

Список літератури:

1. Примачев Н.Т. Принципы интеграции в торговом судоходстве : [монография] / Н.Т. Примачев, А.Н. Примачев. – Одесса : Феникс, 2006. – 360 с.
2. Кодекс Торговельного мореплавства України // Відомості Верховної Ради України, 1995. – № 47. – 349 с.
3. Frasyuniuk T., Primachev N.T., Dabrowski J. и др. Проблемы устойчивого развития подсистем глобальной морской транспортной индустрии : [монография] / [Т. Frasyuniuk, Н.Т. Примачев, J. Dabrowski и др.] ; под ред. Н.Т. Примачева, Н. Klimek. – Херсон : Гринь Д.С., Gdansk: UGIT I NM, 2014. – 316 с.

Фрасинюк Т. И.

Одесская национальная морская академия

**УСЛОВИЯ УСТОЙЧИВОГО ПОЗИЦИОНИРОВАНИЯ
НАЦИОНАЛЬНЫХ ПОДСИСТЕМ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА**

Резюме

Исследованы теоретические вопросы условий устойчивого позиционирования национальных подсистем морского транспорта. Автор в целом раскрывает сложные проблемы функционирования национальных подсистем морского транспорта в глобальной морской транспортной индустрии. В результате сформулирована система принципов реакции на стандарты международной морской организации в стратегии позиционирования Украины в глобальном рынке морской торговли.

Ключевые слова: устойчивое позиционирование, национальные подсистемы морского транспорта, нормализованное развитие, администрирование.

Frasyuniuk T. I.

Odessa National Maritime Academy

TERMS OF SUSTAINABLE POSITIONING OF THE NATIONAL SEA TRANSPORT SUBSYSTEMS

Summary

The theoretical aspects of conditions for sustainable positioning of the national sea transport subsystems are investigated. The author discloses in general complex problems of national maritime transport subsystems in the global maritime transport industry. Consequently, the system of principles of reaction to International Maritime Organization standards in Ukrainian positioning strategy in the global market for maritime trade is formulated.

Keywords: sustainable positioning, national sea transport subsystem, normalized development, administration.

УДК 658.012.32:005.93:330.322:621(410)

Череп А. В.

Осаул А. О.

Запорізький національний університет

**УПРАВЛІННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ
У СФЕРІ АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯ ВЕЛИКОБРИТАНІЇ**

Досліджено актуальні напрямки інвестування в підприємства автомобілебудівної галузі Великобританії. Акцентовано увагу на провідній ролі уряду в формуванні стратегії управління інвестиційною привабливістю підприємств галузі. Проаналізовано способи розв'язання найважливіших проблем розвитку галузі.

Ключові слова: автомобілебудування, інвестиції, інновації, технології, НДДКР, логістичні ланцюжки, Рада автомобільної промисловості, диверсифікація, модернізація.

Постановка проблеми. Автомобілебудування є однією з провідних та найбільш потужних галузей промисловості Великобританії, в якій працює 1/4 всіх зайнятих в обробній промисловості. В останні роки галузь характеризується потужними темпами зростання. З 2010 р. обсяг виробленої продукції зріс у два рази. За даними Спілки виробників і продавців автомобілів (SMMT) [1, с. 8], загальний оборот галузі в 2012 р. складав 59.3 млрд. ф. ст., частка галузі в національному ВВП становила 3%, сума загальної експортованої продукції досягла 30.7 млрд. ф. ст. Автомобілебудівними підприємствами з 2012 р. було залучено до економіки Великобританії більше 6 млрд. ф. ст. Однак на сучасному етапі розвитку двигуном позитивних зрушень у британському автомобілебудуванні є не стільки національні суб'єкти економіки, а іноземні інвес-

тори. Наразі для галузі характерним є потужний інноваційний розвиток. Вироблена продукція на 42% більш ефективно використовує паливо, ніж у 2000 р. Великобританія втім є визнаним лідером у сфері НДДКР автомобілебудівної галузі. З метою зберігання цієї позиції виробники галузі підпорядковують управління власними стратегіями розвитку цілям впровадження проривних технологій, таких як безпроводні мережі управління автомобілями, автобусами, тракторами; комерціалізація автономних засобів пересування.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Оскільки автомобілебудування є найбільшою галуззю Британії і 14-м виробником за величиною у світі, питання його розвитку є актуальним і широко досліджуваним серед національних аналітиків. Дж. Блум аналізував причини, через які

автомобілебудування зазнавало наслідки світової кризи: прогнозував подальший розвиток підприємств галузі [2]. М. Хос досліджував особливості стрімкого розвитку сектора, оцінював становище британського автомобілебудування на міжнародному та європейському автомобільних ринках [3]. Дж. Кірван акцентував увагу на структурі галузі, надав позитивну оцінку співпраці автомобільних дилерів у Великобританії та автовиробників у 2015 р. [4]. В. Кейбл та Р. Перрі-Джонс [5] – автори Стратегії зростання та стійкості британського сектору автомобілебудування – зробили наголос на необхідності плідної співпраці інвесторів, автомобілебудівних підприємств та уряду з метою досягнення нового ступеню розвитку галузі. Велика Британія має здатність отримати великі переваги від нарощування інвестицій у розвиток підприємств автомобілебудування, як у безпосереднє виробництво, так і в НДДКР. Узагальнення попереднього досвіду міжнародного інвестування у виробництво автомобілів та управління процесом як на макро-, так і на мікрорівні дало підстави для формулювання стратегій зміцнення національних логістичних ланцюжків, навчання здібних найманих працівників на підприємстві.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Незважаючи на підвищений інтерес практиків до проблем та перспектив розвитку автомобілебудування в Великобританії, актуальними залишаються питання модернізації структури галузі, взаємодії виробників готової продукції з виробниками обладнання та виробниками комплектного обладнання.

Метою статті є обґрунтування значущості інвестицій для британського автомобілебудування, з'ясування причин, за яких компанії вкладають капітал саме в цю сферу виробництва.

Виклад основного матеріалу. Автомобілебудування Великобританії зазнало суттєвих змін від початку XXI ст. Трансформаційні процеси відбувалися завдяки тісній співпраці автомобілебудівних компаній та уряду країни. Саме орієнтація на підтримку гнучкої робочої сили, відкритість до інновацій та безперервна орієнтація на впровадження креативних ідей дозволили галузі залучити 6 млрд. ф. ст. інвестицій від світових лідерів автопрому. Обсяги отриманого інвестування відбиваються в показниках розвитку галузі – Великобританія в 2012 р. є четвертим за розміром виробником автомобілів в Європі, кожні 20 секунд автомобіль, фургон, автобус, трактор виходять із виробничих ліній британських автовиробників, з яких 80% експортуються у більше ніж 100 країн світу [5].

Наразі уряд країни усвідомлює, що збереження досягнень галузі на тривалу перспективу, збільшення частки Великобританії в світових логістичних ланцюжках, випередження конкурентів у сфері наукових досліджень, особливо в напрямку транспортних засобів з низьким рівнем викидів в атмосферу, є можливим лише за умов тісної співпраці урядовців та виробників. В основі такого партнерства лежить заснована в 2009 р. Рада автомобільної промисловості, представлена членами уряду та лідерами автомобільної галузі. Головною метою цієї Ради є розв'язання питань розвитку промисловості із зосередженням уваги на перевагах інвестування. Діяльність Ради здійснюється через три робочі групи: технологій, постачання, ділового середовища та навичок.

У червні 2013 р. Рада автобудівної промисловості опублікувала стратегію «Ведення успіху – стратегія зростання і сталого розвитку в автомобільному секторі Великобританії» [5]. У документі зазначається, що сильна інноваційна система може управляти, а також підвищувати конкурентоспроможність як

автомобільної промисловості Великобританії, так і світової економіки в цілому. Міжнародні та британські аналітики вказують на важливість інновацій для зростання як всієї економіки країни, так і окремих її секторів, у тому числі автомобілебудування. Стратегія враховує наскрізні цілі поліпшення доступу до фінансування, підтримку нових технологій, вдосконалення вмінь та навичок робітників галузі, а також розвиток логістичних ланцюжків. Вона дозволяє розв'язувати найважливіші проблеми автомобілебудування, такі як:

- а) диверсифікація діяльності;
- б) забезпечення динамічної, глобальної конкурентоспроможності галузі;
- в) підтримка зайнятості та підвищення добробуту Великобританії;
- г) розробка та виробництво транспортних засобів із низьким та наднизьким рівнем викидів в атмосферу;
- д) підтримка висококваліфікованої робочої сили;
- е) стимулююча профорієнтація молоді відносно перспектив інженерних та виробничих спеціальностей.

Серед основних цілей промислової стратегії були виділені:

- а) інвестування до 3 млн. ф. ст. у створення Автомобільної інвестиційної організації. Такий тип інвестування націлений на залучення внутрішніх інвесторів Великобританії та підтримку її постачальників для подальшої максимізації експорту;
- б) отримання максимальної вигоди від інвестування у виробництво, а також у НДДКР;
- в) інвестування близько 1 млрд. ф. ст. протягом 10 років у Advanced Propulsion Centre (APC) для пошуку, розвитку та комерційної діяльності в напрямку виробництва транспортних засобів із низьким рівнем забруднення навколишнього середовища. Ці інвестиції, як очікується, забезпечать принаймні 30 тис. робочих місць у галузях, що пов'язані з виробництвом двигунів, можуть створити додаткові робочі місця в нових ланцюжках постачання.

Представниками Ради автомобільної промисловості, а також Дослідницької ради інженерних та фізичних наук особлива увага приділяється інвестиціям в людський капітал, до яких відносять, по-перше, поліпшення якості навчання студентів, випускників та аспірантів, які спеціалізуються у сфері автомобілебудування. Члени рад планують взяти на стажування або ж забезпечити робочим місцем 7600 студентів та 1700 випускників протягом п'яти років; по-друге, надання стипендій та грантів для перспективних студентів університетів.

Таким чином, управління капіталовкладеннями виконується саме через Раду автобудівної промисловості, а досягнення зазначених цілей є можливим завдяки скоординованим діями уряду Великобританії та автовиробників у наступних напрямках: інновації та технології, зміцнення логістичних ланцюжків, навички, бізнес-середовище.

Великобританія орієнтована на відмову до 2040 р. від використання традиційних видів палива під час експлуатації транспортних засобів. Це потребує значного збільшення інвестицій у наукові дослідження, а також капіталізації з метою забезпечення безпеки виробничих процесів у країні. Така трансформація діяльності впливає й на організаційну структуру сектору, потребує створення умов для входження на автомобільний ринок малих та середніх підприємств із інвестиціями з боку багатонаціональних компаній.

Зміцнення логістичних ланцюжків потребує постійної підтримки уряду, оскільки наразі частка місцевих компонентів у виробництві транспортних засобів складає лише одну третину. Причина

слабкого розвитку ланцюжків прирощення цінності криється не стільки в недостатніх розмірах державного фінансування (підтримка з боку Ради автопрому складає 3 млрд. ф. ст.), скільки в необхідності модернізації внутрішньої політики діяльності самих автовиробників.

Підтримка популярності інженерної справи полягає в проведенні спадкоємної стратегії, спрямованої на об'єднання зусиль в рамках середньої школи, університетів та інститутів, які підтримують навчання протягом життя. Адаже відсутність висококваліфікованих кадрів у галузі зменшує її привабливість для інвесторів, як вітчизняних, так і іноземних, створює обмеження для подальшого розвитку ланцюжків прирощення цінності.

З огляду на жорстку конкуренцію на світовому автомобільному ринку британська автомобільна промисловість потребує постійних асигнувань у НДДКР, податкових пільг та потужних стимулів для вдосконалення мережі постачання. Вірогідним кроком для покращення ділового середовища є укладання стратегічних партнерств, адже розвиток галузі є можливим виключно за умов колективних дій.

Тривалий досвід управління розвитком автомобілебудування Великобританії як на державному, так і мікроекономічному рівні відбивається на ринковій структурі сектору. Структура сектору є вкрай диверсифікованою. Сектор представлений більше ніж сорока підприємствами, які виготовляють транспортні засоби на одних з найбільш ефективних заводів Європи. Такі великі автомобільні фірми, як «Брітніш Лейланд», заводи міжнародної американської компанії «Крайслер Ю.К.», дочірні американські фірми «Воксхолл» і «Форд», випускають майже всі серійні легкові та вантажні автомашини. Зберігають позиції світових лідерів у виготовленні машин представницького класу компанії «Роллс-Ройс» (підконтрольна «БМВ»), «Бентлі» (підконтрольна «Фольксваген»), «Ягуар Ленд Ровер» (належить індійській компанії «Тата»).

Інвестори автомобілебудівного сектору Великобританії перш за все орієнтовані на використання переваг ринку праці, вигідного податкового середовища, помірному державному втручання. Крім того, інвестори розраховують на стабільний світовий попит на британські автотранспортні засоби, який ґрунтується на факторі місця їхнього походження. Дж. Гринвіл пояснює процвітання автомобільного сектору Великобританії її фірмовою маркою, яку знають як бренд вищої якості, надійності та інновацій [6]. Згідно даних Національного бюро статистики Великобританії, найбільшим інвестором в автомобілебудування та космічну галузь є США. Генеральний консул Великобританії у США С. Бріджіс пояснює обсяги взаємного інвестування між Британією та США високим рівнем співпраці, високою інноваційною культурою, висококваліфікованими працівниками, гнучким ринком праці. Інвестиції в економіку Британії відкривають доступ до 500-мільйонного європейського ринку, логістичних мереж, які зв'язують Європу з Африкою та Азією [7]. Зацікавленість уряду країни в залученні інвестицій у сектор автомобілебудування виявляється в подальшому виробничому та науково-технічному співробітництві. Так, «Форд мотор компані» інвестувала 500 млн. дол. у НДДКР у рамках проекту «Європейські трансформації» в Дантоні (графство Ессекс) в розробку дизельного двигуна з низьким рівнем викидів, виробництво якого буде здійснюватися в м. Дагенхем. Інвестиції «Дженерел Моторс» у завод Ellesmere Port в розмірі 200 млн. дол. були спрямовані на виробництво нового покоління моделей Astra, збільшення кількості робітників заводу на 700 осіб, які беруть участь у виготовленні 160 тис. автомобілів на рік. Збереження сприятливого інвес-

тиційного клімату в Великобританії тягне за собою в найближчій перспективі додаткові інвестиції в розмірі 1.5 млрд. дол., появу 3000 нових робочих місць на підприємствах «Дженерел Моторс» [7]. Починаючи з 1984 р. компанія «Ніссан» вклала більше ніж 5.6 млрд. дол. у завод у м. Сандерленд. Станом на 2012 р. «Ніссан» є найбільшим британським експортером автомобілів із річним виробництвом понад 550 тис. одиниць. Розширення присутності японського автовиробника на британському ринку автомобілебудування виявляється в постійному збільшенні робочих місць. У планах компанії збільшення найманих працівників у мережі постачання на 24 тис. осіб [8].

Розуміння необхідності підтримки зміцнення логістичних ланцюжків стало основою створення Інвестиційної організації автомобілебудування в квітні 2013 р., основною задачею якої є залучення внутрішніх інвестицій в логістичну мережу автоіндустрії в співпраці з світовими лідерами в виробництві комплектуючих виробів. Крім того, організація надає допомогу в створенні та забезпеченні 15 тис. робочих місць у національній логістичній мережі завдяки вкладанню внутрішніх інвестицій протягом трьох років. Аналітиками Інвестиційної організації автомобілебудування були виявлені такі слабкі сторони розвитку британського автомобілебудування, як невідповідність використовуваних в процесі виробництва товарів та комплектуючих виробів національному виробничому процесу. У тому числі йдеться про енерговитратність та працездатність деяких виробничих процесів, відсутність ефекту масштабу на виробництві. Організацією був здійснений аналіз 500 пріоритетних світових виробників комплектуючих виробів із метою визначення підприємств спроможних надати інвестиції в галузь автомобілебудування Великобританії. Пріоритетними вважалися питання фінансового забезпечення потенційних інвесторів, положення на світовому ринку та співпраця з клієнтами.

Прийнято вважати, що національні логістичні ланцюжки почали поступово замінюватися іноземними з 1970-х років, адже вміст імпортованих компонентів в автомобілях, вироблених у Великобританії, коливався між 5% і 10% відпускної вартості. В останні роки вказана тенденція зберігається, хоча фактичний обсяг діяльності в сфері логістики Великобританії збільшився з 11,8 млрд. ф. ст. в 2009 р. до 15,9 млрд. ф. ст. в 2013 р.

Завдяки роботі Групи логістичних ланцюжків автомобільної Ради і Спільки виробників і продавців автомобілів були започатковані програми у рамках Ініціативи розширеного виробництва в логістичних мережах, фінансування яких було спрямоване на підтримку їхньої довгострокової конкурентоспроможності. Ці програми забезпечили інвестиції в розмірі 90 млн. ф. ст. на підвищення конкурентоспроможності та розширення діяльності постачальників всіх розмірів по всій логістичній мережі автомобільного сектору. Станом на 2015 р. більше 48 індивідуальних проектів з постачальниками, науково-дослідні проекти, збереження 1200 робочих місць по всій логістичній мережі були підтримані інвестиціями в 12.6 млн. ф. ст. У перспективі уряд планує продовжувати надавати підтримку індивідуальним постачальникам комплектуючих у межах логістичних ланцюжків. Із березня 2013 р. одна з найбільших у Великобританії компаній обробної промисловості, підрозділ світового лідера технологічних розробок у сфері автомобілебудування Delphi Automotive PLC, – компанія Delphi Diesel Systems отримала фінансування від автомобільної Ради на суму 4.1 млн. ф. ст. та спрямувала його на розробку акумуляторної системи подачі полива [9]. Завдяки

вкладеним інвестиціям з 2018 р. підприємство випустить на ринок двигуни для вантажного автотранспорту, попит на які пред'являють виробники комплектного обладнання. Необхідною умовою інвестування є збереження робочих місць на підприємстві та створення додаткових одинадцяти.

Toolspec – це інструментальний завод, який представлений на ринку Великобританії з 1961 р. Протягом останніх 25 років підприємство є лідером не лише у виробництві патрубків, але й збірки «під ключ» будь-яких конструкцій з порожнистих профілів для задоволення потреб автомобілебудування, будівництва та сільського господарства. Найбільші інвестиції від проекту Ініціативи розширеного виробництва в логістичних мережах Toolspec реалізувала в формі придбання трьох станків: двох високотехнологічних гнучких пресів фірми Unison (Великобританія) та обробного центру. Модернізація устаткування Toolspec дає можливість не лише підвищити якість вироблених деталей, пропонувати комплексні вироби, але й шукати шляхи укладання більш вигідних контрактів на ринку. 10% від загальної суми інвестицій спрямовуються на створення дев'яти додаткових робочих місць протягом наступних декількох років завдяки участі підприємства в курсах підвищення кваліфікації від Спільки виробників і продавців автомобілів. Пріоритетним вважається залучення молоді, здатної швидко адаптуватися до роботи на новому обладнанні з інтерфейсом на базі Windows. Робітникам із досвідом роботи на Toolspec передають функції з прискорення операцій та виготовлення традиційних компонентів на інших станках [10].

Важливим напрямком роботи Групи логістичних ланцюжків автомобільної Ради є об'єднання мереж виробників деталей у морському, космічному господарстві, автоспорті, автомобілебудуванні. Інституційні ініціативи мають виявляти та розвивати підприємства, здатні продукувати деталі преміум-класу для всіх секторів машинобудівного комплексу та постачати їх виробникам комплектного обладнання, які розташовані в Великобританії. Зазначені цілі можуть бути досягнуті в тому числі завдяки співпраці з Британською банківською асоціацією щодо подолання після кризових явищ та бар'єрів у доступі до фінансування. Бачення експертів щодо розширення діяльності британських логістичних мереж полягає в удосконаленні комунікаційних зв'язків між автомобілебудівним сектором та банківським сектором; розробці нових спеціальних кредитів для сектору автомобілебудування, адже нагальним є питання подолання фінансового розриву між розміщенням заявок на інструментальне обладнання з боку виробників комплектного обладнання та оплатою в момент початку виробництва; співпраці з уря-

дом щодо подолання «провалів ринку»; застосуванні альтернативних джерел фінансування економічного зростання завдяки підтримці та наданні відповідних фінансових послуг з боку Фонду бізнес-зростання та британського бізнес-банку.

Висновки і пропозиції. Таким чином, сучасне автомобілебудування Великобританії перетворилося на потужний висококонкурентний сектор національної економіки. Підприємства галузі представляють найбільш відомі світові автомобільні бренди. Наявні проблеми галузі пов'язані з імпортною залежністю мають позитивний досвід розв'язання. Так, завдяки злагодженій співпраці уряду, галузевих спілок, фондів розвитку та банків залучене в автомобілебудування фінансування дає підстави стверджувати, що заплановане в програмних документах річне виробництво обсягом два мільйони одиниць є досяжним у найближчій перспективі. Підтвердженням цього є результати виробничої діяльності таких потужних підприємств як Jaguar Land Rover (подвоєння випуску з 2010 по 2014 р.) та Nissan (збільшення доданої вартості виготовленої продукції, зростання експортної виручки), а також інших автовиробників. Подальше розширення національного виробництва автомобілів у першу чергу залежить від модернізації завдяки державним та приватним капіталовкладенням логістичної мережі галузі. Залучення в процес виробництва британських компонентів спричинить мультиплікативний інвестиційний ефект у галузі, об'єднає автовиробників із постачальниками виробничих компонентів. Місцеві виробники мають трансформувати маркетингові стратегії виходу на ринок, орієнтуватися як на споживачів з низькими доходами, так і на світових виробників автомобілів і покупців із високим рівнем доходу. Ініціативи, запропоновані Інвестиційною організацією автомобілебудування, виявилися ефективними та дали помітний ефект у залученні внутрішніх інвестицій, особливо в діяльність експортоорієнтованих компаній. Подальше залучення інвестицій у галузь залежить і від поінформованості інвесторів, тому дані про виробничі потужності, аналіз цін на імпортовану продукцію є актуальними й мають постійно оновлюватися. Наявним є брак інформації про вимоги, які висувають покупці та продавці продукції, особливо в рамках застарілих логістичних ланцюжків. Виконання вимог щодо наявності внутрішніх компонентів у кінцевому продукті є вкрай нагальним для Великобританії, особливо з огляду залучення молодих фахівців у дану сферу діяльності. Каталізатором зазначених процесів у Великобританії виступає уряд, адже він є гарантом рівня довіри інвесторів до модернізації на ринку автомобілебудування Великобританії.

Список літератури:

1. The Society of Motor Manufacturers and Traders (SMMT). MOTOR INDUSTRY FACTS 2014 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.smmt.co.uk/reports-publications/#uk-automotive|responsiveTabs1>.
2. Bloom J. Car industry troubles [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://news.bbc.co.uk/2/hi/in_depth/business/2000/review/1072543.stm#7709060988276577.
3. UK car manufacturing hits six-year high [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.smmt.co.uk/2014/01/uk-car-manufacturing-hits-six-year-high/>.
4. 2014 Dealer Profitability Analysis [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.motortrader.com/surveys/dealer-profitability-2014-ase-report/>.
5. Industrial strategy: government and industry in partnership [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.gov.uk/government/collections/industrial-strategy-government-and-industry-in-partnership>.
6. Car industry attracting overseas investment [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://news.trestonltd.co.uk>.
7. Minter S. UK Manufacturing: Open for Business [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.industryweek.com/trade/uk-manufacturing-open-business>.
8. Knapman C. The history of Nissan's Sunderland factory [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.telegraph.co.uk/motoring/car-manufacturers/nissan/9753733/The-history-of-Nissans-Sunderland-factory.html>.
9. Finance Birmingham invests in Delphi to fund major automotive development [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.thebiponline.co.uk/bip/finance-birmingham-invests-in-delphi-to-fund-major-automotive-development/>.
10. Toolspec set to build blue chip customer base after Advanced Manufacturing Supply Chain Initiative (AMSCI) support [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.industryforum.co.uk/resources/case-studies/toolspec/>.

Череп А. В.
Осаул А. А.

Запорожский национальный университет

УПРАВЛЕНИЕ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ В СФЕРЕ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ ВЕЛИКОБРИТАНИИ

Резюме

Исследованы актуальные направления инвестирования в предприятия автомобилестроения Великобритании. Сделан акцент на ведущей роли правительства в формировании стратегии управления международной инвестиционной деятельностью предприятий отрасли. Проанализированы способы решения главных проблем развития отрасли.

Ключевые слова: автомобилестроение, инвестиции, инновации, технологии, НИОКР, логистические цепочки, Совет автомобильной промышленности, диверсификация, модернизация.

Cherep A.V.
Osaul A. O.

Zaporizhzhya National University

AUTOMOTIVE INDUSTRIES INVESTMENT ACTIVITY MANAGEMENT OF GREAT BRITAIN

Summary

Perspective investment trends of the UK automotive enterprises are investigated. The leading role of British government in the formation of the investment activity's management strategy is emphasized. Methods of the main industry's problems solutions are analyzed.

Keywords: automotive industry, investments, innovations, technologies, R&D, supply chains, Automotive Council, diversification, modernization.

УДК 338.43:001.82

Паска І. М.
Яценко Ю. А.

Білоцерківський національний аграрний університет

МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАЛОГО РОЗВИТКУ АГРАРНОЇ СФЕРИ

У статті обґрунтовано методологічні засади сталого розвитку аграрної сфери економіки. Запропоновано систему специфічних принципів, які враховують особливості економічного, екологічного та соціального розвитку агросфери. Здійснено моніторинг стратегічних цілей та індикаторів сталого розвитку сільського господарства.

Ключові слова: аграрна сфера, індикатори сталого розвитку, методологія, принципи сталого розвитку, сталий розвиток.

Постановка проблеми. Вихід села на якісно новий рівень розвитку є одним із найважливіших державних завдань, що є неможливим без науково обґрунтованої методології. Також надзвичайної актуальності набуває проблема оцінки і виміру сталого розвитку агросфери.

Аналіз останніх досліджень і публікацій показав, що проблема теоретико-методологічного забезпечення сталого розвитку аграрної сфери викликає інтерес у багатьох науковців. Дослідженням даної проблематики займалися: Б.М. Данилишин, Ю.О. Лупенко, І.Н. Меренкова, В.Я. Месель-Веселяк, А.В. Петриков, О.Л. Попова, Є.В. Хлобистов, Л.Б. Шостак та ін. Разом з тим дане питання потребує подальшого дослідження.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. У вищезгаданих дослідженнях закладене вагоме методологічне підґрунтя для дослідження проблем забезпечення сталого розвитку агросфери. Проте, попри значну наукову зацікавленість, питання методологічного забезпечення сталого розвитку аграрної сфери потребують подальшого дослідження.

Мета статті. Метою даного дослідження є обґрунтування методологічних засад розвитку аграрної сфери в контексті сталості.

Виклад основного матеріалу. Згідно з рішеннями саміту Організації Об'єднаних Націй зі сталого розвитку «Ріо+20», що відбувся 2012 р. в Ріо-де-Жанейро, адекватним сучасному стану і перспективам розвитку світової цивілізації визначено розгорнутий концепт сталого розвитку за трьома основними імперативами: екологічним, який визначає умови й межі відновлення екологічних систем унаслідок їх експлуатації; економічним, що передбачає формування економічної системи, гармонізованої з екологічним чинником розвитку; соціальним, який затверджує право людини на високий життєвий рівень в умовах екологічної безпеки і благополуччя.

Проблема переведення національного господарства на модель сталого розвитку є надзвичайно складною і багатоаспектною.

Національними цілями сталого розвитку держави (за Б. Данилишином та Л. Шостак) [1] повинні стати:

1. Економічне зростання – забезпечення можливостей, мотивів і гарантій праці громадян, якості життя, функціонування змішаної економіки та раціонального споживання матеріальних ресурсів.

2. Охорона навколишнього природного середовища – створення умов усім громадянам для життя