

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ ЛЬОТНИЙ КОЛЕДЖ
НАЦІОНАЛЬНОГО АВІАЦІЙНОГО
УНІВЕРСИТЕТУ



ЗБІРНИК ТЕЗ ДОПОВІДЕЙ

*II Всеукраїнської науково-практичної конференції
молодих учених, курсантів та студентів*

«АВІАЦІЯ, ПРОМИСЛОВІСТЬ, СУСПІЛЬСТВО»

КРЕМЕНЧУК 2019

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

**КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ ЛЬОТНИЙ КОЛЕДЖ
НАЦІОНАЛЬНОГО АВІАЦІЙНОГО УНІВЕРСИТЕТУ**

ISBN 978-617-639-175-3

**ЗБІРНИК ТЕЗ ДОПОВІДЕЙ II ВСЕУКРАЇНСЬКОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ
КОНФЕРЕНЦІЇ МОЛОДИХ УЧЕНИХ, КУРСАНТІВ ТА СТУДЕНТІВ
«АВІАЦІЯ, ПРОМИСЛОВІСТЬ, СУСПІЛЬСТВО»**

(Посвідчення № 72 від 22.02.2019 р.)

**СБОРНИК ТЕЗИСОВ ДОКЛАДОВ II ВСЕУКРАИНСКОЙ НАУЧНО -
ПРАКТИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ МОЛОДЫХ УЧЕНЫХ, КУРСАНТОВ И
СТУДЕНТОВ «АВИАЦИЯ, ПРОМЫШЛЕННОСТЬ, ОБЩЕСТВО»**

(Свидетельство № 72 от 22.02.2019 г.)

Кременчук

15 травня 2019 р.

УДК 629 (621)

А 20

*Рекомендовано до друку Педагогічною радою
Кременчуцького льотного коледжу НАУ,
протокол № 6 від 26.04.2019.*

Редакційна колегія:

Андрусевич А. О. – д. т.н., професор, начальник Криворізького коледжу НАУ.

Синєглазов В. М. – д.т.н., професор, НАУ.

Шмельова Т. Ф. – д.т.н., доцент, НАУ.

Головенський В.В. – начальник Кременчуцького льотного коледжу НАУ, заслужений працівник авіації та транспорту.

Шмельов Ю. М. – к.т.н., заступник начальника Кременчуцького льотного коледжу НАУ з навчальної роботи.

Даниліна Г. В. – кандидат технічних наук, доцент, заступник начальника з навчально-методичної роботи Криворізького коледжу НАУ.

Петченко М. В. – кандидат економічних наук, керівник наукового відділу Кременчуцького льотного коледжу НАУ.

Носач І. В. – кандидат педагогічних наук, завідувач кафедри Кременчуцького льотного коледжу НАУ.

Бойко С. М. – кандидат технічних наук, декан факультету Кременчуцького льотного коледжу НАУ.

Доповіді друкуються в авторській редакції.

Редакція не завжди поділяє думку та погляди авторів. Відповідальність за достовірність фактів, власних імен, назв, цитат, цифр та інших відомостей несуть автори публікацій.

А 20 Авіація, промисловість, суспільство: Збірник тез доповідей II Всеукраїнської науково-практичної конференції молодих учених, курсантів та студентів, 15 травня 2019 р. Кременчук. – Кременчук: ПП Щербатих О.В., 2019.– 476 с.

ISBN 978-617-639-175-3

У збірнику розглянуто результати наукових досліджень студентів, курсантів і молодих учених з питань сучасних тенденцій і перспектив розвитку авіації, промисловості, суспільства в умовах сьогодення та співробітництво з державними органами управління, органами самоврядування регіонів, представниками підприємств і організацій.

Зміст

41. Романуша Ю. В. Навчально-науковий професійно-педагогічний інститут Української інженерно-педагогічної академії, м. Бахмут. <i>ДОСЛІДЖЕННЯ РІВНЯ ГОТОВНОСТІ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ ДО ПЕРЕХОДУ НА ЗАСАДИ ЕКОНОМІКИ ЗНАНЬ</i>	449
42. Ромасова Г. В. Ізмаїльський державний гуманітарний університет, м. Ізмаїл. Науковий керівник: Ткач К. О. , викладач <i>БЕЗРОБІТТЯ: СУТНІСТЬ, ВИДИ ТА НАСЛІДКИ</i>	451
43. Старчик Н. В. Кременчуцький льотний коледж НАУ, м. Кременчук. <i>ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА УКРАЇНИ, ЇЇ СКЛАДОВІ</i>	453
44. Ткач К. О. Ізмаїльський державний гуманітарний університет, м. Ізмаїл. <i>ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ДІАГНОСТИКИ БАНКРУТСТВА СУБ'ЄКТІВ ГОСПОДАРЮВАННЯ</i>	455
45. Ткачова С. М. Кременчуцький льотний коледж НАУ, м. Кременчук. Науковий керівник: Цимбалістова О. А. , к.е.н. <i>ЛОГІСТИЧНІ ІНСТРУМЕНТИ В ТЕХНОЛОГІЯХ ПОСТАЧАННЯ НА ПОВІТРЯНОМУ ТРАНСПОРТІ</i>	457
46. Томурка Д. С. Полтавський національний технічний університет імені Юрія Кондратюка, м. Полтава. Науковий керівник: Васильченко М. І. , к.е.н., доцент <i>СТРАТЕГІЧНЕ УПРАВЛІННЯ ЯК ОСНОВНА СКЛАДОВА УСПІШНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВА В УМОВАХ НЕВИЗНАЧЕНОСТІ ЗОВНІШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА</i>	459
47. Устенко О. С. Полтавський національний технічний університет імені Юрія Кондратюка, м. Полтава. Науковий керівник: Васильченко М. І. , к.е.н., доцент <i>УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ ІНВЕСТИЦІЙНИХ ПРОЕКТІВ</i>	460
48. Федішин І. Б. Тернопільський національний технічний університет імені І. Пулюя, м. Тернопіль. <i>РОЛЬ ЛІТАКОБУДУВАННЯ У РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ</i>	462
49. Хижий Н. В. Ізмаїльського державного гуманітарного університету, м. Ізмаїл. Науковий керівник: Іваненко І. В. , викладач <i>ВИКОРИСТАННЯ ЗАКОРДОННИХ МЕТОДІВ ПІДВИЩЕННЯ РЕНТАБЕЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ</i>	464
50. Цимбалістова О. А. Кременчуцький льотний коледж НАУ, м. Кременчук. <i>ІННОВАЦІЙНА ДІЯЛЬНІСТЬ ТА СПЕЦИФІКА ЇЇ ЛОГІСТИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ АВІАКОМПАНІЯМИ У СУЧАСНИХ ЕКОНОМІЧНИХ УМОВАХ</i>	466
51. Черніхова О. С. Кременчуцький льотний коледж НАУ, м. Кременчук. Науковий керівник: Кравченко Н. В. , викладач, завідувач відділення <i>НЕВИЗНАЧЕНОСТІ І РИЗИК У ГОСПОДАРСЬКІЙ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА</i>	469
52. Черніхова О. С. Кременчуцький льотний коледж НАУ, м. Кременчук. <i>ІНТЕРМОДАЛЬНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЯК ЕФЕКТИВНА СКЛАДОВА ЛОГІСТИЧНИХ ТЕХНОЛОГІЙ</i>	471
53. Швачка В. О. Кременчуцький льотний коледж НАУ, м. Кременчук. Науковий керівник: Грибанова С. А. , викладач вищої категорії <i>ВИКОРИСТАННЯ ЛОГІСТИЧНИХ РОЗРАХУНКІВ ЗАСОБАМИ ПРОГРАМНОГО СЕРЕДОВИЩА LIBRE OFFICE CALC</i>	473

Страховання як інструмент управління ризиками інвестиційних проектів можна розділити на дві складові частини: страхування ризиків реалізації інвестиційних проектів та страхування ризиків фінансування інвестиційних проектів. У першому випадку мова йде про проектну компанію, що реалізує інвестиційний проект, у другому – про сторону, яка фінансує даний проект. Можливий і окремих випадок, коли і реалізація, і фінансування проекту здійснюється однією організацією. Відтак, організація може обирати будь-який метод мінімізації ризиків чи комбінувати їх, але для того, щоб мінімізувати можливість настання ризиків усі інвестиційні проекти повинні забезпечуватись «дорожньою картою»:

- перевірити життєздатність потоку доходів;
- чітко визначити свої ідеї;
- визначити всі необхідні ресурси;
- підготувати графік потоку доходів, пов'язаного з погашенням інвестицій;
- визначити можливі джерела інвестицій;
- виявити усі наслідки, які повинні бути досягнуті;
- включати аналіз ризиків [4].

Отже, управління ризиком у сфері реалізації інвестиційного проекту, що реалізується в умовах підвищеної невизначеності зовнішнього середовища, не варто розглядати, як процес формування компромісу, спрямованого на досягнення балансу між вигодами від зменшення ризику і необхідними для цього витратами, а також ухвалення рішення про те, які дії для цього слід робити. Більш коректним буде визначення ризик-менеджменту через процес формування оптимального, розумного рішення, спрямованого на досягнення балансу між вигодами від оптимізації ризику і необхідними для цього витратами з погляду їх зіставлення із приростом вартості підприємства, що досягається в результаті реалізації інвестиційного проекту.

Список використаних джерел:

1. Барташевська Ю.М. Оцінка ризику інвестиційних проектів підприємства в процесі їх реалізації / Ю.М. Барташевська // Європейський вектор економічного розвитку. – 2014. – № 2 (17). – С. 15-21.
2. Конєва І.І. Методи управління інвестиційними ризиками в Україні / І.І. Конєва // Вісник Харківського нац. техн. ун-ту сільського господарства ім. П. Василенка. Серія: «Економічні науки». – 2013. – № 1 (38). – С. 161-167.
3. Баланська Т.В. Сучасні методи управління інвестиційними ризиками [Електронний ресурс] / Т.В. Баланська, М.Я. Постан // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. – 2014. – Вип. 4. – С. 53-66. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/rmegt_2014_4_6.
4. Донець Л.І. Обґрунтування господарських рішень та оцінювання ризиків: навч. посіб. / Л.І. Донець, О.В. Шепеленко, С.М. Баранцева, О.В. Сергєєва та ін. / За заг. ред. Донець Л. І. – К.: Центр учбової літератури, 2012. – 472 с.

РОЛЬ ЛІТАКОБУДУВАННЯ У РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

Федишин І. Б., к.е.н., старший викладач

Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя, м.Тернопіль

В економіці України авіаційна промисловість відіграє важливу роль у створенні валового внутрішнього продукту та зайнятості населення, однак на сьогоднішній день, існує потреба у цілеспрямованому підході до пошуку можливих методичних шляхів вивчення питань, проблем та вироблення адекватних пропозицій, пов'язаних із розвитком галузі.

Україна належить до небагатьох країн світу, що володіють повним циклом (макротехнологією) створення авіаційної техніки, і займає провідне місце на світовому

ринку в секторі транспортної та регіональної пасажирської авіації. За рівнем розвитку літакобудування Україна належить до найбільш розвинутих держав. Галузь нараховує понад 60 підприємств, на які припадає близько 25% зайнятих у машинобудуванні в Україні. Основу галузі становлять п'ять великих підприємств, на яких зосереджено дві третини працівників галузі.

Станом на початок 2017 р. в Україні функціонує 41 організація, що має Сертифікат розробника авіаційної техніки, а також 34 організації, що мають діючий Сертифікат схвалення виробництва авіаційної техніки [1], основними в галузі є ДП «Антонов», Харківське державне авіаційне виробниче підприємство (ХДАВП) та ДП «Завод 410 цивільної авіації», ПрАТ «Мотор Січ», ДП «Одеський авіаційний завод» та ін.

Проте аналіз літакобудівної галузі свідчить про наявність труднощів у підприємств, які пов'язані з адаптацією до нових умов господарювання, імпортозаміщенням, низькою державною підтримкою, істотному дефіциті обігових коштів тощо.

З 2016 року в країні не побудовано жодного серійного літака. У радянські часи щороку тільки на Харківському державному авіаційному виробничому підприємстві та державному підприємстві «Київський авіаційний завод «Авіант», який нині входить до складу ДП «Антонов», випускалося близько 200 літаків [2].

За останні 12 років в Україні було виготовлено всього 50 літаків [3], що дозволяє зробити висновки про низьку ефективність та рентабельність літакобудування в Україні. За оцінками фахівців [4], для налагодження нормального виробничого, фінансового та операційного циклів, зниження витрат на виробництво одиниці продукції вітчизняна авіабудівна галузь повинна виробляти не менше 20 літаків на рік, тоді як у 2002-2013 рр. в Україні щороку вироблялось лише 3-7 літаків. Для прикладу, світові лідери у галузі авіабудування здатні передавати замовникам від 350 до 500 одиниць готової продукції на рік [5].

20 грудня 2016 року, набули чинності закони «Про внесення змін до Митного кодексу України» та «Про розвиток літакобудівної промисловості», відповідно до яких 1 січня 2018 року скасовувалися податкові пільги зі сплати митних платежів під час тимчасового ввезення на митну територію України за договорами оперативного лізингу іноземних літаків масою порожнього спорядженого апарату від 10 до 30 тонн, максимальною пасажиромісткістю від 44 до 110 місць [6]. Тобто фактично ці закони спричиняють труднощі для розвитку вітчизняної авіабудівної галузі.

Для вирішення кризової ситуації, в якій опинилося вітчизняне літакобудування, необхідно:

- формування держзамовлення на виробництво літаків;
- за підтримки держави створити пільгові умови для придбання літаків;
- мають бути переглянуті затверджені парламентом пільги для завезення іноземних регіональних літаків в Україну (їх ВРУ продовжила до 2023 року - для повітряних машин з вагою від 10 до 30 тонн і місткістю від 44 до 110 пасажирів - тобто прямих конкурентів Ан-140, Ан-148, Ан-158);
- державне кредитування під адекватні річні відсоткові ставки. Наприклад, Бразилія для розвитку літакобудівної компанії Embraer для кредитування встановила кредитну ставку 3-3,5% [7];
- проведення наукових розробок, що базуються на інноваціях та новітніх конструкторських і технологічних рішеннях.

Список використаних джерел:

1. Офіційний портал Державної авіаційної служби України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/documents/Lotna-pridatn/aviazagpriz/documents/Lotnapridatn/sertifikaciya-tipu/23500.html>
2. Хроніка пікіруючої галузі, або Як Україна втрачає літакобудування. Електронний ресурс. Режим доступу: <https://www.epravda.com.ua/publications/2018/08/21/639792/>
3. Огляд авіабудівної галузі України за I півріччя 2014 року [Електронний ресурс]. –

Режим доступу: http://www.credit-rating.ua/img/st_img/AS/2014/10.10.2014/AVIA_CR_I_pol_2014.pdf

4. Калиновський А.О. Тенденції та стратегії розвитку авіаційної галузі України / А.О. Калиновський, Н.І.Горбаль, Н.Л. Калиновська // Бізнес-інформ. – 2016. – № 8. – С. 88-94

5. Гожуловський С. С., Чорна Т.М. Аналіз інвестиційної привабливості літакобудування України / С. С. Гожуловський, Т.М. Чорна // Економіка та управління в ХХІ ст.: виклики та перспективи розвитку : матер. Міжнародної наук.-практ. конф., 18-19 травня 2017 р., м. Умань: Видавець «Сочінський М. М.», 2017. – 260 с. С. 63-66

6. Закон України «Про розвиток літакобудівної промисловості» № 1814-VI від 20.01.2010 // Відомості Верховної Ради України. – 2001, № 50, ст.261

7. П'ять кроків з порятунку вітчизняного літакобудування. Електронний ресурс. Режим доступу: <https://defence-ua.com/index.php/statti/publikatsiji-partneriv/4559-pyat-krokv-z-poryatunku-vitchyznyanoho-litakobuduvannya>

ВИКОРИСТАННЯ ЗАКОРДОННИХ МЕТОДІВ ПІДВИЩЕННЯ РЕНТАБЕЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ

Хижий Н. В., студент

Ізмаїльського державного гуманітарного університету, м. Ізмаїл.

Науковий керівник: Іваненко І. В., викладач

На сьогоднішній день перед управліннями українських підприємств гостро постає задача по підвищенню рівня рентабельності господарювання. Це пояснюється тим, що нарощування рентабельності є причиною збільшення прибутковості, відтак підприємства отримують кошти на подальший розвиток, фінансування інвестиційних проектів та нововведень, розширення масштабів діяльності тощо.

На шляху до підвищення рівня рентабельності доречним, на наш погляд, є дослідження зарубіжного досвіду у даній сфері та адаптація його у відповідності до особливостей функціонування вітчизняних підприємств.

Відмітимо, що закордонні підприємства для збільшення рентабельності товарів і послуг широко застосовують такі заходи, як аутсорсинг і маркетинг. Далі ми досконально розглянемо кожне з них.

Аутсорсинг, як захід щодо збільшення рентабельності підприємства, широко поширений за кордоном і багато компаній, які хочуть збільшити конкурентоспроможність своєї продукції, часто використовують ці послуги. Аутсорсинг був застосований на виробництві ще далеко до появи самого терміна – Альфредом Слоуном, який в той час очолював компанію General Motors. Вперше аутсорсинг застосовувався автомобільними компаніями. Слоун застосовував його для організації, як систем управління компанією, так і самого виробництва.

На даний час термін «аутсорсинг» означає «передачу організацією, на підставі договору, визначених типів або функцій виробничої, підприємницької діяльності іншій компанії, що функціонує в потрібній галузі». Дослідження, здійснювані Асоціацією менеджменту, показали, що більше 63% американських компаній передали частину своєї діяльності на аутсорсинг іншій компанії.

Розглянемо переваги від застосування аутсорсинг на підприємстві.

За рахунок застосування аутсорсингу компанія може знизити витрати на навчання співробітників, також не знадобиться платити податки з їх заробітної плати, оплачувати їм відпускні і лікарняний. Також значущим перевагою є те, що всю відповідальність за отриманий результат несе компанія, яка надає послуги аутсорсингу. Тобто, маємо економію власних коштів компанії.

Залучення співробітників ззовні не потребує часу на їх пошук і навчання, немає