

Стратегія забезпечення конкурентоспроможності підприємства – це комплексна стратегія підприємства, яка включає довгострокові програми дій по всіх функціональних напрямках його діяльності, спрямовані на формування належного рівня конкурентного потенціалу та конкурентоспроможності.

Складовими стратегії забезпечення конкурентоспроможності підприємства є:

- товарно–ринкова стратегія, яка включає в себе рішення по таких аспектах, як номенклатура й асортимент продукції та ступінь їхнього оновлення, масштаби виробництва, якість продукції, реклама, обслуговування споживача, ціноутворення;

- ресурсно–ринкова стратегія, яка включає в себе рішення по таких аспектах, як обсяг ресурсних запасів і частота їх поповнення, якість ресурсів, поведінка на ринку ресурсів;

- технологічна стратегія, яка включає в себе рішення по таких аспектах, як характер технології, ступінь стабільності технології, НДДКР та оновлення технології, технологічні розриви;

- інтеграційна стратегія, яка включає в себе рішення по таких аспектах, як вертикальна інтеграція, горизонтальна інтеграція, діагональна інтеграція;

- інвестиційно–фінансова стратегія, яка включає в себе рішення по таких аспектах, як залучення зовнішніх фінансових ресурсів, повернення залучених коштів, інвестування власних коштів;

- соціальна стратегія, яка включає в себе рішення по таких аспектах, як чисельність робітників, взаємозамінність робітників, диференціація робітників, ступінь патерналізму, соціальний тип колективу;

- управлінська стратегія, яка включає в себе рішення по таких аспектах, як тип управління, організаційна структура, управлінські комунікації тощо.

В умовах зростання конкуренції практичний інтерес з боку комерційних організацій до конкурентних стратегій посилюється, тому проблеми, пов'язані з розробкою і реалізацією конкурентних стратегій, є актуальними.

ОЦІНКА ДОЦІЛЬНОСТІ ПРОЕКТУ З ОРГАНІЗАЦІЇ ПІДПРИЄМСТВА СПІЛЬНОГО ВИКОРИСТАННЯ ВЕЛОСИПЕДІВ

Кобзарєва Г.Ю.

Науковий керівник: Горова К.О., к.е.н., доцент

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Щодня наша планета піддається жахливому впливу парникових газів, що виробляються автомобілями з двигунами внутрішнього згорання. Транспортно-дорожній комплекс – одне з найпотужніших джерел забруднення навколишнього середовища. Крім того, транспорт – основне джерело шуму у містах, а також джерело теплового забруднення. Гази, які виділяються внаслідок спалювання палива у двигунах внутрішнього згорання, містять більше 200 найменувань шкідливих речовин, у тому числі канцерогени.

Нафтопродукти, залишки від стертих шин та гальмівних колодок, сипкі і пилові вантажі, хлориди, які використовують для посипання доріг взимку, забруднюють придорожні смуги та водні об'єкти. У наш час автотранспорт є основним джерелом забруднення повітря у великих містах. Тому для об'єднання даної ситуації пропонується зробити по місту паркувальні зони з велосипедами – «Велобайк». Мета проекту – надати жителям і туристам безкоштовний, або дуже дешевий доступ до велосипеда для короточасних (не більше 3 годин) поїздок по місту, як альтернативу моторизовані громадському транспорту і автомобілю, тим самим поліпшити транспортну і екологічну обстановку.

Система спільного використання велосипедів (велопрокат) – система прокату, зазвичай створена на некомерційній основі, що дозволяє орендувати велосипед на одній з автоматизованих станцій, зробити поїздку і повернути велосипед у будь-який пункт прокату, встановлений в цьому ж місті. Подібні програми успішно існують у багатьох європейських і північноамериканських містах.

Вони будуть обладнані спеціальними пристроями, з системою навігації і свого роду терміналу, через який буде проходити оплата. Оплату можна буде провести банківською картою, але після реєстрації у системі. У перспективі розробити спеціальні карти оплати «велобайків», де можна буде вибрати відповідний тариф і при користуванні даним транспортом вже без реєстрації просто підносити дану карту і їздити. Щоб повернути велосипед на стоянку досить буде поставити його на місце паркування і дочекатися СМС на телефон.

Для оцінки доцільності проекту було розроблено схему(алгоритм). В якій представлені варіанти розгляду соціального та комерційного ефекту, щоб правильно дати оцінку проекту перед тим як його впроваджувати.

На першому етапі проведено оцінку економічної доцільності даного проекту в цілому. Якщо проект має соціальне значення, то ми повинні виявити який ефект він більше приносить: соціальний чи комерційний. Якщо проект соціально позитивний, то ми розглядаємо його і з комерційної точки зору, якщо ж він не має соціального ефекту, то ми відхиляємо його.

Проект повинен також нести і комерційну ефективність, бо тоді підприємцю не вигідно впроваджувати проект. Якщо комерційна ефективність недостатньо висока треба перевірити, чи усі варіанти розглянуті щодо його покращення. Якщо так, тоді відхиляємо проект, якщо ні, то корегуємо проект з допустимими заходами. Коли усі варіанти роздивляні і проект несе соціальний ефект і має високу комерційну ефективність то можна формувати організаційно-ефективний механізм щодо його реалізації. Далі на другому етапі треба роздивитися яку саме соціальну ефективність несе проект. Якщо проект має соціальне значення то він повинен створювати нові робочі місця, не забруднювати навколишнє середовище. Проект «Велобайк» не тільки утворює нові робочі місця та не забруднює навколишнє середовище, він також поліпшує стан навколишнього середовища за рахунок зменшення заторів на дорозі, поліпшує здоровий стан населення та їх фізичний розвиток.

Тому даний проект приймається, бо він є не тільки економічно ефективним – він є екологічно ефективним, що на даний момент життя, коли машини заповнили міста і забруднюють їх, є актуальним задля вирішення такої проблеми. Коли підприємець виробляє продукцію або надає послуги повинен враховувати не тільки комерційну сторону своєї діяльності але й соціальну сторону своїх дій перед тим як їх проводити. Тому дана схема «оцінки доцільності впровадження проекту» повинна враховуватися кожним підприємцем. Вона дасть змогу правильно ставити цілі та оцінювати проект перед тим як розпочати його реалізацію. Така схема або напевне навіть алгоритм оцінки проекту є тим самим спасінням для нашого покоління, щоб поліпшити життя не тільки собі але і всьому людству також.

ІННОВАЦІЙНИЙ РОЗВИТОК В УКРАЇНІ: МАКРОЕКОНОМІЧНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Коваленко Г.С., Плахтій А.О.

*Науковий керівник: Попадинець О.В., к.е.н., доцент
Харківський національний автомобільно-дорожній університет*

Необхідність інтеграції України у світове високотехнологічне конкурентне середовище спонукає до пошуку нової інноваційної моделі розвитку її економіки, джерелом зростання в якій виступають наукові здобутки та їхнє технологічне застосування. На державному рівні задекларовано курс на інвестиційно-інноваційний розвиток економіки, проте інноваційні процеси гальмуються цілою низкою організаційних, фінансових та правових проблем. Не дивлячись на досить високі темпи росту, економіка продовжує базуватись на сировинному та низько технологічному устрої. Ріст ВВП на основі впровадження нових технологій складає лише 0,7% (проти 90% – у розвинутих країнах світу). Головним показником, що визначає місце будь-якої країни у глобальному середовищі є конкурентоспроможність. Попри стабільно невисокі позиції, за останній час (2015-2016 рр.) Україна погіршила свій результат у рейтингу Індексу глобальної конкурентоспроможності (ІГК) Всесвітнього економічного форуму на 11 позицій, опустившись з 73-го міста на 84-те. Аналогічну динаміку втрати позицій продемонстрували Уругвай, Єгипет, Гана і Бенін. Трійка лідерів не змінилася з попереднім роком, адже Швейцарія, Сінгапур та Фінляндія продовжують утримувати все ті ж 1-ше, 2-ге та 3-тє місце, а найгірший показник дістався центрально-африканській країні Чад.

Негативні результати в рейтингу ІГК супроводжувалося «проривом» в Індексі легкості ведення бізнесу Всесвітнього банку – країна перемістилася на 15 позицій угору в рейтингу (до 137 місця із 185 країн і увійшла до списку із 23 країн світу-найбільших реформаторів умов ведення бізнесу. Україна також потрапила у перші 25 країн, що добилися найбільшого прогресу за останні 7 років у спрощенні умов ведення бізнесу.