

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ПОЛІТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ХМЕЛЬНИЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
«ХАРКІВСЬКИЙ ПОЛІТЕХНІЧНИЙ ІНСТИТУТ»
ДОНЕЦЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ УПРАВЛІННЯ
СХІДНОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІМ. В. ДАЛЯ
КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ТЕХНОЛОГІЇ ТА ДИЗАЙНУ
ІНСТИТУТ ЕКОНОМІКИ І МЕНЕДЖМЕНТУ НАЦІОНАЛЬНОГО УНІВЕРСИТЕТУ
«ЛЬВІВСЬКА ПОЛІТЕХНІКА»
ІНСТИТУТ ПРОБЛЕМ РИНКУ ТА ЕКОНОМІКО-ЕКОЛОГІЧНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ
НАН УКРАЇНИ
УНІВЕРСИТЕТ ПРИКЛАДНИХ НАУК (ФРН, М. АУГСБУРГ)
УНІВЕРСИТЕТ ІНФОРМАТИКИ ТА ПРИКЛАДНИХ ЗНАНЬ У М. ЛОДЗЬ
(ПОЛЬЩА)
ПОЛІТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ВАЛЕНСІЇ (ІСПАНІЯ)
НАУКОВИЙ ПОРТАЛ «ЕКОНОМІКА: РЕАЛІЇ ЧАСУ»
<http://economics.opu.ua/>

МАТЕРІАЛИ

ІІІ МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ «ПРОБЛЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ»

Том 1
28-29 вересня 2015 р.

Одеса – 2015
ОНПУ

УДК 658.5

Матеріали III Міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми забезпечення економічного розвитку промислових підприємств» (Одеський національний політехнічний університет, м. Одеса, 28-29 вересня 2015). Том 1. — Одеса, ОНПУ, 2015 — 236с.

У збірнику наведені матеріали, які докладалися на III Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми забезпечення економічного розвитку промислових підприємств» (Одеський національний політехнічний університет, м. Одеса, 28-29 вересня 2015 р.), висвітлюються результати науково-методичної роботи ОНПУ та інших ВНЗ України та зарубіжжя з актуальних питань теорії та практики стратегічного управління економічним розвитком промислових підприємств, проблем реалізації моделі їх інноваційного розвитку та підвищення конкурентоспроможності, питань розвитку ринку капіталу України та зростання інтелектуальних ресурсів суспільства.

Редакційна колегія:

Голова	—	Бельтюков Є.А., д.е.н., проф.
Співголова	—	Філіппова С.В., д.е.н., проф.
Вчені секретарі конференції	—	Некрасова Л.А., к.е.н., доц.
	—	Єпіфанова І.М., к.е.н., доц.
Секретарі конференції	—	Фоміна Д.С.
	—	Толмачова О.В.

Рецензенти:

Орлов В.М., д.е.н., проф.
Гречановська І.Г., д.е.н., проф.
Харічков С.К., д.е.н., проф.
Філіппова С.В., д.е.н., проф.

БАЙЕСОВСКИЙ ПОДХОД К РЕШЕНИЮ ЗАДАЧ ПОЛІПШЕННЯ ЯКІСНИХ ХАРАКТЕРИСТИК ТОВАРІВ	99
<i>М.В. Шарко, К.Г. Васильченко</i>	

Секція 3.

Актуальні проблеми розвитку ринку капіталу

ЗАЛУЧЕННЯ АКЦІОНЕРНОГО КАПІТАЛУ НА РИНКУ	103
<i>М.О. Акулюшина, Є.О. Кобальчинська</i>	
РИНОК КАПІТАЛІВ ТА ЙОГО РОЛЬ У РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ	105
<i>Н.О. Безнощенко, К.В. Юшко</i>	
АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ РИНКУ ОВДП В УКРАЇНІ	106
<i>Н.О. Бухаріна</i>	
ПРОБЛЕМНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРНИХ ПІДПРИЄМСТВ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ	108
<i>О.М. Ковальова</i>	
DER WERT DES KAPITALS IM GEMEINSAMEN INVESTMENT	110
<i>М. Oks, A.Oks</i>	
СУЧАСНІ НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ РИНКУ КАПІТАЛУ	111
<i>С.С. Свірідова</i>	
КАПІТАЛ АКЦІОНЕРНИХ ПІДПРИЯТІЙ – ОСНОВНА СОСТАВЛЯЮЩАЯ ПОТЕНЦІАЛА	113
<i>С.С. Свірідова, Сатдієв А.</i>	
РИНОК КАПІТАЛУ: СТАН ТА ШЛЯХИ РОЗВИТКУ	115
<i>О.М. Стойловська</i>	
ОСОБЛИВОСТІ ФІНАНСОВОГО МЕНЕДЖМЕНТУ ПРОЄКТІВ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА В УКРАЇНІ	117
<i>Р.В. Хусайнов</i>	
ДО ПИТАННЯ ВИЗНАЧЕННЯ ЦІЛЬОВОЇ СУМИ ВЛАСНОГО КАПІТАЛУ ПІДПРИЄМСТВА	119
<i>Ю.А. Чернецька</i>	

Секція 4

Проблеми підвищення конкурентоспроможності промислових підприємств

ДОСЛІДЖЕННЯ РОЗВИТКУ ЕТАПІВ ЄВРОПЕЙСЬКИХ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ	123
<i>Н.В. Акименко, Є.Г. Кишко</i>	
ECONOMIC CRISIS OF EUROPEAN UNION	126
<i>Alvaro Fernandes</i>	
ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ВПРОВАДЖЕННЯ МЕХАНІЗМІВ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ СУБ'ЄКТІВ ГОСПОДАРЮВАННЯ	128
<i>Н.С. Артамонова, Є.В. Артамонов, М.М. Максимов</i>	

параметрам ринку, головною рушійною силою фондового ринку залишається державний борговий сегмент.

Література:

- 1 Шелест О.Л. Розвиток вітчизняного ринку облігацій внутрішньої державної позики в посткризовий період [Текст]:/О.Л. Шелест// Збірник наукових праць ХНПУ ім. Г.С. Сковороди «Економіка» . – 2013. – №13. – С.121-128
- 2 Статистичні дані Національної комісії з цінних паперів та фондового ринку [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.nssmc.gov.ua>
- 3 Ренкінги торговців ОВДП за 2014 рік / Газета Цінні папери України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.securities.org.ua/securities_paper/review.php?id=853-854&pub=7083
- 4 Аналітичний огляд ринку облігацій України за I півріччя 2015 року/ Офіційний сайт національного рейтингового агентства Рюрік [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.rurik.com.ua/documents/research/bonds_2_kv_2015.pdf
- 5 Комплексна програма розвитку фінансового сектору України до 2020 року / Офіційний сайт Національного банку України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.bank.gov.ua/doccatalog/document?id=18563297>
- 6 Статистичні дані інформаційного агентства Cbonds [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ua.cbonds.info>

ПРОБЛЕМНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРНИХ ПІДПРИЄМСТВ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

О.М. Ковальова, к.е.н.

Одеський національний економічний університет

Сучасний етап розвитку національної економіки вимагає вирішення органами державної та місцевої влади ряду нагальних проблем, які є завадою для модернізації та конкурентоспроможного розвитку господарства країни та у підсумку впливають на зростання незадоволеності населення вирішенням актуальних соціально-економічних питань. В основі функціонування будь-якої ефективної економічної системи знаходиться розгалужена та ефективно діюча мережа інфраструктурних підприємств, від злагодженості функціонування якої залежить зростання ключових макроекономічних показників, котрі є відображенням стану національної економіки. До актуальних питань в сфері інфраструктурних галузей господарства України, які потребують детального розгляду, слід віднести неефективний менеджмент на державних підприємствах, обмеженість фінансових можливостей бюджетів різних рівнів, використання переважно бюджетних коштів для здійснення будівництва або реконструкції великих інфраструктурних об'єктів.

Наукові роботи вітчизняних авторів О. Амоши, І.Савчук, М. Чумаченко дозволяють виокремити існуючі проблеми в сфері інфраструктурних підприємств та розглядають специфіку взаємодії державного та приватного секторів в рамках інвестицій у дані об'єкти. Разом із тим систематизації потребують заходи з відновлення інфраструктурних об'єктів, стимулюючих підвищення частки їх фінансування за рахунок приватних інвестицій та відповідно зменшення їх сукупного зносу. Метою роботи є визначення проблемних питань розвитку інфраструктурних об'єктів та шляхів їх розв'язання.

Однією з перешкод становлення розгалуженої та інноваційної системи інфраструктурних підприємств є, у першу чергу, неефективний менеджмент на державних підприємствах.

Міністерство економічного розвитку дає наступну оцінку якості та дієвості управління підприємствами, що знаходяться в державній власності: 62,5 % – неефективне

управління, що позначається на збиткових показниках діяльності суб'єктів господарювання, 20,7 % – задовільний рівень менеджменту, 6,2 % – ефективне управління, прибутковість та висока якість товарів та послуг [1]. Яскравим прикладом неефективного управління великими об'єктами інфраструктури, що знаходяться у державній і комунальній власності, є аеропорти, які характеризуються збитковим фінансовим станом. Так, незначна увага приділяється неавіаційній складовій доходності аеропортів, що виражається у відсутності розгалуженої мережі торгових площ, обмеженим обсягом супутніх послуг, що надаються. Слід відзначити, що саме неавіаційна компонента діяльності створює до 50-60 % доходу найбільш крупних світових аеропортів та в цілому впливає на середню річну доходність у розмірі 40 %.

Суттєвою перепоною для переоснащення об'єктів інфраструктури є обмеженість фінансових можливостей бюджетів різних рівнів. Недостатній об'єм фінансових ресурсів у державному та місцевих бюджетах перешкоджає реконструкції і будівництву інфраструктурних об'єктів. Дефіцитне фінансування призвело до суттєвого морального і фізичного зносу стратегічно важливих об'єктів. Ступень зносу основних засобів в цілому за видами економічної діяльності неухильно зростає та на сучасний момент складає 77,3 % за даними Державної служби статистики.

У відповідності до приведених даних ступінь зносу об'єктів транспортної інфраструктури та зв'язку складає 96,7 % та є найбільшим у порівнянні з основними фондами інших галузей національної економіки. У сфері залізничного транспорту за дослідженням [2, с. 38] підлягають списанню у зв'язку з моральним та фізичним зносом більш 80 % пасажирських вагонів та 90 % вантажних вагонів та тепловозів. З причин відсутності бюджетних коштів оновлення рухомого складу є неможливим, що в свою чергу є причиною недостатньо повного використання потенційних можливостей комерційних перевезень.

Окремої уваги заслуговує розгляд необхідності розвитку авіаційних перевезень з огляду на їх надвисокий потенціал. Звертаючись до обсягу перевезень, які прогнозовані Національним інститутом стратегічних досліджень при Президентові України [3], у 2023 році обсяг пасажирських перевезень збільшиться у 4,8 разів у порівнянні з 2012 роком. Слід підкреслити, що потенціал авіаційних перевезень є значним, але задля його реалізації у належний стан мають бути приведені об'єкти інфраструктури авіаційної галузі шляхом модернізації. Одна з найголовніших проблем, виділених у Концепції Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року [4] визначається як "здійснення лише поточного ремонту та утримання в робочому стані технічних засобів і обладнання у більшості аеропортів, що призводить до критичного стану основних фондів та інфраструктури авіаційних підприємств та негативно впливає на безпеку авіації в цілому".

Таким чином, пошук джерел фінансування для вирішення проблем функціонування транспортної інфраструктури є задачею, від розв'язання якої залежить життєздатність галузі економіки, що впливає на загальний стан економічної безпеки держави. Одним із способів вирішення визначеної проблеми є застосування державно-приватного партнерства (ДПП) з метою залучення коштів приватних інвесторів для здійснення необхідних заходів з реконструкції, модернізації та будівництва інфраструктури аеропортів та аеродромних об'єктів. На наш погляд, залучення фінансових ресурсів венчурних інститутів спільного інвестування набуває особливої актуальності з огляду на можливість отримання доходності на рівні 20-40 % річних.

За думкою М. Чумаченко та О. Амоши першочергових фінансових впливань з боку приватних інвесторів потребують "галузі промисловості, де виробляється продукція, що користується сталим попитом на внутрішньому ринку України та в ряді країн СНД, а оборот капіталу відбувається досить швидко, що забезпечує високу рентабельність виробництва і швидку окупність вкладень" [5]. З огляду на це підприємства сфери електроенергетики, нафтопереробні виробництва, діяльність з видобутку і переробки вугільних, біологічних та інших видів ресурсів, що на сучасний момент знаходяться у державній власності, можуть

бути передані приватному партнеру на засадах ДПП з метою технологічного переоснащення та налагодження ефективної системи менеджменту.

Здійснений аналіз стану розвитку деяких інфраструктурних сфер економіки дозволяє аргументувати доцільність і необхідність розвитку механізмів ДПП в Україні, в тому числі з використанням фінансових ресурсів інститутів спільного інвестування, що є напрямком подальшого розвитку дослідження.

Література:

1. Постанова КМУ «Про затвердження Державної програми активізації розвитку економіки на 2013-2014 роки» : за станом на 27.02.2013р. № 187 [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/187-2013-п>.
2. Савчук І. Вплив експортної орієнтації залізничного транспорту України на його розвиток за роки незалежності / І. Савчук // Економіка України. – 2012. – №7. – С.36-44.
3. Аналітична записка « Щодо удосконалення механізмів державного регулювання ринку авіаційних перевезень в умовах інтеграції України до ЄС»[Електронний ресурс]. - Режим доступу: : <http://niss.gov.ua/articles/1496>.
4. Постанова КМУ «Про схвалення Концепції Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року» : за станом на 30.10.2013р. № 944 [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/944-2013-п>.
5. Чумаченко М.Г. Проблеми інвестування реструктуризації промисловості України : [Електронний ресурс] / М.Г. Чумаченко, О.І. Амоша // Регіональна економіка – 1999. – №2. – С. 7-14.

DER WERT DES KAPITALS IM GEMEINSAMEN INVESTMENT

M. Oks, A.Oks

Hochschule Augsburg, Deutschland

Die Entwicklung der internationalen Wirtschaftsbeziehungen mit Hilfe der internationalen Organisation von derProduktionszusammenarbeit, unter anderem durch dieGemeinschaftsunternehmen, ist in den letzten zehn Jahren mehr und mehr üblich. Einer von den Umständen, die dazu antreiben, ist die Unmöglichkeit alle Probleme mit der Teilnahme des Landes an internationalen Wirtschaftsbeziehungen durch die Entwicklung von IA (Internationale Arbeitsteilung) zu lösen.

Im Vergleich zu der internationalen Arbeitsteilung ist das gemeinsame Investment eine komplizierte Form der internationalen wirtschaftlichen Zusammenarbeit, die engere Beziehungen der Geschäftspartner in der ganzen Welt vorlässt. Die Mitglieder der gemeinsamen Investment verteilen zusammen Gewinne, erleben Verluste und Risiken, führen gemeinsam alle Betriebs- und Produktionszyklen, schnell reagieren auf politische Situation, die sich in den Aufenthaltsstaaten ändert.

Das Gemeinschaftsunternehmendient zur Befriedigung der Marktbedürfnissen, Beteiligung an der Wirtschaft fortgeschrittener ausländischer Technologien und Management-Erfahrung, Reduktion des unrationellen Importes, schnelle Entwicklung der angelegten und perspektiven Aufstellungen, Entwicklung von dem Exportpotenzial.

Die Maßgabedes Problems dergemeinsamen Unternehmenschaft istinden Arbeitenvonausländischen Wissenschaftlernwie P. Berg, J. Garner, B. Newman, J. Stopford, V. Terpsa, P. Friedman, K.Feyya, D.Hennart, E. Shangqiu, R. Jangundandere charakterisiert.

Wirtschaftliche Literatur bietet für die Klassifizierung von Gemeinschaftsunternehmen traditional solche Funktionen wie: der Anteil der Mitglieder in der Grundkapital, Art des Gewerbes,

Підписано до друку 22.09.15 р.
Формат 90×60/16. Папір офсетний.
Об'єм 14,75 ум. друк. арк.
Замовлення №2209/01. Тираж 50 прим.

Виготовлено з готового оригінал-макету
ФОП Побута М.І.
65044, м. Одеса, пр-т Шевченка, 1-а