

нення досягнень біологічних наук як теоретичної основи для їх подальшого розвитку.

Ключевые слова: предпосылки становления, историческое развитие, теоретические и методологические основы, основатели, научная школа, технологии выращивания, орошаемое земледелие.

© Nataliia Kovalenko
(Kyiv)

PRIORITY DIRECTIONS OF ACTIVITY OF SCIENTIFIC SCHOOL ARE FROM IMPROVEMENT OF THEORETICAL AND METHODOLOGICAL BASES OF IRRIGABLE AGRICULTURE IN UKRAINE

A problem of functioning of scientific schools is one of most debatable in relation to development of science, existence of that, first of all, is predetermined by many-sided nature of the marked concepts. After the conclusions of many scientists scientific school – it not simply the collective of researchers with a scientific leader (a teacher and students or laboratory and department are at the head with a leader), but creative concord of scientists of different generations that is incorporated by unity of principles of going near the decision of that or other problem, style of work and thinking, originality of ideas and methods of realization of the scientific program that got considerable results and conquered authority and public confession in the certain form of knowledge.

Development of home science about irrigable agriculture is base on piling up and synthesis of the system of scientific knowledge, providing of favorable terms for further scientific work of scientists able to extend effective searching activity. In the system of science about irrigable agriculture of production of scientific knowledge comes true due to activity of research groups, that deep-rooted to name scientific schools, centers, collectives. Genesis of basic scientific theories and conceptions, traditions of scientific work, succession of generations, is clearly certain in their development. In other words, scientific school in irrigable agriculture is a collective of like-minded researchers-persons, high form of collective co-operation in the process of scientific search of knowledge in irrigable agriculture.

Key words: becoming pre-conditions, historical development, theoretical and methodological bases, founders, scientific school, technologies of growing, irrigable agriculture.

До редакції надійшла 10.10.2017.

УДК 629.331(477)»20»

<https://doi.org/94.10347/2522-4111.2017.37.1.17>

© Наталія Бей
(Київ)

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ВИРОБНИЦТВА ЛЕГКОВИХ АВТОМОБІЛІВ В УКРАЇНІ НА ПОЧАТКУ ХХІ СТ.

Встановлено, що в сучасних політико-економічних умовах в Україні, вирішення проблеми активізації економіки за рахунок розвитку вітчизняного виробництва легкових автомобілів шляхом використання новітніх технологій, впровадження інноваційних процесів, залучення інвестицій та за допомогою виваженої державної промислової політики, направленої на стабілізацію промислового сектору, є актуальним. Тому виявлення впливу чинників на розвиток автомобілебудування, як однієї із стратегічних галузей промисловості, набуває важливого значення.

З'ясовано стратегію та перспективи розвитку виробництва легкових автомобілів в Україні: визначено заходи державної політики, які повинні бути реалізовані для розвитку їх національного виробництва; визначено обсяг виробництва автомобілів на довгостроковий період, очікувану кількість робочих місць в автомобілебудуванні за умови державної підтримки автомобільної галузі.

Ключові слова: перспективи розвитку, автомобілебудування, легкові автомобілі, новітні технології, інвестиції, державна політика.

Провідну роль у забезпеченні стабільного соціально-економічного розвитку України відіграє промисловість. Надзвичайно важливо виокремити пріоритетні галузі промисловості, на основі яких можна було б відновити та

стабілізувати економічні процеси і створити сприятливі умови на майбутнє. Враховуючи той факт, що у більшості промислово розвинутих країнах світу автомобілебудування відіграє важливу роль для соціально-економічного

розвитку, а в деяких країнах ця галузь є стратегічною, в Україні автомобілебудування знаходиться в складному становищі [5, с. 31]. На сьогодні, беручи до уваги інтенсивність розвитку світового автомобільного виробництва та індустрії, розширення ринку, одним з пріоритетних напрямів для нашої країни є розвиток автомобілебудування.

На сьогодні вітчизняне автомобілебудування не здатне виготовляти продукцію, яка може конкурувати із західними виробниками. Конкурентоздатність вітчизняних автомобілів визначається їх низькою ціною і недорогим обслуговуванням [3, с. 23]. Частка автомобілів вітчизняного виробництва зменшується з року в рік, кошти від реалізації автомобілів в Україні інвестуються в закордонні виробництва, а вітчизняна галузь автомобілебудування не отримує необхідних інвестицій у розвиток у зв'язку з відсутністю захисту державою вітчизняного виробника. Без розроблення та реалізації стратегії розвитку виробництва легкових автомобілів на довгостроковий період в Україні автомобілебудування перестане існувати як галузь.

Дослідженню стратегії та перспектив розвитку виробництва легкових автомобілів в Україні, впливу автомобільної галузі на економіку України, визначенню основних її напрямів, оптимізації виробництва автомобілебудівних підприємств із застосуванням сучасних технологій, аналізу особливостей правового регулювання конкурентоздатності автомобілебудівних підприємств в Україні, оцінці рівня їх конкурентоздатності присвячено праці С.В. Гаценка, В.А. Кищуна, О.Г. Кривоконя, А.В. Омельченка, А.В. Перетяцька, Ю.Ф. Холодного, О.В. Юринця [1–7] та ін. Однак проблемам та перспективам розвитку вітчизняного виробництва легкових автомобілів в умовах світової кризи приділено недостатньо уваги.

Ємність українського автомобільного ринку неодноразово оцінювалася вітчизняними і зарубіжними спеціалістами. Так, ще у 1992 р. фахівці об'єднання «АвтоЗАЗ» разом із відповідними службами Міністерства машинної промисловості України досліджували кон'юнктуру внутрішнього і зовнішнього ринків. Результати цих досліджень знайшли відображення у державній програмі розвитку автомобілебудування України, яку Кабінет Міністрів затвердив постановою № 723 від 15 вересня 1993 р. За цією програмою щорічна потреба країни в легкових автомобілях до кінця століття оцінювалася у 1,25 млн. одиниць і більше [2, с. 138]. Водночас, зі зростанням власного виробництва, пе-

редбачався імпорт автомобілів, а на довгострокову перспективу планувалося виготовляти 1,2 млн. автомобілів у 2005 р. та 1,5 млн. автомобілів у 2010 р.

Збільшення продажів автомобілів у 2007 р., який тривав ще до середини 2008 р., автомобільні виробники та посередники на ринку оцінювали як процес довготривалої перспективи, проте жоден із суб'єктів ринку не міг передбачити майбутнього різкого спаду у продажах. Бізнес-плани компанії виявились неправдивими, а фінансові результати діяльності з прибуткових перейшли у збиткові через падіння платоспроможності споживачів [7, с. 100]. Маркетингова комунікаційна політика більшості іноземних автовиробників полягала у позиціонуванні економічно стабільних корпорацій, що не завжди відповідало реальному стану виробничих потужностей або фінансових спроможностей. Кризі передували процеси злиття та поглинання великих транснаціональних корпорацій автомобілебудівної галузі, що забезпечувало успішне позиціонування продукції цих виробників в усіх класах автомобілів.

Ринкові умови передусім відобразились на роботі автомобілебудівних підприємств. Автомобілебудівна галузь України має специфічний характер через неефективне використання наявних ресурсів. Першочерговою причиною їх неефективного використання є застарілі технології та обладнання для виготовлення автомобілів [6, с. 99]. Галузь, яку у розвинених країнах зараховують до стратегічно важливих, в Україні значною мірою залежить від кулуарних політичних рішень, що можна включити до бар'єрів входу у галузь для іноземних інвесторів.

У 2008 р. Україна посідала друге місце за розміром автомобільного ринку у Східній Європі, у 2011 р. це місце посіла Польща. Наша країна стала рекордсменом у Європі за величиною спаду обсягів продажів у результаті впливу економічної кризи в Україні 2009 р. У порівнянні з 2008 р. відбулося зниження ринку нових автомобілів на 74% [5, с. 32]. Саме через мінливість зовнішнього та внутрішнього середовища, вітчизняний автомобільний ринок демонструє нестабільність, хоча на сьогоднішній день відбувається поступове його покращання. Серед важливих чинників, що негативно впливають на ринок можна визначити наступні: загальне падіння прибутків населення; девальвація національної валюти; зменшення обсягів автомобільного кредитування та інших фінансових продуктів через високу відсоткову ставку та зменшення термінів з автомобільного

кредитування; відсутність ефективної державної політики вітчизняних автовиробників та фінансових установ, що здійснюють автомобільне кредитування.

Аналіз динаміки обсягів продажу легкових автомобілів на ринках України упродовж 2005–2012 рр. відображає значний вплив проявів кризових явищ, що прямопропорційно відображаються на показниках обсягів продажу. У 2013 р. український ринок легкових автомобілів пережив низку потрясінь, пов'язаних з податковими ініціативами з боку держави. На початку 2013 р. Міжвідомча комісія з міжнародної торгівлі ухвалила рішення про запровадження спеціального мита до імпорту іномарок в Україну у розмірі 6,46% на автомобілі з об'ємом двигуна більше як 1 000 куб. см, але не більше як 1 500 куб. см, і 12,95% на автомобілі з об'ємом двигуна більше як 1 500 куб. см, але не більше як 2 200 куб. см [5, с. 33]. Іншими важливими документами були: Закон України № 421-VII «Про утилізацію знятих з експлуатації транспортних засобів» від 4 липня 2013 р. та Закон України №422-VII «Про внесення змін до Податкового кодексу щодо оплати екологічного податку за утилізацію знятих з експлуатації транспортних засобів» від 4 липня 2013 р. Ними передбачено впровадження екологічного податку за утилізацію знятих з експлуатації транспортних засобів. Згідно з вищезазначеними документами встановлюються коефіцієнти і ставки, які розраховуються відповідно до обсягу двигуна автомобіля. Вищезазначені заходи з боку держави спрямовані на захист вітчизняних та стимулювання основних автовиробників України. Запроваджені кроки істотно вплинули на ситуацію, що склалася на ринку легкових автомобілів.

Отже, сучасний ринок легкових автомобілів дуже вразливий до зовнішніх та внутрішніх чинників. Позитивні тенденції зазначеного сегменту вітчизняного ринку прямопропорційно залежать від державної політики цього напрямку, особистих доходів населення та доступності фінансово-кредитних ресурсів. Оскільки на теперішній час спостерігається значний спад економіки України, що відбивається на прибутках населення, ринок легкових автомобілів знаходиться у незадовільному стані.

В Україні потрібно реалізовувати належним чином потенціал міжнародної науково-технічної співпраці, в тому числі шляхом створення корпорацій з автомобільними гігантами світу [4, с. 72]. Сучасна автомобільна індустрія характеризується створенням масштабних автомобільних корпорацій з метою реалізації загальних

високотехнологічних проектів, вдосконалення системи постачання, прискореного випуску нових моделей. За прогнозами експертів, до 2020 р. у світі може залишитися близько 10 корпорацій, які володітимуть всіма автомобільними брендами. Розвиток автомобілебудування потребує об'єднання науково-технічних потенціалів різних компаній. Прикладом є укладення в 2009 р. автомобільною групою Hyundai-Kia довгострокової угоди з корпорацією Microsoft на розроблення навігаційних і мультимедійних систем, вбудованих мобільних комп'ютерів.

Вітчизняна автомобільна промисловість повинна зосереджувати фінансові та інтелектуальні ресурси на провідних напрямках науково-технічного прогресу, зокрема, на інноваціях останніх років: створенні гібридних автомобілів і електромобілів, розробці інтегрованих стартер-генераторів, автоматичних коробок передач, активних підвісок, приладів нічного бачення, електронних систем керування, пристроїв для автоматичної підтримки швидкості руху, полімерних композитних матеріалів, впровадженні комп'ютерного моделювання автомобілів та ін. [3, с. 24]. Співпраця з провідними компаніями за цими напрямками, патентування успішних результатів зазначених напрацювань за кордоном значно підсилило б позиції вітчизняного автомобілебудування. Виробництво автомобілів на основі передових технологій і оновлення основних фондів за рахунок іноземних інвестицій може стати могутнім важелем інноваційного розвитку галузі. Основною умовою отримання інвестицій і технологій є стабільність державного підходу до вирішення проблем галузі.

Технологічний розвиток виробництва легкових автомобілів в Україні повинен здійснюватись, основним чином, за рахунок залучення сучасних технологій провідних світових виробників автомобілів, які розміщуватимуть в Україні власне виробництво автомобілів та автомобільних комплектуючих [1, с. 270]. Запровадження в Україні високих екологічних стандартів дасть можливість уникнути виробництва та споживання застарілих моделей автомобілів. Крім того, потрібно тісніше інтегруватися в технологічний розподіл світової автомобільної промисловості, використовуючи наукові напрацювання в таких секторах як матеріалознавство (композитні та конструкційні матеріали), двигунобудування, електротехніка, світлотехніка, акумуляторобудування, електрозварювання тощо.

Сприятли впровадженню новітніх розробок та технологічних рішень повинен Інновацій-

ний науково-технічний центр розвитку автомобілебудування, який тісно співпрацюватиме з провідними національними науково-дослідними установами та автомобільними виробниками [3, с. 27]. Основною функцією Інноваційного науково-технічного центру повинно бути акумулювання та впровадження наукових розробок вітчизняних вчених у виробництво автомобілів.

Враховуючи низьку купівельну спроможність населення, зменшення обсягу кредитування, посилення конкурентної боротьби з боку імпортової продукції, недостатню державну політику з боку держави, проблемами, що пов'язані з ринками збуту, нестабільною економічною та політичною ситуацією, у теперішній час необхідне створення сприятливих умов для споживачів автомобільної продукції, вітчизняних виробників та інвесторів [5, с. 34]. У більшості випадків, задовольнити потреби та створити сприятливий клімат на ринку та у виробництві можливо за рахунок чіткої та послідовної державної політики.

Умови, створені державою, повинні забезпечити збільшення завантаженості існуючих та створення нових потужностей з виробництва легкових автомобілів за рахунок залучення провідних світових автомобільних концернів. Світові автомобільні концерни мають глобальних постачальників автомобільних комплектуючих, які забезпечують потреби їх автоскладальних виробництв в усіх країнах світу. Автомобілебудівні компанії сприятимуть максимальній адаптації існуючої в Україні системи підготовки кадрів під сучасні потреби промисловості, зокрема, шляхом реалізації спільних навчальних програм, тренінгів та ін.

Перспективи виробництва легкових автомобілів та розширення ринку, як внутрішнього так і зовнішнього, на перспективу достатньо опти-

містичні. Значний вплив економічної кризи на провідні підприємства вітчизняного легкового автомобілебудування призвів до зниження обсягів виробництва та реалізації автомобілів. Враховуючи майже повну відсутність державної підтримки, автовиробники були приречені на виживання та змушені самостійно протистояти викликам фінансово-економічної кризи.

Отже, підвищення ефективності функціонування та розвитку автомобільної галузі можливе за умови здійснення модернізації існуючих та створення нових виробничих комплексів із застосуванням сучасних екологічно безпечних та енергозберігаючих технологій і новітнього обладнання, створення власної вітчизняної моделі автотранспортного засобу, покращання якості продукції, збільшення обсягів виробництва, створення конкурентоздатної галузі автомобілебудування через підвищення рівня локалізації виробництва, забезпечення внутрішнього ринку та збільшення експортного потенціалу шляхом випуску якісної сучасної продукції, покращання соціально-економічних умов праці виробників автомобілів, підвищення рівня кваліфікації працівників та створення сучасних наукових центрів з підготовки майбутніх спеціалістів.

У подальших дослідженнях перспективним є розроблення стратегічних шляхів підвищення конкурентоспроможності продукції автомобілебудівних підприємств зміною їх товарної, цінової та рекламної політики. Орієнтуючись на цільову аудиторію кожного виду продукції автомобілебудівних підприємств, необхідно дослідити алгоритм поведінки кінцевих споживачів у процесі здійснення купівлі. Такий аналіз сприятиме визначенню найвагоміших чинників, що забезпечують конкурентоспроможність продукції та шляхи її підвищення.

ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА

1. Гаценко С.В. Шляхи підвищення ефективності промислового виробництва в умовах світової фінансової кризи. Труды Одесского политехнического университета. 2009. – № 2. – С. 268–272.
2. Кищун В.А. Виробництво легкових автомобілів: світові та вітчизняні тенденції. Луцький національний технічний університет: зб. наук. праць. 2003. №13. С. 137–145.
3. Кривоконь О.Г., Бондаренко А.І. Стратегія та перспективи розвитку легкового автомобілебудування в Україні. Автомобильный транспорт. – 2012. – Вып. 30. – С. 23–28.
4. Омельченко А.В. Визначення основних напрямів розвитку автомобільного транспорту на довгострокову перспективу. Вісник Національного транспортного університету. 2008. №17. Ч. 1. – С. 71–73.
5. Перетятко А.В. Аспекти розвитку вітчизняного легкового автомобілебудування. Економіка: реалії часу. – 2013. – №5. – С. 31–37.
6. Холодный Ю.Ф., Богдан А.И., Холодный В.Ю. Оптимизация производства автомобилестроительных предприятий с применением современных технологий. Вісник КДПУ імені Михайла Остроградського. Транспорт. Дорожні та будівельні машини. 2008. №6 (53), – Ч. 1. – С. 98–101.
7. Юринець О.В., Марущак О.Я. Тенденції та перспективи розвитку автомобілебудівної галузі України у після кризовий період. Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Проблеми економіки та управління. 2013. №754. С. 99–105.

REFERENCES

1. Hatsenko S.V. Shlyakhy pidvyshchennya efektyvnosti promysloвого vyrobnytstva v umovakh svitovoyi finansovoyi kryzy. Trudy Odesskoho polytekhnicheskoho unyversyteta. 2009. №2. S. 268–272.
2. Kyshchun V.A. Vyrobnytstvo lehkovykh avtomobiliv: svitovi ta vitchyznyani tendentsiyi. Luts'kyy natsional'nyy tekhnichnyy universytet: zb. nauk. prats'. 2003. №13. S. 137–145.
3. Kryvokon' O.H., Bondarenko A.I. Stratehiya taperspektyvy rozvytkulehkovoho avtomobilebuduvannya v Ukrayini. Avtomobil'nyy transport. 2012. Vyp. 30. S. 23–28.
4. Omel'chenko A.V. Vyznachennya osnovnykh napryamiv rozvytku avtomobil'noho transportu na dovhostrokovu perspektyvu. Visnyk Natsional'noho transportnoho universytetu. 2008. №17. Ch. 1. S. 71–73.
5. Peretyat'ko A.V. Aspekty rozvytku vitchyznyanoho lehkovoho avtomobilebuduvannya. Ekonomika: realiyi chasu. 2013. №5. S. 31–37.
6. Kholodnyy Yu.F., Bohdan A.Y., Kholodnyy V.Yu. Optymyzatsyya proyzvodstva avtomobilestroytel'nykh predpryatyy s pryimenenyem sovremennykh tekhnolohyy. Visnyk KDPU imeni Mykhayla Ostrohrads'koho. Transport. Dorozhni ta budivel'ni mashyny. 2008. №6 (53), Ch. 1. S. 98–101.
7. Yurynets' O. V., Marushchak O. Ya. Tendentsiyi ta perspektyvy rozvytku avtomobilebudivnoyi haluzi Ukrayiny u pislyya kryzovyy period. Visnyk Natsional'noho universytetu «L'vivs'ka politekhnika». Problemy ekonomiky ta upravlinnya. 2013. №754. S. 99–105.

© *Наталія Бей*
(Київ)

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ПРОИЗВОДСТВА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В УКРАИНЕ В НАЧАЛЕ XXI В.

Установлено, что в современных политико-экономических условиях, в Украине решение проблемы активизации экономики за счет развития отечественного производства легковых автомобилей путем использования новейших технологий, внедрения инновационных процессов, привлечения инвестиций и с помощью взвешенной государственной промышленной политики, направленной на стабилизацию промышленного сектора, является актуальным. Поэтому выявление влияния факторов на развитие автомобилестроения, как одной из стратегических отраслей промышленности, приобретает важное значение.

Выяснена стратегия и перспективы развития производства легковых автомобилей в Украине: определены мероприятия государственной политики, которые должны быть реализованы для развития национального производства легковых автомобилей; определен объем производства автомобилей на долгосрочный период, ожидаемое количество рабочих мест в автомобилестроении при условии государственной поддержки автомобильной отрасли.

Ключевые слова: перспективы развития, автомобилестроение, легковые автомобили, новейшие технологии, инвестиции, государственная политика.

© *Nataliia Bey*
(Kyiv)

PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF AUTOMOBILE CAR PRODUCTION ARE IN UKRAINE IN BEGINNING OF XXI OF CENTURY

It is set that in modern unstable politically-economic terms Ukraine appeared in that, decision of problem of activation of economy due to development of home automobile car production by the use of the newest technologies, introduction of innovative processes, bringing in of investments and by means of the self-weighted public industrial policy of sent to stabilizing industrial to the sector, is actual. Therefore the exposure of influence of factors on development of motor industry, as one of strategic industries of industry, acquires an important value.

Strategy and prospects of development of automobile car production are found out in Ukraine: the measures of public policy, that must be realized for development of national automobile car production, are certain; a car production volume is certain on a long-term period, expected working seating capacity in motor industry on condition of state support of motor-car industry.

Certainly, that the increase of efficiency of functioning and development of motor-car industry is possible on condition of realization of modernisation of existing and creation of new productive complexes with application of modern environmentally sound and energykeeping technologies and newest equipment, creation of own home model of vehicle, improvement of quality of products, increase

of production, creation of competitive industry of motor industry volumes through the increase of level of localization of production, providing of internal market and increase of export potential by producing of quality modern products, improvement of socio-economic terms of labour of automakers, increase of level of qualification of workers and creation of modern scientific centers from preparation of future specialists.

Key words: prospects of development, motor industry, passenger cars, newest technologies, investments, public policy.

До редакції надійшла 11.10.2017.