

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНОЛОГІЧНИЙ
УНІВЕРСИТЕТ



ЗБІРНИК ТЕЗ ДОПОВІДЕЙ
82 НАУКОВОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ
ВИКЛАДАЧІВ УНІВЕРСИТЕТУ

Одеса 2022

Наукове видання

Збірник тез доповідей 82 наукової конференції викладачів університету
26 – 29 квітня 2022 р.

Матеріали, занесені до збірника, друкуються за авторськими оригіналами.
За достовірність інформації відповідає автор публікації.

Рекомендовано до друку та розповсюдження в мережі Internet Вченою радою
Одеського національного технологічного університету,
протокол № 13 від 24.05.2022 р.

Під загальною редакцією Заслуженого діяча науки і техніки України,
Лауреата Державної премії України в галузі науки і техніки,
д-ра техн. наук, професора Б.В. Єгорова

Укладач Т.Л. Дьяченко

Редакційна колегія

Голова

Єгоров Б.В., д.т.н., професор

Заступник голови

Поварова Н.М., к.т.н., доцент

Члени колегії:

Безусов А.Т., д-р техн. наук, професор
Бурдо О.Г., д-р техн. наук, професор
Віннікова Л.Г., д-р техн. наук, професор
Гапонюк О.І д-р техн. наук, професор
Жигунов Д.О., д-р техн. наук, професор
Іоргачова К.Г д-р техн. наук, професор
Капрельянц Л.В., д-р техн. наук, професор
Коваленко О.О., д-р техн. наук, професор
Косой Б.В., д-р техн. наук, професор
Крусір Г.В., д-р техн. наук, професор
Мардар М.Р., д-р техн. наук, професор
Мілованов В.І., д-р техн. наук, професор
Павлов О.І., д-р екон. наук, професор
Плотніков В.М., д-р техн. наук, професор
Станкевич Г.М., д-р техн. наук, професор
Савенко І.І., д-р екон. наук, професор
Тележенко Л.М., д-р техн. наук, професор
Ткаченко Н.А., д-р техн. наук, професор
Ткаченко О.Б., д-р техн. наук, професор
Хобін В.А., д.т.н., професор
Хмельнюк М.Г., д-р техн. наук, професор
Черно Н.К д-р техн. наук, професор

Але сьогодні український бізнес не використовує повністю наявний потенціал перевезення вантажів на експорт через залізничні прикордонні переходи. На сьогодні фактична середньодобова здача вантажів на експорт складає 1833 вагони (приблизно 119 тис. тон), або 53,6 % від потенційної спроможності. У тому числі зернових вантажів – 235 вагонів (приблизно 15 тис. тон), або 32,1 % від потенціалу.

Чому бізнес не використовує повністю наявний потенціал? Які основні проблеми заважають збільшенню експортних перевезень залізницею? З початку потрібно зрозуміти, що інфраструктура України кардинально відрізняється від залізничної інфраструктури Польщі, Угорщини, Словаччини та Румунії. Ширина залізничної колії України – 1520 мм, колії сусідніх західних держав (крім Молдови) – 1435 мм. Тобто вагони та локомотиви України не можуть вільно курсувати по мережі західних сусідів. При цьому, потрібно зазначити що ми маємо дільниці колії шириною 1520 мм, які заходять на територію сусідніх держав, так і дільниці колії шириною 1435 мм, які заходять на нашу територію. На цих дільницях знаходяться перевантажувальні термінали, які дозволяють перевантажити вантаж з вагону колії 1520 мм у вагони європейського розміру (1435 мм). Наразі ми маємо два способи перетину вантажів між двома залізничними системами (1520/1435) це: – перевантаження вантажів з вагонів колії 1520 мм у вагони колії 1435 мм на ділянках, які мають обидва види колії; – зміна на українських вантажних вагонах візків розміру 1520 мм на візки 1435 мм; але цей спосіб має суттєві обмеження.

Габарити українських вагонів відповідають вимогам сусідніх держав, втім зчепні пристрої вантажних вагонів мають різну конструкцію. Тому при курсуванні українських вагонів по сусіднім залізницям (після зміни візків) виникає необхідність у вагонах прикриття, які мають з одного боку європейські, а з другого боку українські зчепні пристрої.

Наразі заважає різко збільшити обсяги перевезення вантажів через прикордонні залізничні переходи чотири рівня проблем:

- проблеми адаптації українського бізнесу до зміни експортної логістики;
- неготовність іноземних залізниць/портової галузі до різкого збільшення обсягів перевезення/перевантаження українських вантажів;
- інфраструктурні обмеження прикордонних дільниць, нестача перевантажувальних потужностей на прикордонних дільницях;
- наявність бюрократичних процедур при експортних перевезеннях вантажів через залізничні прикордонні переходи.

АЛГОРИТМ РОЗРОБКИ ТА МЕХАНІЗМ ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ БІЗНЕС-ПЛАНУ НА ПІДПРИЄМСТВІ

Седікова І.О., д.е.н., професорка

Одеський національний технологічний університет, м. Одеса

У сучасних умовах розвитку інноваційних підходів до господарювання розпочинати новий бізнес або розширювати діюче підприємство можливо лише після визначення потреб ринку, які постійно змінюються. Динаміку ринкових тенденцій необхідно враховувати при розробці нової продукції, організації та фінансуванні її виробництва. Тобто перед початком кожного етапу вдосконалення виробництва, розширення видів діяльності або оновлення асортименту необхідно вирішити питання: чи варто вкладати кошти та витратити зусилля на реалізацію конкретного проекту? Інструментом вирішення цієї проблеми служить бізнес-план, розробка якого дозволяє узгодити інноваційні можливості з потребами ринку на визначений період часу.

Бізнес-планування – це механізм управління підприємством, що включає об'єктивну оцінку власної підприємницької діяльності і водночас необхідний інструмент проектно-

інвестиційних рішень відповідно до потреб ринку та ситуації господарювання [1]. У роботі Барроу П [2] зазначено, що «бізнес-план повинен визначати цілі підприємства та пояснювати, як і коли вони будуть досягнуті, які ресурси для цього будуть потрібні та чим підтверджуються зроблені припущення. Бізнес-план – документ, в якому відображено основні шляхи вирішення проблеми внаслідок її ґрунтовного аналізу задля обґрунтування доцільності запропонованого проєкту, залучення можливих контрагентів, потенційних інвесторів [3]. Бізнес-план – це документ, в якому описується конкретна бізнес-ідея та можливі шляхи її реалізації [4]. Бізнес-план – програма здійснення бізнес-операцій, дій підприємства, що містить відомості про підприємство, товар, виробництво, збут, маркетинг, організацію операцій та їх ефективність [5].

При розробці бізнес-плану враховують: стан підприємства, ситуацію на внутрішньому та зовнішньому ринках, перспективи розвитку економічних, фінансових та технологічних процесів у країні та за кордоном. На думку автора, розробку бізнес-плану необхідно починати з діагностики стану підприємства, його конкурентоспроможності. Наприклад, діагностика виробничого потенціалу підприємства покликана оцінити стан ресурсів та виробничих можливостей. Виробничий потенціал – інтегральний показник, що включає організаційні, науково-технічні, виробничі, фінансово-економічні, кадрові, маркетингові та соціальні можливості досягнення встановлених цілей управління. Системна діагностика стану підприємства дозволяє виявити рівень ризику кризи на різних стадіях економічного циклу. Наступним етапом стає визначення адекватного механізму управління підприємством та вирішення питань доцільності використання інвестиційних ресурсів. Організація системної діагностики діяльності підприємства з використанням відомих методів аналізу дозволяє достовірно оцінити стан та намітити перспективні напрямки використання інвестицій.

Розробка бізнес-плану вимагає дотримання низки принципів, властивих будь-якій системі планування. Серед принципів планування виділяють: цілеспрямованість, ефективність, реальність, правомочність, обґрунтованість, конкретність, гнучкість, динамічність, наступність, комплексність, системність [6].

На відміну від директивного централізованого планування, у бізнес-плані кожен із вищезазначених принципів набуває нового змісту. Якщо по-порядку, то «цілеспрямованість» у бізнес-плані означає обрання мети, адекватної ринковій кон'юнктурі. Це може бути освоєння нового ринку чи іншого сегменту ринку. Метою бізнес-плану цілком можливо досягнення переваг у конкурентному суперництві. Або, наприклад, подолання кризової ситуації. Надалі, принцип «ефективності» безпосередньо пов'язаний із попереднім. Ефектом бізнес-плану стає досягнення вибраних цілей з найменшими витратами всіх видів ресурсів. «Реальність» передбачає можливість досягти поставленої мети. Коефіцієнт ймовірності запланованих подій має бути максимальним, оскільки на основі бізнес-плану надалі укладаються комерційні договори. «Правомочність», у нашому розумінні, для бізнес-плану означає правову забезпеченість та гарантованість запланованих подій, показників тощо. «Обґрунтованість» – заплановані показники, процеси, види операцій та дій суб'єктів плану носять раціональний і підкріплений реальними ресурсами характер. Усі показники бізнес-плану повинні мати конкретний і чітко виражений характер, вимір у кількісних та якісних величинах, у термінах їх досягнення у процесі виробничої чи інших видів діяльності підприємства. Принцип «наступності» означає взаємозв'язок планових показників від попереднього планового терміну до наступного. Особливу роль відводять принципам «гнучкості» і «динамічності».

Механізм імплементації розробленого бізнес-плану включає всі елементи управління. Так, відомий американський класик теорії управління М. Мескон зазначає: «управління – це процес планування, організації, мотивації та контролю, необхідний для формулювання та досягнення цілей організації» [7]. Задля імплементації бізнес-плану необхідна оптимальна система мотивації, головна мета – досягнення збалансованості інтересів держави,

підприємства та особистих інтересів працівників. При порушенні зазначеної збалансованості виникає конфлікт інтересів, що загрожує перерости у конфлікт особистостей.

Контроль як завершальний елемент системи управління виробничим чи економічним процесом виконує функцію перевірки виконавчої дисципліни. Однак тут потрібна розумна оптимальність контролю. Важливо, щоб контроль не переростав у нагляд, не губив розумну ініціативу, не сковував підприємництво. З іншого боку, функція контролю забезпечує системну перевірку виконання бізнес-плану, сприяє недопущенню помилок або їх своєчасного усунення. Контроль можна розглядати і як антикорупційний захід, що також є важливим у бізнес-плануванні.

Отже, розробка та імплементація бізнес-плану підприємства – найважливіший елемент системи управління діяльністю підприємства. Процедура розробки бізнес-плану повинна відповідати принципам, носити системний характер, здійснюватися безперервно на різні періоди: оперативні, довгострокові, перспективні. Виконання бізнес-плану – це керований процес виробничо-фінансової, технологічної, екологічної та соціально-економічної діяльності підприємства.

Література

1. Яременко О.Л. Стратегічне управління суб'єктами господарювання: проблеми теорії та практики: монографія. Харків: Вид-во НУА, 2019. 587 с
2. Барроу П. Бізнес-план, который работает; пер. с англ. К.: Бізнес Букс, 2017. 288 с.
3. Осовська Г. В. Економічний словник: наук. видання. К.: Кондор, 2017. 358 с.
4. Алексеева М. М. Планування діяльності фірми: навч. метод. посіб. К.: Фінанси і статистика, 2018. 248 с.
5. Шудра В.Ф. Як підготувати успішний бізнес-план. Київ: VOCA. 2018. 108 с.
6. Потеев А. Т. Системна діагностика як найважливіша умова ефективного управління підприємством. Сімферополь, 2013. №245. 214 с.
7. Мескон М. Х. Основи менеджменту. англ. К. Знання. 2013. 702 с.

СЕКЦІЯ «ЦИФРОВИХ ТЕХНОЛОГІЙ ФІНАНСОВИХ ОПЕРАЦІЙ»

ФОРМАТ ФІНАНСОВОГО ОБЛІКУ ТА КОНТРОЛЮ В УКРАЇНІ В УМОВАХ ВІЙНИ

**Ткачук Г.О., д.е.н., доцент, Іванченкова Л.В., д.е.н. професор, Склад Л.Б., к.е.н., доцент
Одеський національний технологічний університет, м. Одеса**

Важкі події, які відбуваються на Україні з кінця лютого 2022 року, незважаючи на біль та страждання є початком великих трансформаційних процесів в економіці країн світу, у суспільстві та світогляді небайдужих людей. Безумовно воєнні події призвели до негативних економічних наслідків. Маємо падіння ВВП, зростання дефіциту бюджету, великий обсяг фізичних збитків, високий рівень міграції населення, критичну ситуацію у сільському господарстві та промисловості. Більшість компаній-членів Європейської бізнес-асоціації в Україні припинили або призупинили свою діяльність у воєнний час (57%). За даними опитування КІШЕ (аналітичний підрозділ Київської школи економіки) та Gradus, близько 39% компаній зупинили свою діяльність і ще 20% практично не працюють.

Центр економічної стратегії зробив такі невтішні висновки щодо стану української економіки під час війни:

— Станом на 8 квітня 2022 року загальні фізичні збитки оцінюються в 80 млрд. дол. : транспортна інфраструктура – 39 млрд. дол. та житло – 29 млрд. дол.

| | |
|--|-----|
| ОСОБЛИВОСТІ СИСТЕМИ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ В ПРОЦЕСІ ДЕЦЕНТРАЛІЗАЦІЇ Колеснікова К.С. | 341 |
| ОСОБЛИВОСТІ КОНФЛІКТІВ У СФЕРІ ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ Мануїлова К.В., Пурцхванідзе О.В. | 342 |
| КОНКУРЕНТНА СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ Левчук Ю.С., Мироненко Б.В. | 344 |
| СУБСИДІАРНІСТЬ ЯК КОНСТИТУЮЮЧИЙ ПРИНЦИП ОРГАНІЗАЦІЇ МІСЦЕВОГО САМОВРЯДУВАННЯ В УКРАЇНІ В КОНТЕКСТІ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ДОСВІДУ Мужайло В.Д., Мужайло С.В. | 346 |

СЕКЦІЯ «МАРКЕТИНГ, ПІДПРИЄМНИЦТВО І ТОРГІВЛЯ»

| | |
|---|-----|
| ДОСЛІДЖЕННЯ СПОЖИВЧИХ ПЕРЕВАГ ЩОДО ЗАМОРОЖЕНИХ ХЛІБОБУЛОЧНИХ НАПІВФАБРИКАТІВ Памбук С.А., Мардар М.Р., Солоницька І.В. | 348 |
| СЕГМЕНТУВАННЯ СПОЖИВАЧІВ ПОСЛУГ ВИННОГО ТУРИЗМУ Голубьонкова О.О., Брайко М.Г., Ткаченко Т.А. | 350 |
| АГРОПРОДОВОЛЬЧИЙ МАРКЕТИНГ В УМОВАХ ГЛОБАЛЬНИХ ВИКЛИКІВ Бахчиванжи Л.А., Євтушок О.В., Значек Р.Р. | 352 |
| ДОСЛІДЖЕННЯ ПОЗИЦІОНУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ СФЕРИ ШВИДКОГО ХАРЧУВАННЯ В УКРАЇНІ Лозовська Г.М., Значек Р.Р. | 353 |
| ХАРАКТЕРИСТИКА СИСТЕМИ ВНУТРІШНІХ БІЗНЕС – КОМУНІКАЦІЙ ПІДПРИЄМСТВА Савченко Т.В. | 356 |
| СОЦІАЛЬНЕ ПІДПРИЄМНИЦТВО В УКРАЇНІ: ВІД ТЕОРІЇ ДО ПРАКТИКИ Соколюк К.Ю., Донець Л.Я., Мунтян І.В., Долинська О.О. | 357 |

СЕКЦІЯ «МЕНЕДЖМЕНТ І ЛОГІСТИКА»

| | |
|---|-----|
| ОСОБЛИВОСТІ РЕГУЛЮВАННЯ СТРАТЕГІЧНОГО РОЗВИТКУ ВИНОРОБРОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ Агєєва І.М., Ніколюк О.В., Коренман Є.М. | 359 |
| ВПЛИВ ВІЙСЬКОВИХ ДІЙ НА ЛОГІСТИЧНІ ПРОЦЕСИ Дроздова В.А. | 361 |
| СУЧАСНА СИСТЕМА КОМУНІКАЦІЙ ЯК ЧИННИК КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА Дьяченко Ю.В., Коренман Є.М., Бондар В.А. | 362 |
| ОСНОВИ УПРАВЛІННЯ ЛЮДСЬКИМ КАПІТАЛОМ НА СУЧАСНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ УКРАЇНИ Каламан О.Б., Мандрикіні Д.В. | 363 |
| ОЦІНЮВАННЯ ТА АТЕСТАЦІЯ ПРАЦІВНИКІВ ЯК СКЛАДОВІ ЕФЕКТИВНОЇ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ Козак К.Б. | 365 |
| ПІДВИЩЕННЯ ОСОБИСТОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ: ЯК РОЗУМІТИ ТА З ЧОГО ПОЧИНАТИ Корсікова Н.М. | 367 |
| ІНФОРМАЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МАТЕРІАЛЬНИХ ПОТОКІВ Савенко І.І., Седіков Д.В. | 369 |
| УКРАЇНСЬКИЙ БІЗНЕС ЛИШЕ НА 50 % ВИКОРИСТОВУЄ НАЯВНИЙ ПОТЕНЦІАЛ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ НА ЕКСПОРТ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ Ткачев В.А. | 371 |
| АЛГОРИТМ РОЗРОБКИ ТА МЕХАНІЗМ ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ БІЗНЕС-ПЛАНУ НА ПІДПРИЄМСТВІ Седікова І.О. | 372 |

СЕКЦІЯ «ЦИФРОВИХ ТЕХНОЛОГІЙ ФІНАНСОВИХ ОПЕРАЦІЙ»

| | |
|---|-----|
| ФОРМАТ ФІНАНСОВОГО ОБЛІКУ ТА КОНТРОЛЮ В УКРАЇНІ В УМОВАХ ВІЙНИ Ткачук Г.О., Іванченкова Л.В., Скляр Л.Б. | 374 |
| ДІДЖІТАЛІЗАЦІЯ СИСТЕМИ БУХГАЛТЕРСЬКОГО ОБЛІКУ Євтушевська О.О. | 376 |
| ЦИФРОВІ ТЕХНОЛОГІЇ ЯК ЗАПОРУКА ЕФЕКТИВНОЇ СИСТЕМИ ОБЛІКОВО-АНАЛІТИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ НА ПІДПРИЄМСТВІ Маркова Т.Д., Пчелянська Г.Б., Славута О.Ю. | 377 |
| ВНУТРІШНЬОГОСПОДАРСЬКИЙ КОНТРОЛЬ У СИСТЕМІ УПРАВЛІННЯ ХАРЧОВИМ ПІДПРИЄМСТВОМ Іванченкова Л.В., Ткачук Г.О., Скляр Л.Б. | 379 |