

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Большой энциклопедический словарь / Под ред. А.Н. Азрилияна. – [4-е изд. доп. и перераб.]. – М.: Институт новой экономики, 2000. – 1088 с.
2. Економічна енциклопедія / Відп. ред. С.В. Мочерний. – Т. 1. – К.: Академія, 2001. – 864 с.
3. Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов / А. Смит. – М.: Соцгиз, 1962. – 684 с.
4. Шумпетер Й. Теория экономического развития / Й. Шумпетер. – М.: Директмедиа Паблшинг, 2007. – 400 с.
5. Маршалл А. Принципы экономической науки / А. Маршалл. – В 3-х т. – М.: Прогресс-Универс, 1993. – 1076 с.
6. Маркс К. Капитал. Критика политической экономии / К. Маркс. – Том 1. – Санкт-Петербург: Издание О.Н. Поповой, 1899. – 678 с.
7. Кейнс Дж. М. Избранные произведения / Дж. М. Кейнс. – М.: Экономика, 1993. – 543 с.
8. Веблен Т. Теория праздного класса / Т. Веблен. – М.: Прогресс, 1984. – 367 с.
9. Коуз Р. Фирма, рынок и право: пер. с англ. Б. Пинскера / Р. Коуз. – М.: Дело, 1993. – 192 с.
10. Економічна енциклопедія: [у трьох томах] / Редкол.: ...С.В. Мочерний (відп. ред.) [та ін.]. – К.: Видавничий центр «Академія», 2000. – Т. 1. – 952 с.
11. Найт Ф.Х. Риск, неопределенность и прибыль / Ф.Х. Найт; [пер. с англ.] – М.: Дело, 2003. – 360 с.
12. Шibaева Н.В. Особливості економічної поведінки суб'єктів господарювання в умовах ринкової трансформації економіки: автореф. дис... канд. екон. наук: 08.01.01 / Н.В. Шibaева; Харківський національний університет ім. В.Н. Каразіна. – Х., 2002. – 16 с.
13. Войтко В.В. Управління поведінкою організації (на прикладі промислових підприємств): автореф. дис... канд. екон. наук: 08.06.01 / В.В. Войтко; Харківський національний економічний університет. – Х., 2004. – 21 с.
14. Капленко Г.В. Формування економічної поведінки підприємств: автореф. дис... канд. екон. наук: 08.06.01 / Г.В. Капленко; НАН України; Інститут регіональних досліджень. – Л., 2005. – 20 с.
15. Рябова Т.А. Споживча поведінка підприємств на ринку сухого молока: автореф. дис... канд. екон. наук: 08.00.04 / Т.А. Рябова; Держ. вищ. навч. закл. «Київ. нац. екон. ун-т ім. В. Гетьмана». – К., 2008. – 19 с.
16. Зянько В.В. Основи мікроекономіки: [навч. посіб. для ВНЗ] / В.В. Зянько. – [Вид. 2-е, перероблене і доповнене]. – К.: Слово, 2009. – 344 с.
17. Карачина Н.П. Удосконалення процесу формування економічної поведінки підприємств / Н.П. Карачина // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Проблеми економіки та управління. – 2009. – № 640. – С. 285-290.
18. Заїка Ю.А. Еволюційний підхід до визначення економічної поведінки підприємства [Електронний ресурс] / Ю. А. Заїка // Збірник наукових праць «Торгівля та ринок України». – 2011. – Режим доступу: http://trade.donnuet.dn.ua/download/2011/31_1/Zaika.pdf.
19. Садеков А.А. Процес формування економічної поведінки підприємств // А.А. Садеков, Ю.А. Заїка // Торгівля, комерція, підприємництво: збірник наукових праць / [редакц. кол.: В.В. Апопій, Ю.А. Дайновський, С.В. Скибінський та ін.]. – Львів: Львівська комерційна академія, 2011. – Вип. 13. – 134 с.
20. Соколова Г.Н. Экономическое поведение [Электронный ресурс]. – Электронные текстовые данные (117 Мб). – Режим доступа: <http://www.nbu.gov.ua>.
21. Бокулева М.О. Ціноутворення на продукцію машинобудівних підприємств з урахуванням поведінки споживачів: автореф. дис... канд. екон. наук: 08.00.04 / М.О. Бокулева; Класич. приват. ун-т. – Запоріжжя, 2010. – 20 с.
22. Гребешкова О.М. Базові положення стратегічного управління підприємством в його реляційному просторі / О.М. Гребешкова // Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. – 2009. – № 3. – Т. 1. – С. 85-89.
23. Гребешкова О.М. Реляційна поведінка підприємства: пошук джерел конкурентних переваг / О.М. Гребешкова // Підприємницька діяльність в Україні: проблеми розвитку та регулювання: збірник матеріалів IV Міжнародної науково-практичної конференції, 27-28 травня 2010 р., м. Київ. – К.: МІБО КНЕУ, 2010. – С. 50-52.

УДК 330.341.1:621:005.591.452:061.1ЄС

Коваленко Н.М.

кандидат економічних наук,

*доцент кафедри бізнес-адміністрування і менеджменту зовнішньоекономічної діяльності
Запорізького національного університету*

РОЗВИТОК ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ВІТЧИЗНЯНИХ АВТОМОБІЛЕБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ В ЄС

У статті висвітлено особливості функціонування вітчизняних автомобілебудівних підприємств. Проаналізовано обсяги виробництва та імпорту в Україну автомобілів. Визначено проблеми та перспективи розвитку української автомобільної промисловості.

Ключові слова: автомобілебудівні підприємства, автомобільна промисловість, зовнішньоекономічний потенціал, виробництво, імпорт.

Коваленко Н.Н. РАЗВИТИЕ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА ОТЕЧЕСТВЕННЫХ АВТОМОБИЛЕ-СТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ В УСЛОВИЯХ ИНТЕГРАЦИИ УКРАИНЫ В ЕС

В статье исследованы особенности функционирования отечественных автомобилестроительных предприятий. Проанализированы объемы производства и импорта в Украину автомобилей. Определены проблемы и перспективы развития украинской автомобильной промышленности.

Ключевые слова: автомобилестроительные предприятия, автомобильная промышленность, внешнеэкономический потенциал, производство, импорт.

Kovalenko N.N. THE DEVELOPMENT OF FOREIGN ECONOMIC POTENTIAL OF DOMESTIC AUTO COMPANIES IN TERMS OF INTEGRATION OF UKRAINE INTO THE EU

The article is devoted to the peculiarities of the domestic automobile enterprises. The volumes of the car's production and import to Ukraine were analyzed. The problems and prospects of development of Ukrainian automobile industry were identified.

Keywords: automakers, automotive industry, foreign trade potential, production, import.

Постановка проблеми. В умовах інтеграції України у європейську спільноту набуває актуальності проблема розвитку зовнішньоекономічного потенціалу вітчизняних автомобілебудівних підприємств. Відтак вважаємо необхідним проаналізувати сучасний стан і визначити перспективи їх розвитку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Виробництво автомобілів забезпечує додану вартість, формує попит на товари і послуги підприємств суміжних галузей (виробництво металопрокату, пластмас, автоскла, автохімії тощо) та стимулює науково-дослідну діяльність. Створення одного робочого місця на підприємствах автомобілебудівної галузі спричиняє створення щонайменше шести робочих місць у суміжних галузях.

Обсяг виробництва легкових автомобілів в Україні протягом 2003-2008 рр. зріс у 4 рази, досягнувши максимуму в 2008 р. – 401,6 тис. автомобілів. У 2009 р. обсяг виробництва знизився у 6 разів – до 65,7 тис. одиниць, у 2010 р. обсяг хоч і збільшився на 13,5 тис. одиниць, однак залишився на дуже низькому рівні – 75,3 тис. одиниць. У 2011 р. обсяг виробництва зріс до 97,5 тис. одиниць, а в 2012 р. знизився до 69,7 тис. одиниць [1]. За 8 місяців 2013 р. в Україні вироблено 29 080 автотранспортних засобів, що на 46% менше показника 2012 р. З них: легкові автомобілі – 26 621 од. (-45,9%); комерційні автомобілі – 1 136 од. (-51,8%); автобуси – 1 323 од. (-40,9%) [2]. За підсумками восьми місяців 2014 р. виробництво автомобілів в Україні скоротилося на 15%, до 24 тис. одиниць, у порівнянні з січнем-серпнем 2013 р. У серпні 2014 р. виробництво автомобілів і автобусів в Україні скоротилося в 13 разів у порівнянні із серпнем 2013 р. [3]. Раніше експерти галузі констатували, що сектор виробників легкових автомобілів фактично зупиняється. Сегмент вантажівок і автобусів поки тримається за рахунок армійських контрактів, але допомагає це далеко не всім підприємствам. Експерти вважають, що конфлікт на Донбасі знищує вітчизняну автомобілебудівну галузь. Відтак, українські автовиробники можуть лише сподіватися на деескалацію подій на південному сході країни, що дасть людям можливість дивитися в майбутнє і відновити покупки автомобілів.

Значне падіння обсягів виробництва автомобілів у 2009-2012 рр. зумовлене сукупною дією двох факторів – посилення конкуренції з боку імпорту після зменшення ввізного мита з 25 до 10% та зниження попиту через відсутність стимулюючих факторів для придбання автомобілів (рис. 1). А в 2013-2014 рр. ще й зниженням попиту як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках через конфлікт із Росією та військовими діями на Донбасі.

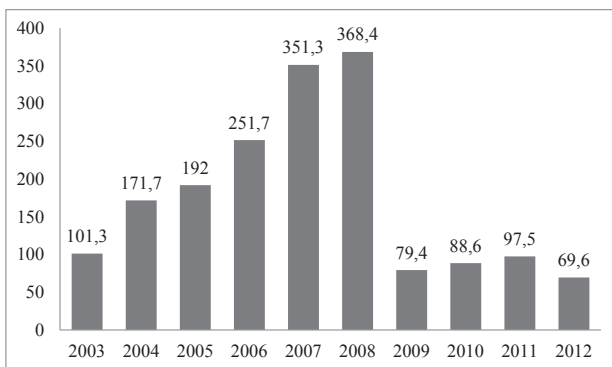


Рис. 1. Виробництво легкових автомобілів в Україні, тис. од. [4]

Варто зазначити, що європейська інтеграція України сьогодні не має альтернатив. Причому вираженням волі народу, яке проявилось, у тому числі, і на виборах Президента України. Наша країна показала свою готовність стати повноправним членом Європейського співтовариства, а також продемонструвала низку конкретних кроків у цьому напрямку, чітко позначивши свої наміри підписанням 21.03.2014 р. політичної частини Угоди про асоціацію з Європейським союзом.

Отже, в умовах відкриття Україною кордонів та, відповідно, – зростання імпорту автомобілів, необхідно забезпечити ефективний захист вітчизняних підприємств автомобілебудівної галузі, перш за все, задля збереження робочих місць та виробити ефективну модель розвитку автомобілебудівних підприємств з метою підвищення конкурентоспроможності вироблених автомобілів та забезпечення таким чином прибутку підприємств і надходжень до бюджету.

Постановка завдання. Метою статті є виявлення особливостей функціонування вітчизняних автомобілебудівних підприємств, зокрема, в умовах інтеграції України в ЄС, та визначення ключових напрямів їх розвитку.

Виклад основного матеріалу дослідження. Аналізуючи сучасний стан розвитку вітчизняного автомобільного ринку, відзначимо такі особливості [5]:

- по-перше, більша частина внутрішнього попиту покривається за рахунок імпорту готових автомобілів, відповідно кошти від реалізації автомобілів в Україні інвестуються в закордонні виробництва, а вітчизняна галузь автомобілебудування не отримує необхідних інвестицій у свій розвиток;

- по-друге, умови оподаткування імпорту, що діють, не захищають вітчизняний автомобільний ринок від експансії іноземних виробників. В якості заходів, які є загальноприйнятими у світовій практиці, спрямованих як на збільшення надходжень до державного бюджету, захист автомобільного ринку, так і на збереження балансу в оподаткуванні національного виробництва й імпорту, є підвищення ставок ввізного митного збору до виходу автомобілебудівної галузі з кризи. За умови введення податків на транспортні засоби, що імпортуються, необхідно встановити такі ставки, при яких імпортерів вигідніше не завозити готові автомобілі, а організувати їх виробництво в тій чи іншій країні.

В останні роки на внутрішньому ринку продукції автомобілебудівної промисловості відмічається значне зростання співвідношення між імпортом і вітчизняним виробництвом, що загрожує втратою позицій вітчизняних виробників (табл. 1).

Таблиця 1

Динаміка виробництва та імпорту автомобілів в Україні (тис. од.) [6]

Виробництво/імпорт	2008	2009	2010	2011	2012
Автобуси					
Виробництво	10,2	1,5	2,7	3,8	3,2
Імпорт	4,1	1	1,7	2,8	4,2
Легкові автомобілі					
Виробництво	402	65,7	75,3	97,5	69,6
Імпорт	370,8	612,6	106,8	189,9	204,7
Вантажні автомобілі					
Виробництво	11,8	2,5	4,9	3,2	2,9
Імпорт	75,7	25,8	55,5	112	145,2

Як бачимо з таблиці 1, у наповненні вітчизняного ринку легкових автомобілів переважає імпорт, частка якого постійно зростає (протягом 2006-2012 рр. зросла з 44% до 80%). Зокрема, протягом 2006-2011 рр. частка імпорту автомобілів зросла з 44% до 71%. У 2011 р. імпорт автомобілів склав приблизно 3 млрд дол США, або 52% до рівня 2008 р. У 2008 р. на придбання автомобілів було витрачено близько 8 млрд дол США, у т. ч. 4,9 млрд дол США на імпортовані автомобілі (рис. 2) [7].

У 2012 р. на автомобільному ринку України було реалізовано 363,191 од. автотранспортних засобів, таким чином зростання склало 22%. Як бачимо, внесок вітчизняного автомобілебудування до національної економіки залишається несуттєвим. Зокрема, у 2012 р. частка галузі в промисловому виробництві становила менш як 0,8%, у створенні національного валового внутрішнього продукту – менш як 0,4%. У 2012 р. частка галузі в обсязі реалізованої промислової продукції становила менш як 1,2%. У виробництві автомобілів працює лише 19,3 тис. працівників, разом із суміжними галузями (виробництво комплектуючих та матеріалів) кількість зайнятих становить до 29,8 тис. працівників, або близько 0,1% усіх працюючих в Україні [1].



Рис. 2. Структура реалізації легкових автомобілів в Україні, тис. од. [7]

За перше півріччя 2013 р. імпорт легкових автомобілів склав 54%, що на 14% менше ніж у 2012 р. [8]. Негативний результат був, в основному, сформований за період з травня по липень 2013 р. через введення спеціальних мит на імпорт автомобілів у травні 2012 р. (6,46% на автомобілі з об'ємом двигуна понад 1000 см³, але не більше 1500 см³, і 12,95% на автомобілі з об'ємом двигуна понад 1500 см³, але не більше 2200 см³) [9]. У квітні 2013 р. було реалізовано майже 26 тис. нових автомобілів, що на 35% більше, ніж у березні, і на 33% – ніж у квітні 2012 р.

У серпні 2013 р., напередодні введення утилізаційного збору, обсяг імпортованих в Україну автомобілів, за даними Міністерства доходів і зборів України, склав 47 тис. од. Зростання ринку порівняно з аналогічним періодом 2012 р. склало 77%. А вже у вересні 2013 р. ринок показав безпрецедентне падіння – продажі нових легкових автомобілів зменшилися в 3,6 рази порівняно з серпнем і склали 13 тис. од.

Однією з причин падіння є також уведений утилізаційний збір. Закон «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо сплати екологічного податку за утилізацію знятих з експлуатації транспортних засобів», який набув чинності 01.09.2013 р., уже за вересень 2013 р. призвів до суттєвого удару по ринку імпортованих автомобілів. Значно знизився імпорт автомобілів, а відтак, і їх реалізація на українському ринку. Як наслідок, скоротилися податкові надходження до бюджету. Законом передбачено базову ставку утилізаційного збору для легкового автомобіля в розмірі 5,5 тис. грн, а

для автобусів і вантажівок – 11 тис. грн. Збори поширюються на всіх імпортерів автомобільної техніки. Від збору звільнили лише вітчизняних виробників автомобілів. У зв'язку з цим у вересні 2013 р. в Україні на первинному ринку автотранспорту було продано 32 425 шт. автотранспортних засобів, що на 5,5% більше результату 2012 р., але на 26% менше серпневого показника 2013 р.

Отже, на даний час вітчизняна автомобілебудівна галузь характеризується незначною кількістю робочих місць, високим ступенем зношення основних фондів та дуже помірним відновленням обсягів виробництва на фоні стрімкого зростання частки імпорту в структурі внутрішнього ринку.

Слід зазначити, що автомобілебудування – це сектор машинобудування, який залежить, перш за все, від споживчого попиту, який, у свою чергу, через події на південному сході України та падіння економічної активності в Україні дуже сильно знизився. Найбільше страждають саме бюджетні автомобілі, які купують споживачі з відносно низьким рівнем доходів. І в даній ситуації, коли немає визначеності в завтрашньому дні, вони воліють відкласти цю покупку і, відповідно, знижуються продажі. Автомобілебудівники зараз не готові працювати на склад, немає сенсу виробляти автомобілі, коли їх продажі складають близько 200 автомобілів на місяць. Тому зараз багато автомобілебудівних підприємств приймають рішення або призупиняти виробництво, або повністю переходити на імпорт, якщо є така можливість. Тобто, замість того, щоб виробляти, наприклад, Кременчуцький завод буде тепер імпортувати автомобілі Geely і SsangYong. Таким чином, економіка України потерпає від значного зниження попиту на ринку автомобілів.

У ситуації, що сьогодні склалася в Україні, важко говорити про кредитні умови, тому що банківська система не дозволяє значно знизити ставки, щоб, як наприклад, у 2008 р. забезпечити половину продажів у вигляді кредитів. Більше того, банки сьогодні практично призупинили кредитування, оскільки не воліють ризикувати, в основному, через зниження доходів та невпевненості в завтрашньому дні. А ті банки, які все ще надають кредити, закладають ці ризики у відсоткову ставку, що, відповідно, впливає на вартість автомобіля. Через зниження доходів населення дуже складно змусити покупця піти за автомобілем сьогодні, коли незрозуміло, чи збереже людина роботу завтра. Тому автовиробники можуть розраховувати сьогодні, по-перше, на те, що якимось чином відбудеться деескалація подій на південному сході країни, що дасть людям можливість дивитись у майбутнє і відновити покупки автомобілів. Другий варіант – це розраховувати на протекціоністські заходи держави, яка потенційно може допомогти автовиробникам. По-перше, безпосередньо державними замовленнями, по-друге, розробкою спеціальних заходів. До цього держава вже допомагала тим, що був уведений утилізаційний збір і спеціальне мито. Однак, утилізаційний збір був скасований, а спецмито знижено, тому ці заходи зараз не є ефективними. Але, вважаючи на дії керівництва держави, зокрема в зовнішній політиці, перш за все, – підписання політичної частини Угоди про Асоціацію з ЄС, а також на конфлікт із Росією, у нас скоріше буде спостерігатися лібералізація торгових режимів, ніж введення нових мит.

Визначивши і проголосивши пріоритетним напрямком зовнішньої політики інтеграцію в Європейський Союз, Україна, як і інші кандидати в члени

ЄС, бере на себе зобов'язання щодо поступового приведення національного законодавства у відповідність до існуючого в Європейському Союзі. Перш за все, це стосується саме митно-тарифного регулювання, зокрема в сфері імпорту легкових автомобілів. При цьому адаптація національного законодавства України до законодавства ЄС має здійснюватися з огляду на національні інтереси України, особливості української національної правової системи, економічні та соціальні умови українського суспільства.

Під впливом євроінтеграції має відбутись істотна трансформація режиму державного регулювання економіки України на основі впровадження довгострокових стратегічних підходів. Стабільність системи державних фінансів підвищиться через удосконалення податкової системи й посилення спроможності збору податків. Основні регулюючі системи (передусім щодо митного регулювання, податкової системи, організації бюджетного процесу, регулювання конкуренції і надання субсидій, організації державних закупівель) будуть значно удосконалені через наближення до норм ЄС. Це звужить простір для довільних, непрозорих, неконкурентних рішень та корупції [10].

Сьогодні митне законодавство набуває принципово нової ролі, основні акценти якого зміщуються від суто контрольних і фіскальних до регулятивних і правозахисних.

Традиційно митна політика сприймається як сукупність правових норм, що регламентують структуру й діяльність митних органів, їх посадових осіб і відображають особливості функціонування всього апарату митної служби, а найчастіше, головним завданням мають охорону економічних інтересів держави. Функції, пов'язані з забезпеченням прав, свобод та інтересів людини, сприймаються як другорядні. Здійснювана адміністративна реформа має одним із основних напрямів зміну усталених принципів, висунення на перше місце функцій із забезпечення реалізації прав людини, а роль державних інституцій має полягати, насамперед, у всебічному сприянні належній реалізації відповідних прав. Це складний процес, оскільки передбачає необхідність рішучого подолання певних глибоко укорінених вад митної системи, за якої інтереси держави домінують над інтересами людини. Ідеться про зміну базових ідеологічних засад митних відносин держави й суспільства. Саме це є основною передумовою впровадження передових досягнень цивілізації у вітчизняний митний простір і рух України до Європи.

Адаптація митного законодавства до законів ЄС має створити правову базу для майбутнього членства України в Європейському Союзі. Адже повна відповідність правової національної митної системи законодавству ЄС, як ми уже зазначали, є обов'язковою умовою для вступу до Європейського Союзу будь-якої країни-кандидата. Для вітчизняного митного законодавства це є одним із найбільш важливих завдань, успішне виконання якого можливе лише на засадах співпраці та взаємодії законодавчої й виконавчої гілок влади у підготовці та прийнятті нормативно-правових актів різного рівня.

Висновки з проведеного дослідження. Останніми роками на автомобільному ринку України спостерігається стрімка тенденція до зростання частки нових імпортованих легкових автомобілів. Не дивлячись на митно-тарифні заходи держави, частка автомобілів вітчизняного виробництва в структурі їх реалізації на українському ринку є нижчою за імпортовані.

Лише протекціоністські заходи держави дозволяють вітчизняним автомобілебудівним підприємствам сьогодні втриматись на ринку. Після підписання угоди про асоціацію та скасування митних бар'єрів вітчизняна автомобільна промисловість опинилася в досить скрутному становищі. Тому, реалізуючи намагання України інтегруватися до Європейського Союзу та посилити співпрацю з провідними світовими економічними організаціями, слід вносити зміни в національне законодавство та використовувати лише ті інструменти митно-тарифного регулювання, які не тільки не суперечать принципам СОТ та ЄС, але й здатні захистити економічні інтереси України.

Крім того, одним із обов'язкових критеріїв членства в ЄС є приєднання України до міжнародних конвенцій А.Т.А. (Брюссель, 1961 р.), Конвенції про спільну транзитну процедуру (Женева, 1987 р.), Європейської угоди про найважливіші лінії міжнародних комбінованих перевезень та ін. Підкреслимо, що майже всі заходи, передбачені цими конвенціями, так чи інакше спрямовані на спрощення митних процедур. Саме повне законодавче забезпечення, а також прозорість і простота процедур митного оформлення та контролю є ознаками сучасного митного законодавства розвинених європейських держав.

Таким чином, у контексті підписання Угоди про асоціацію з ЄС, шансів у вітчизняній галузі автомобільної промисловості практично немає, оскільки крім так званих мит, які будуть скасовані, існують ще технічні обмеження – екологічні норми, норми з безпеки, які наші автомобілі не проходять. Єдині, в кого можуть бути якісь шанси потрапити на європейський ринок, – це виробники вантажівок КраЗ і, можливо, виробники автобусів, якщо вони «підтянуть» рівень своїх автомобілів.

Так звана вітчизняна автомобільна промисловість, насправді, – це збірка автомобілів з машинокомплектів, які поставляються з-за кордону. Звісно, є українські комплектуючі в таких автомобілях як «ЗАЗ Ланос», але тоді виникає питання: якщо достатньо українських комплектуючих, чому автомобілі, які ми називаємо українськими, подорожчали, як імпортовані, саме на той же відсоток девальвації гривні. Відтак, відсоток вітчизняних комплектуючих у загальній вартості автомобіля є досить незначним.

Отже, у найближчі десятиліття Україна не в змозі відродити та забезпечити ефективне функціонування вітчизняних автомобілебудівних підприємств – від розробки до впровадження таким чином, щоб конкурувати зі світовими виробниками. Бюджети найбільш автовиробників світу приблизно такі ж, як бюджет України.

На наш погляд, вирішення проблеми розвитку зовнішньоекономічного потенціалу підприємств автомобільної промисловості України повинно мати стратегічний характер – це вихід на нові ринки та залучення інвесторів для того, щоб організувати в Україні виробництво західних чи, наприклад, китайських моделей. Необхідно йти за прикладом тієї ж Словаччини, яка просто виробляє автомобілі KIA, Hyundai, Volkswagen і займає перше місце в світі з виробництва автомобілів на душу населення. Тобто відкривати заводи вже існуючих світових автовиробників, як це робить Росія. Але, на жаль, така модель розвитку вітчизняної автомобілебудівної галузі нам сьогодні не доступна через ситуацію, що склалася в Україні, через ризики інвестування в Україну, а також через торгові конфлікти з країнами Митного союзу.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Про схвалення Концепції Державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування на період до 2020 року : Розпорядження Кабінету міністрів України № 25-р від 15 січня 2014 р. [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Верховної Ради України. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/25-2014-%D1%80>.
2. «Укравтопром»: Автовиробництво впало на 46% за 8 місяців 2013 року [Електронний ресурс] // Голос столиці. – 10 вересня 2013 р. – Режим доступу: http://newsradio.com.ua/2013_09_10/Avtovirobnictvo-vpalo-na-46-v-dsotk-v-za-v-s-m-m-sjac-v-Ukravtoprom/.
3. Андрійченко О. Конфлікт на Донбасі знищує вітчизняний автопром [Електронний ресурс] / О. Андрійченко // Голос столиці. – 10 вересня 2014 р. – Режим доступу: http://newsradio.com.ua/2014_09_10/Konfl-kt-na-Donbas-znishhu-v-tchiznjani-j-avtoprom-ekspert-4208/.
4. Виробництво легкових автомобілів в Україні у 2003-2011 рр. [Електронний ресурс] / Асоціація автовиробників України «Укравтопром». – Режим доступу: http://ukrautoprom.com.ua/index.php?option=com_docman&Itemid=79.
5. Кривоконь О.Г., Бондаренко А.І. Особливості та проблеми функціонування автомобільного ринку в Україні [Електронний ресурс] / О.Г. Кривоконь, А.І. Бондаренко // Національна бібліотека України ім. В.І. Вернадського. – Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/natural/vcpi/NRvST/2011_58/116_122.pdf.
6. Виробництво промислової продукції в Україні за видами. Експорт-імпорт окремих видів товарів за країнами світу [Електронний ресурс] / Державна статистична служба України. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>
7. Структура продажу легкових автомобілів в Україні [Електронний ресурс] / Асоціація автовиробників України «Укравтопром». – Режим доступу: http://ukrautoprom.com.ua/index.php?option=com_content&task=blogcategory&id=25&Itemid=93.
8. Імпорт автомобілів в Україну [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://autonews.autoua.net/novosti/import-avtomobilej-v-ukrainu-snizilsya-na-14.html>.
9. Повідомлення про застосування спеціальних заходів щодо імпорту в Україну легкових автомобілів незалежно від країни походження та експорту [Електронний ресурс] / Урядовий кур'єр. – Режим доступу: <http://ukurier.gov.ua/uk/articles/povidomlennya-pro-zastosuvannya-specialnih-zahodiv/>.
10. Європейська інтеграція України: внутрішні чинники і зовнішні впливи: аналітична доповідь Центру Разумкова [Електронний ресурс] // Національна безпека і оборона. – Київ: Центр Разумкова. – 2013. – № 4-5(141–142). – С. 52. – Режим доступу: http://www.razumkov.org.ua/ukr/files/category_journal/NSD_141-142_ukr.pdf.

УДК 658.7

Корнієцький О.В.

декан

Миколаївського факультету

Морського та річкового транспорту

Київської державної академії водного транспорту
імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного

РОЗВИТОК ЛОГІСТИКИ ПІДПРИЄМСТВА НА ОСНОВІ ІННОВАЦІЙНОГО ПІДХОДУ

У статті доведено, що в даний час в умовах глобалізації, інтеграції та інтернаціоналізації економіки інновації перетворюються на найважливіший фактор конкурентоспроможності країни. У статті наводяться поняття інновацій, інноваційних логістичних систем. Представлений вітчизняний і зарубіжний досвід розробки та впровадження інноваційних логістичних систем. Обґрунтована необхідність застосування зарубіжних інноваційних концепцій у вітчизняних логістичних системах.

Ключові слова: інновації, інноваційні логістичні системи, закордонні інноваційні логістичні концепції, державно-приватне партнерство.

Корнієцький А.В. РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИКИ ПРЕДПРИЯТИЯ НА ОСНОВЕ ИННОВАЦИОННОГО ПОДХОДА

В статье доказано, что в настоящее время в условиях глобализации, интеграции и интернационализации экономики инновации превращаются в важнейший фактор конкурентоспособности страны. В статье приводятся понятия инноваций, инновационных логистических систем. Представлен отечественный и зарубежный опыт разработки и внедрения инновационных логистических систем. Обоснована необходимость применения зарубежных инновационных концепций в отечественных логистических системах.

Ключевые слова: инновации, инновационные логистические системы, зарубежные инновационные логистические концепции, государственно-частное партнерство.

Korniietskyi O.V. DEVELOPMENT OF LOGISTICS OF ENTERPRISES BASED ON INNOVATIVE APPROACH

In the article it is proved that now under the conditions of globalization, integration and internationalization of economics, innovations turn into the most important factor of the competitiveness of the country. The article gives the concept of innovation, innovative logistics systems. Is presented home and foreign experience of development and implementation of innovative logistics systems. Is grounded the necessity of application of foreign innovative concepts in the home logistics systems.

Keywords: innovations, innovative logistics systems, foreign innovative logistics concepts, public-private partnership.

Постановка проблеми. У сучасному розвитку економіки України однією з основних умов збереження підприємствами своїх позицій на ринку є раціональне використання господарюючими суб'єктами своїх ресурсів: матеріальних, фінансових, трудових, енергетичних, інформаційних, інтелектуальних, ресурсів часу. Саме логістика займається питаннями ефективного управління потоками цих ресурсів.

Незважаючи на тривалий шлях світового розвитку логістики як науки і як напряму професійної діяльності, в Україні вона й досі асоціюється лише із управлінням матеріальними потоками. Однак, навіть на цьому рівні існують істотні проблеми. Невчасне виконання замовлень у виробничих підрозділах, великі обсяги запасів матеріалів та готової продукції на складах, низький рівень автоматизації склад-