'єктів господарської діяльності товарів з ввезенням або без ввезення цих товарів на територію України, включаючи купівлю товарів, призначених для власного споживання установами та організаціями України, розташованими за її межами [2].

В умовах урізноманітненого глобального економічного середовища однією із передумов налагодження взаємовигідних зовнішньоторговельних відносин є варіабельність їх форм (табл. 1).

Таблиця 1 – Сучасна класифікація форм міжнародної торгівлі

Ознака	Форми
Об'єкт торгівлі	• товари (промислові, паливні матеріали та корисні копалини, сільськогосподарська продукція (відповідно до УКТ ЗЕД)); • послуги; • об'єкти інтелектуальної власності;