

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ЛЬВІВНА АКАДЕМІЯ
НАЦІОНАЛЬНОГО АВІАЦІЙНОГО УНІВЕРСИТЕТУ

**МАТЕРІАЛИ
ІХ Міжнародної
науково-практичної
конференції**

*«Управління високошвидкісними рухомими
об'єктами та професійна підготовка операторів
складних систем»*

Матеріали ІХ Міжнародної науково-практичної конференції «Управління високошвидкісними рухомими об'єктами та професійна підготовка операторів складних систем» 18 листопада 2020 року, Кропивницький. – Вид-во ЛА НАУ, 2020, – 360 с.

Організаційний комітет:

Голова:

Неділько С. – начальник Льотної академії НАУ

Заступники голови:

Сорока М. – в.о. заступника начальника академії з навчальної, науково-методичної та виховної роботи Льотної академії НАУ;

Неділько В. – директор Науково-виробничого інституту аеронавігації Льотної академії НАУ

Відповідальний секретар – **Козловська О.**

Члени оргкомітету:

Аманжолова Б. – професор кафедри кримінального права, процесу та криміналістики Карагандинського державного університету ім. академіка Е.А. Букетова (Республіка Казахстан);

Баранов Г. – професор кафедри інформаційних систем і технологій Національного транспортного університету (м.Київ);

Гаєвська К. – директор Інституту міжнародного співробітництва Польської вищої школи в Варшаві (Республіка Польща);

Дем'янчук В. – начальник науково-дослідного центру НСЦ Украерорух (м.Київ);

Дмитрієв О. – в.о. декана факультету льотної експлуатації та обслуговування повітряного руху ЛА НАУ;

Жукова А. – проректор з наукової роботи Закладу освіти «Білоруська державна академія авіації», (м. Мінськ);

Калкаманов С. – професор кафедри електричного транспорту Харківського національного університету міського господарства ім. О.М.Бекетова;

Коломоєць О. – провідний фахівець з організації наукової роботи відділу забезпечення Кіровоградського науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України;

Кіліан М. – завідувач кафедри розвитку та будівництва Університету прикладних наук Вайєнштефан-Трієздорф (Німеччина);

Ковальова О. – помічник начальника академії з громадських зв'язків ЛА НАУ;

Кучинська Є. – директор Інституту досліджень і розвитку, доктор наук у сфері безпеки вищої школи поліції в Щитно (Республіка Польща);

Маліновська І. – доцент факультету права та внутрішньої безпеки Вищої школи економіки, права та медичних наук у м. Кельце ім.проф. Є. Ліпінського (Республіка Польща);

Мірзаєв Б. – начальник головного центру єдиної системи ОПР Азербайджану;

Павленко М. – зав. кафедри Харківського університету Повітряних сил ім.І.Кожедуба;

Письменна М. – декан факультету менеджменту ЛА НАУ;

Рибіцька А. – доктор наук у сфері безпеки Університету ім.Павла Влодковича в Плоцьку (Республіка Польща);

Сидоров М. – помічник начальника ЛА НАУ із ЗП та ІР;

Сіроштан С. – начальник редакційно-видавничого відділу ЛА НАУ;

Тимочко О. – професор кафедри Харківського університету Повітряних сил ім.І.Кожедуба;

Українцева Т. – в.о. директора науково-технічної бібліотеки ЛА НАУ;

Українець Є. – професор кафедри конструкції та міцності ЛА та двигунів Харківського університету Повітряних сил ім. І.Кожедуба.

За достовірність та науковий зміст викладеного матеріалу відповідають автори.

<i>Н.М. Середа, П. Кіясь</i>	
Впровадження типу маркетингу підприємства в умовах міжнародного ринку.....	215
<i>Н.О. Коваленко, Агамогланлы Ханоглан</i>	
Мировой опыт внедрения современных моделей и методов менеджмента в деятельности авиационного предприятия.....	217
<i>Н.І. Легінькова, І.В. Фабрика</i>	
Державна підтримка пріоритетних напрямів розвитку експортного потенціалу.....	219
<i>А.В. Залевський, К.О. Лопатюк</i>	
Вплив маркетингової стратегії на ефективність господарської діяльності аеропорту "Бориспіль"	221
<i>Н.М. Середа, В. Нікіфоров</i>	
Формування комплексу маркетингу підприємства на зовнішніх ринках	222
<i>М.С. Письменна</i>	
Значення авіаційного транспорту в світовій економіці	224
<i>Н.О. Коваленко, В.С. Руденко</i>	
Зарубіжний досвід антикризового управління в авіаційній галузі.....	226
<i>Ю.В. Сикирда, С.Я. Гафарова</i>	
Особенности руководства авиационным предприятием в условиях ВЭД	228
<i>И.В. Щеголева, Н.В. Садигов</i>	
Менеджмент качества как приоритетный элемент функционирования предприятия.....	231
<i>З.В. Смутчак</i>	
Підвищення професійної компетентності кадрів підприємств та організацій з позицій соціального партнерства	233
<i>Н.В. Столярчук</i>	
Оцінка стану цивільної авіації України у кризовий період світової пандемії.....	236
<i>І.В. Щоголева, Д.Є. Барський</i>	
Критерії ефективності управління стратегічним потенціалом авіаційного підприємства	238
<i>Т.М. Дорошенко</i>	
Тайм-менеджмент як ефективна методика управління діяльності фахівців правової галузі.....	240
Секція 7	
STEM - освіта в підготовці операторів складних систем	
<i>М.Ф. Семенюта, А.К. Аракелян</i>	
Застосування математичних моделей в авіаційній безпеці	242
<i>Н.О. Гончарова</i>	
Технологія доповненої реальності у підготовці сучасного фахівця авіаційної галузі	244
<i>С.В. Дембіцька</i>	
STEM-навчання як засіб інтеграції освіти та науки у ЗВО технічного профілю	245
<i>Е.П. Зайцев, Н.Г. Карапыш</i>	
Расчет влияния анизотропии и двойной нелинейности на температурное поле конечного цилиндра летательного аппарата.....	247
<i>Е.П. Зайцев, Р.И. Ратушный</i>	
Расчет влияния анизотропии и двойной нелинейности на термонапряженное состояние полых цилиндрических тел летательных аппаратов	251

*Н.І. Легінькова, к.е.н., доцент,
Льотна академія
Національного авіаційного університету
І.В. Фабрика, к.е.н.
керівник Центру управління
стратегічними змінами АТ «Ощадбанк»*

Державна підтримка пріоритетних напрямів розвитку експортного потенціалу

Ефективне функціонування економіки України сьогодні потребує принципово нових підходів до формування політики економічного розвитку, яка б забезпечила стале зростання, відтворення промисловості та, зокрема, однієї з її ключових складових – машинобудування [4, с. 69].

Основні причини, що обмежують попит на основну продукцію промислових підприємств, наступні:

- висока ціна власної продукції як наслідок високої вартості сировини і матеріалів;
- висока конкуренція з боку аналогічної зарубіжної продукції;
- висока ціна власної продукції як наслідок високої собівартості власного виробництва;
- висока конкуренція з боку аналогічної вітчизняної продукції;
- низька якість продукції, що виробляється підприємством;
- низький дизайн власної продукції.

На сьогоднішній день машинобудування розглядається як найбільший комплекс, від діяльності якого залежить конкурентоспроможність товарів і послуг як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках [1].

Перехід до інноваційної моделі економічного розвитку потребує виваженої комплексної державної стратегії, головним принципом якої є максимально повна реалізація експортного потенціалу та підвищення його ефективності [2].

Як свідчить світовий досвід, сьогодні прорив на міжнародні ринки здійснюється, як правило, не просто виробом, і навіть не галуззю, а міжгалузевим комплексом, який складається з певних технологічних систем. Його конкурентне ядро займає певну технологічну нішу та інтегрується зі своїми постачальниками та партнерами.

Сьогодні на промислових підприємствах значна увага приділяється освоєнню та підготовці випуску нових видів продукції, упровадженню нових технологій, технічному переозброєнню виробництва, адже розвиток науково-технічної діяльності, розробка та впровадження інновацій є запорукою успішного функціонування та покращення стану машинобудівної галузі

В таблиці авторами запропоновані заходи, які бажано було б запровадити на макроекономічному рівні в Україні і які потребують державної підтримки щодо підвищення конкурентоспроможності експортної продукції, в т.ч. машинобудівного комплексу.

Із таблиці випливає, що пріоритетним завданням вітчизняних виробників машино технічної продукції є створення і розвиток конкурентних переваг, які вигідно відрізняють їхню продукцію на зовнішніх ринках від продукції конкурентів. Завдання держави полягає у створенні умов, які дозволяють компаніям розвивати такі конкурентні переваги, а також у забезпеченні інформаційної підтримки, консалтингу, сприянні у виявленні та створенні таких переваг.

В розвинутих країнах необхідність підтримки конкурентоспроможності машино технічної продукції призвела до створення нового типу господарського розвитку, при якому галузеві та технологічні структури знаходяться у постійному динамічному розвитку.

Таблиця – Рекомендації щодо підвищення конкурентоспроможності української продукції, які випливають з теорії М. Портера

Формулювання М. Портера	Рекомендації для України
Національне економічне процвітання засноване на високому рівні продуктивності праці	Необхідно вдосконалювати та модернізувати виробничу базу підприємств; переходити до технологій більшої продуктивності та гнучкості; підвищувати рівень технічної підготовки робітників
У галузях конкурують фірми, а не країни	Необхідно сприяти нашим підприємствам у створенні сталих експортних торговельних брендів
Національні конкурентні переваги мають відносний характер	Треба почати проводити активну роботу щодо підтримки іміджу країни як постачальника товарів високої якості
Динамічне оновлення веде до певних конкурентних переваг, а не до короткострокового виграшу на рівні зменшення витрат	Необхідно стимулювати інвестиції у модернізацію виробничих циклів для найскорішого оновлення парку виробничого обладнання на підприємствах
Конкурентні переваги у галузях промисловості створюються протягом десятиріч	Необхідна розробка довгострокових державних програм для підтримки підприємств машинобудівного комплексу для створення сталих конкурентних переваг
Країни досягають переваг завдяки своїм відмінностям, а не схожостю	Необхідна державна підтримка виробництва та експорту перш за все унікальної та нетрадиційної української продукції машинобудівного комплексу

На основі дослідження методичних підходів до визначення та оцінки конкурентоспроможності машинобудівної галузі України на світових ринках треба сформувати систему показників конкурентоспроможності. Вона дозволить вибрати з множини показників вирішальні та оцінити конкурентоспроможність машинобудівної галузі й аналогічних галузей-конкурентів, які діють на світовому ринку, з метою формування ефективного механізму підвищення міжнародної конкурентоспроможності.

Можна констатувати, що проблема конкурентоспроможності машинобудівного комплексу України на світових ринках є складною і комплексною. Складність проблеми полягає в тому, що її необхідно інтенсивно розробляти і практично здійснювати за допомогою відповідної державної політики і запровадженням ефективних економічних стимулів активізації машинобудівного виробництва та його технологічній переорієнтації.

Література

1. Дзюба М.І. Аналіз стану машинобудівних підприємств України на зовнішніх та внутрішніх ринках / М.І. Дзюба// [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://mev-hnu.at.ua/load/2-1-0-91>
2. Іванова В.Т. Аналіз передумов проведення реструктуризації машинобудівних підприємств [Електронний ресурс] / В.Т. Іванова // Ефективна економіка. – 2012. - № 9. – Режим доступу до журналу: <http://www.economy.nayka.com.ua>
3. Портер М. Стратегія конкуренції. – К.: Основи, 1997. – 390 с.
4. Шелест Є.О. Передумови, проблеми й загрози формування та використання експортного потенціалу машинобудівних підприємств // Є.О. Шелест // Економіка промисловості. – 2013. - № 1-2 (61-62). – С. 90-100. – Доступний з: <http://dspace.nbuv.gov.ua/handle/123456789/51233>