

## ДИНАМІКА ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ АВТОМОБІЛЕБУДІВНОЇ ПРОДУКЦІЇ УКРАЇНИ ТА УКРАЇНСЬКОГО ПРИЧОРНОМОР'Я

### DYNAMICS OF FOREIGN ECONOMIC ACTIVITY OF THE AUTOMOBILE PRODUCTS IN UKRAINE AND UKRAINIAN BLACK SEA REGION

*У статті досліджено, проаналізовано та охарактеризовано товарну структуру зовнішньої торгівлі України автомобілебудівною продукцією по секторах, а саме автомобілями легковими, вантажними та автобусами, за 2009–2015 рр. у табличній і графічній формах. Відображено та охарактеризовано динаміку зовнішньоторговельного обороту і зовнішньоторговельного балансу автомобілебудівної продукції за період 2009–2015 рр. Представлено товарну структуру експорту та імпорту Причорноморського регіону наземними транспортними засобами за 2011–2014 рр., а також динаміку часток експорту та імпорту засобів наземного транспорту Причорноморського економічного регіону. Визначено проблеми та перспективи розвитку зовнішньоекономічної діяльності в Україні загалом та у Причорноморському регіоні зокрема.*

**Ключові слова:** зовнішньоекономічна діяльність, експорт, імпорт, зовнішньоторговельний оборот, зовнішньоторговельний баланс, автомобілебудівна продукція, Причорноморський економічний регіон.

*В статье исследована, проанализирована и охарактеризована товарная структура внешней торговли Украины автомобилестроительной продукцией по секторам, а именно автомобилями легковыми, грузовыми и автобусами, за 2009–2015 гг. в табличной и графической формах. Отражена и охарактеризована динамика внешнеторгового оборота и внешнеторгового баланса автомобилестроительной продук-*

*ции за период с 2009–2015 гг. Представлена товарная структура экспорта и импорта Причерноморского региона наземными транспортными средствами за 2011–2014 гг., а также динамика долей экспорта и импорта средств наземного транспорта Причерноморского экономического региона. Определены проблемы и перспективы развития внешнеэкономической деятельности в Украине в целом и в Причерноморском регионе.*

**Ключевые слова:** внешнеэкономическая деятельность, экспорт, импорт, внешне-торговый оборот, внешнеторговый баланс, автомобилестроительная продукция, Причерноморский экономический регион.

*The article investigates, analyzes and characterizes the commodity structure of Ukraine's foreign trade in automotive products sectors, namely: cars, trucks and buses in tables and graphics for the years 2009–2015. The dynamics of foreign trade turnover and foreign trade balance of automotive products has been displayed and characterized for the years 2009–2015. The structure of exports and imports of the Black Sea region of vehicles and the dynamics of particles export and import of vehicles the Black Sea Economic Region has been presented for the years 2011–2014. The problems and prospects of development of foreign trade in Ukraine in general and in the Black Sea region Economic Region have been identified.*

**Key words:** foreign trade, exports, imports, foreign trade turnover, foreign trade balance, the automobile products, Black Sea Economic Region.

УДК 339.9+629.113](477)

**Терлецька В.О.**

аспірант кафедри теоретичної і прикладної економіки  
Національний університет  
«Львівська політехніка»

**Малиновський Ю.В.**

к.е.н., доцент кафедри теоретичної і прикладної економіки  
Національний університет  
«Львівська політехніка»

**Постановка проблеми.** Сучасний стан зовнішньоекономічної діяльності автомобілебудівної продукції України показує негативні тенденції у своєму розвитку, що пов'язано з падінням обсягів як експорту, так і імпорту. Така ситуація є незадовільною і вимагає дослідження та аналізу його стану, тенденцій розвитку та факторів впливу на цей стан.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питанням, присвяченим аналізу стану ЗЕД України в сучасних умовах, проблемам ЗЕД підприємств України, оцінкою інноваційно-інвестиційної складової частини розвитку ЗЕД займалися такі вчені, як Шевчук О.М., Созанський Л.Й., Татарин Н.Б., Черчик Л.М., Прокопенко О.В., Захаркіна Л.С. та ін. Теоретичні і практичні аспекти вивчення питань щодо ЗЕД автомобілебудівної продукції відображено в працях Кузьміна О.Є., Коваленка Н.М., Фатенок-Ткачук А.О., Семирак О.С. та інших дослідників.

**Постановка завдання.** У статті планується дослідити, проаналізувати та охарактеризу-

вати товарну структуру зовнішньої торгівлі України автомобілебудівною продукцією по секторах; представити та охарактеризувати динаміку зовнішньоторговельного обороту і зовнішньоторговельного балансу автомобілебудівної продукції за період 2009–2015 рр.; розрахувати товарну структуру експорту та імпорту Причорноморського регіону наземними транспортними засобами за 2011–2014 рр., а також динаміку часток експорту та імпорту засобів наземного транспорту Причорноморського економічного регіону; визначити проблеми та перспективи розвитку зовнішньоекономічної діяльності в Україні загалом та у Причорноморському регіоні зокрема.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Сучасні процеси глобалізації зумовлюють необхідність інтеграції вітчизняного автомобілебудування у світовий економічний простір та інтенсивного розвитку на засадах інноваційно-інвестиційної інфраструктури. Теперішній етап розвитку ЗЕД ринку автомобілебудівної продукції характеризу-

ється значною перевагою імпорту над експортом. У такому аспекті особливої актуальності набувають питання прискореної інтеграції вітчизняних ринків до міжнародних товарних ринків та формування конкурентного середовища, яке би базувалося на ефективному стимулюванні вітчизняного виробника.

Як зазначає Черчик Л.М., зовнішньоекономічна діяльність відіграє вирішальну роль в умовах посилення інтеграційних процесів, забезпечує передумови активного розвитку підприємств на інноваційній основі, що визначає конкурентні переваги на світовому ринку товарів та послуг через упродовження комплексу сучасних форм, методів міжнародних економічних відносин, техніко-технологічного вдосконалення виробництва, підвищення продуктивності праці, якості продукції та послуг. Водночас зовнішньоекономічна діяльність підприємств сприяє відтворенню експортного потенціалу країни, залученню іноземних інвестицій, формуванню економіки відкритого типу [1, с. 21].

Із метою якісного аналізування ЗЕД ринку вітчизняної автомобілебудівної продукції доцільно охарактеризувати його стан та тенденції розвитку.

Автомобілебудівна продукція України представлена трьома сегментами, а саме: легковими автомобілями, вантажними автомобілями та автобусами. Як зазначається, «...ринок вітчизняної автомобілебудівної продукції займає лише 10% усього українського ринку автотранспортних засобів, 90% – імпорт...» [2]. Така ситуація є надзвичайно складною для вітчизняної економіки, оскільки в розвинених країнах світу ця сфера є провідною та стратегічною, зі зростаючим ступенем монополізації, що приносить належні відрахування до бюджетів усіх рівнів, і така політика підтримується на політичному рівні. Як бачимо, у нашій країні ситуація кардинально інша, і політичне бачення цієї картини цілком підтверджується прийнятими законами та проектами, зокрема проектом Закону «Про внесення змін до підрозділу 5 розділу ХХ «Перехідні положення» Податкового кодексу України щодо стимулювання розвитку ринку вживаних

транспортних засобів» (зниження акцизу на вживані авто) від 07.10.2015 № 3251, що руйнує вітчизняне автомобілебудування на відміну від протекціонізму і підтримки з боку держави. Для вітчизняного автомобілебудування потрібен захист держави на правовому рівні субсидіями та пільгами. У таких умовах даний ринок, який на сьогодні не можна назвати галуззю, почне функціонувати.

Український внутрішній ринок не зможе поглинути велику кількість додаткової продукції без застосування деяких заходів, що можуть застосуватися урядом на власний розсуд [3, с. 8]. Однак якщо експорт уже диверсифіковано по декільком експортним ринкам, компанії можуть знайти можливість наростити обсяги продажів на інших ринках збуту, якщо один із них буде втрачено. Набагато легше збільшити частку на декількох ринках невеликими частинами, ніж на одному ринку на велику суму в один момент.

Основними постачальниками автомобілебудівної продукції на ринок України є іноземні виробники, продукція яких, витісняючи вітчизняні підприємства на ринку, обмежує їх прибутковість. Питома вага імпорту в 2011 р. на ринку становить 72,5%. Однак і між вітчизняними виробниками загострилася конкурентна боротьба за збільшення частки ринку.

Доцільно проаналізувати товарну структуру зовнішньої торгівлі України автомобілебудівною продукцією по секторах. Товарна структура зовнішньої торгівлі України автомобілями легковими за 2009–2015 рр. представлена в табл. 1.

Як видно з табл. 1, величина імпорту автомобілів легкових значно перевищує величину експорту. Така динаміка спостерігалася за період з 2009 по 2015 р. Обсяг експорту зростав з 2009 по 2011 р., проте, як видно з таблиці, починаючи з 2012 р. різко падає, і в 2015 р. його значення становило \$12,57 млн. Обсяг експорту в натуральному виразі становив 0,3 тис. од. у 2015 р., а найвище його значення становило за розглянутий період 39,89 тис. од. у 2011 р.

Обсяг імпорту зріс за період 2009–2012 рр. і з 2013 по 2015 р. мав тенденцію до скорочення.

Таблиця 1

**Товарна структура зовнішньої торгівлі автомобілів легкових за 2009–2015 рр.**

Роки	Експорт			Імпорт		
	млн.\$	у % до попереднього року	тис. од.	млн.\$	у % до попереднього року	тис. од.
2009	126,43	-	18,08	935,10	-	61,26
2010	217,47	172,01	32,71	1743,52	186,45	106,78
2011	283,28	130,26	39,89	2979,47	170,89	189,90
2012	214,09	75,58	27,17	3247,14	108,98	204,96
2013	48,92	22,85	6,04	2995,49	92,25	173,20
2014	19,77	40,41	2,14	1209,95	40,39	62,62
2015	12,57	63,58	0,3	824,04	68,11	62,33

Джерело: сформовано авторами на основі [<http://www.ukrstat.gov.ua>]

Товарна структура зовнішньої торгівлі України автомобілями вантажними за 2009–2015 рр. представлена в табл. 2.

Як видно з таблиці 2, обсяг експорту автомобілів вантажних представлений стійкою динамікою за розглянутий період: зростав у 2009–2011 рр., та незначно скоротився в 2012–2015 рр. Значення частки обсягів експорту автомобілів вантажних є меншим за значення частки обсягів експорту автомобілів легкових, тобто в Україні це другий ринок за обсягами після ринку легкових автомобілів, проте цей ринок ілюструє стійку тенденцію функціонування. У 2015 р. експорт автомобілів вантажних становив 0,62 тис. од.

Обсяг імпорту зростав за період 2009–2012 рр. та скоротився – за 2013–2015 рр. Найбільше зна-

чення зафіксовано у 2012 р. – \$846,56 млн., а найменше – \$161,39 млн.

Товарна структура зовнішньої торгівлі України автобусами за 2009–2015 рр. представлена в табл. 3.

Як видно з табл. 3, обсяг експорту та імпорту автобусів є значно нижчим, ніж обсяг експорту та імпорту автомобілів легкових та вантажних. Даний ринок представлений найменшою часткою ринку між зазначеними ринками. Тенденція до зростання обсягів експорту та імпорту автобусів супроводжувалась з 2009 по 2012 р., а починаючи з 2013 р. бачимо різкий спад.

Товарна структура зовнішньої торгівлі України автомобілебудівною продукцією за 2009–2015 рр. представлена в табл. 4.

Таблиця 2

**Товарна структура зовнішньої торгівлі автомобілями вантажними за 2009–2015 рр.**

Роки	Експорт			Імпот		
	млн.\$	у % до попереднього року	тис. од.	млн.\$	у % до попереднього року	тис. од.
2009	42,84	-	1,38	234,96	-	25,83
2010	61,09	142,60	2,19	426,56	181,55	55,45
2011	63,06	103,22	1,30	768,76	180,22	113,95
2012	58,81	93,26	1,49	846,56	110,11	145,23
2013	58,02	98,66	0,84	755,11	89,20	124,94
2014	54,98	94,76	0,78	359,60	47,62	82,12
2015	38,96	70,86	0,62	161,39	44,88	22,49

Джерело: сформовано авторами на основі [<http://www.ukrstat.gov.ua>]

Таблиця 3

**Товарна структура зовнішньої торгівлі автобусами за 2009–2015 рр.**

Роки	Експорт			Імпорт		
	млн.\$	у % до попереднього року	тис. од.	млн.\$	у % до попереднього року	тис. од.
2009	11,89	-	0,28	27,38	-	0,97
2010	21,38	179,81	0,53	31,21	113,99	1,65
2011	38,74	181,19	0,63	56,79	181,96	2,84
2012	50,26	129,74	1,07	86,54	152,39	4,15
2013	24,82	49,38	0,54	46,36	53,57	2,93
2014	8,84	35,62	0,19	15,43	33,28	1,25
2015	3,30	37,33	0,09	15,54	100,71	1,51

Джерело: сформовано авторами на основі [<http://www.ukrstat.gov.ua>]

Таблиця 4

**Товарна структура зовнішньої торгівлі автомобілебудівною продукцією за 2009–2015 рр.**

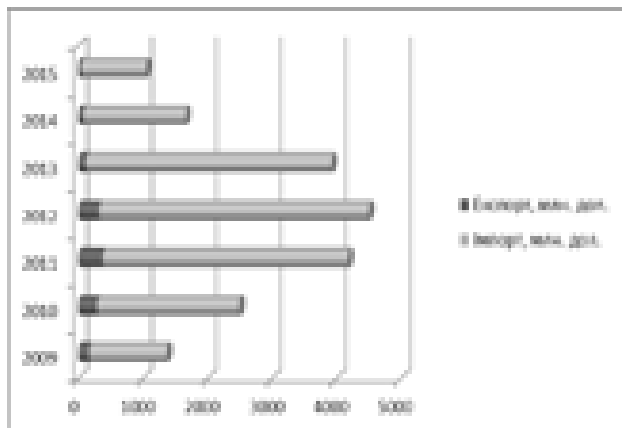
Роки	Експорт			Імпорт		
	млн.\$	у % до попереднього року	тис. од.	млн.\$	у % до попереднього року	тис. од.
2009	181,16	-	19,74	1197,44	-	88,06
2010	299,94	165,57	35,43	2201,29	183,83	163,88
2011	385,08	128,39	41,82	3805,02	172,85	306,69
2012	323,16	83,92	29,73	4180,24	109,86	354,34
2013	131,76	40,77	7,42	3796,96	90,83	301,07
2014	83,59	63,44	3,11	1584,98	41,74	145,99
2015	54,83	65,59	1,01	1000,97	63,15	86,33

Джерело: сформовано авторами на основі [<http://www.ukrstat.gov.ua>]

Із табл. 4 видно, що величина експорту автомобілебудівної продукції зростала за період 2009–2011 рр. та проілюструвала спад з 2013 по 2015 р. Обсяг експорту в 2015 р. становив \$54,83 млн. та 1,01 тис. од.

Величина імпорту автомобілебудівної продукції зростала з 2010 по 2012 р. та скоротилась у 2013 р. і мала тенденцію до зниження. Обсяг імпорту в 2015 р. становив \$1000,97 млн. та 86,33 од.

Товарна структура зовнішньої торгівлі України автомобілебудівною продукцією за 2009–2015 рр. представлена на рис. 1



**Рис. 1. Динаміка зовнішньої торгівлі автомобілебудівною продукцією за 2009–2015 рр. [3]**

Як бачимо з рис. 1, у структурі зовнішньої торгівлі переважає імпорт, а експорт займає лише незначну частку. У 2009 р. експорт становив 15,13% від обсягу імпорту, у 2010 р. – 13,62%, у 2011 р. – 10,12%, у 2012 р. – 7,73%, у 2013 р. – 3,47%, у 2014 р. – 5,27%, у 2015 р. – 5,48%. Спостерігається спадна тенденція, хоча з 2013 р. частка експорту незначно зростає.

Варто проаналізувати й оцінити зовнішньоторговельний оборот (О) і зовнішньоторговельний баланс (В) автомобілебудівної продукції. Динаміка зовнішньоторговельного обороту (О) і зовнішньоторговельного балансу (В) автомобілебудівної продукції за період 2009–2015 рр. відображена в табл. 5.

Таблиця 5

**Динаміка зовнішньоторговельного обороту (О) і зовнішньоторговельного балансу (В) автомобілебудівної продукції за 2009–2015 рр., \$млн.**

Роки	Зовнішньоторговельний оборот (О)	Зовнішньоторговельний баланс (В)
2009	1378,60	-1016,28
2010	2501,23	-1901,35
2011	4190,10	-3419,94
2012	4503,40	-3857,08
2013	3928,72	-3665,20
2014	1668,57	-1501,39
2015	1055,80	-946,14

Джерело: сформовано авторами на основі [http://www.ukrstat.gov.ua]

За розглянутий період Україна мала від'ємне сальдо зовнішньої торгівлі автомобілебудівною продукцією. Це означає, що за вказаний період збільшилась імпортозалежність у цій галузі, особливо за 2011–2013 рр., проте, як бачимо з таблиці, від'ємне сальдо зовнішньої торгівлі в 2014 р. скоротилося і становить 40,96% обсягу сальдо 2013 р., а в 2015 р. – 25,81% обсягу 2013 р. Це є позитивною тенденцією для ринку автомобілебудівної продукції.

Товарна структура експорту загалом та наземними транспортними засобами Причорномор-

Таблиця 6

**Товарна структура експорту Причорноморського регіону за 2011–2014 рр., \$ тис.**

№	Регіони	2011	2012	2013	2014
1	АР Крим	675977,8	891119,1	914940,6	-
1.1	засоби наземного транспорту, крім залізничного	170,5	495,6	280,5	-
2	Миколаївська	1654399,1	2370904,4	2174097,7	1837492,1
2.1	засоби наземного транспорту, крім залізничного	202,2	143,6	192,4	198,3
3	Одеська	1541120,7	1804326,7	1628431,2	1780071,2
3.1	засоби наземного транспорту, крім залізничного	2305,5	2894,7	2697,2	2153,3
4	Херсонська	339152,1	328469,9	369051,4	359947,5
4.1	засоби наземного транспорту, крім залізничного	2247,8	3333,6	163,0	3059,5
5	м. Севастополь	124115,2	159411,3	999831,9	-
5.1	засоби наземного транспорту, крім залізничного	162,5	149,6	38,9	-

Джерело: сформовано авторами на основі [4]

ського економічного регіону за 2011–2014 рр. представлена в табл. 6.

Як видно з табл. 6, за обсягами експорту наземних транспортних засобів найбільше експортували Одеська та Херсонська області, хоча в 2014 р. Херсонська область експортувала найбільше за інші області, а саме на суму \$3 059,5 тис., Одеська область – на суму \$2 153,3 тис.

Динаміка часток експорту засобів наземного транспорту Причорноморського економічного регіону за 2011–2014 рр. відображена в табл. 7.

Як видно з табл. 7, динаміка часток експорту засобів наземного транспорту у Причорноморському економічному регіоні є незначною. Основну частку експорту забезпечують Одеська і Херсонська області.

Товарна структура імпорту Причорноморського економічного регіону за 2011–2014 рр. представлена в табл. 8.

Як видно з табл. 8, за обсягами імпорту наземних транспортних засобів найбільше імпортували Одеська та Миколаївська області.

Динаміка часток імпорту засобів наземного транспорту Причорноморського економічного регіону за 2011–2014 рр. представлена в табл. 9.

Як видно з табл. 9, динаміка часток імпорту засобів наземного транспорту у Причорноморському економічному регіоні є незначною, проте перевищує експорт. Найбільшу частку засобів наземного транспорту імпортує Миколаївська область, трохи меншу – Херсонська та Одеська області.

Таблиця 7

**Динаміка часток експорту засобів наземного транспорту Причорноморського економічного регіону за 2011–2014 рр., %**

№	Регіони	2011	2012	2013	2014
1	АР Крим	100	100	100	-
1.1	засоби наземного транспорту, крім залізничного	0,03	0,06	0,03	-
2	Миколаївська	100	100	100	100
2.1	засоби наземного транспорту, крім залізничного	0,01	0,01	0,01	0,01
3	Одеська	100	100	100	100
3.1	засоби наземного транспорту, крім залізничного	0,15	0,16	0,17	0,12
4	Херсонська	100	100	100	100
4.1	засоби наземного транспорту, крім залізничного	0,66	1,02	0,04	0,85
5	м. Севастополь	100	100	100	-
5.1	засоби наземного транспорту, крім залізничного	0,13	0,1	0,0	-

Джерело: сформовано авторами на основі [4]

Таблиця 8

**Товарна структура імпорту Причорноморського економічного регіону за 2011–2014 рр., \$ тис.**

№	Регіони	2011	2012	2013	2014
1	АР Крим	1466047,7	1436877,3	1045258,7	-
1.1	засоби наземного транспорту, крім залізничного	2569,1	3481,1	22717,9	-
2	Миколаївська	1041482,1	895686,2	928887,4	631269,2
2.1	засоби наземного транспорту, крім залізничного	118796,6	107284,8	104202,6	48112,4
3	Одеська	4014172,6	4304936,4	4347747,8	2308024,7
3.1	засоби наземного транспорту, крім залізничного	156541,7	170771,7	157780,8	81145,7
4	Херсонська	238543,6	207632,9	274622,2	186306,3
4.1	засоби наземного транспорту, крім залізничного	16227,3	7609,8	6579,0	7450,9
5	м. Севастополь	101661,4	145333,9	106893,6	-
5.1	засоби наземного транспорту, крім залізничного	3987,4	3799,4	7844,2	-

Джерело: сформовано авторами на основі [4]



**Динаміка часток імпорту засобів наземного транспорту  
Причорноморського економічного регіону за 2011–2014 рр., %**

№	Регіони	2011	2012	2013	2014
1	АР Крим	100	100	100	-
1.1	засоби наземного транспорту, крім залізничного	0,18	0,24	2,17	-
2	Миколаївська	100	100	100	100
2.1	засоби наземного транспорту, крім залізничного	11,41	11,98	11,22	7,62
3	Одеська	100	100	100	100
3.1	засоби наземного транспорту, крім залізничного	3,9	3,97	3,63	3,52
4	Херсонська	100	100	100	100
4.1	засоби наземного транспорту, крім залізничного	6,8	3,67	2,4	4
5	м. Севастополь	100	100	100	-
5.1	засоби наземного транспорту, крім залізничного	3,92	2,61	7,34	-

Джерело: сформовано авторами на основі [4]

Основними групами зовнішніх чинників, що стримують розвиток зовнішньоекономічної діяльності підприємств, є чинники глобального середовища, фінансово-економічні, інституційні, політичні. Коментуючи основні з них, варто зауважити, що ті чи інші впливи носять «міжгруповий» характер, оскільки формування економічної взаємодії та її середовища на міжнародному рівні визначається сукупним впливом різних чинників. Зокрема, до першої групи можна віднести: наслідки світової фінансово-економічної кризи 2008–2010 рр.; високий рівень конкуренції на світових ринках; бар'єри входу на ринки розвинених країн; сформований розподіл сфер та зон впливу; спеціалізацію провідних компаній світу. Низький рівень інвестиційної привабливості та несприятливий інвестиційний клімат передусім не дають змоги отримати достатньої кількості фінансових ресурсів для розвитку підприємств, упровадження сучасних технологій, технічного переоснащення, наукових розробок, упровадження інновацій. Окрім того, для більшості сфер діяльності характерні тривалі терміни окупності інвестицій, несприятлива динаміка цін, інфляційні процеси тощо. Варто визнати як дестимуляційні кредитну (недоступність кредитних ресурсів), податкову (конфіскаційний характер), валютну та митну політики держави [1, с. 24].

Основним чинником і проблемою функціонування вітчизняних підприємств автомобілебудівної продукції є політичне поле, яке на сьогодні створює значні перешкоди для розвитку вітчизняного ринку автомобілебудівної продукції, хоча в розвинених країнах світу ситуація зовсім інша. Тому, на думку авторів, основою прогресивного функціонування є зміни інституційного характеру, які повинні забезпечити формування раціонального, ефективного та стимуляційного нормативно-правового середовища для діяльності підприємств.

Як зазначає Черчик Л.М., потребує перегляду зовнішньоекономічна політика держави щодо підтримки національних виробників, нарощування їхнього експортного потенціалу, усунення ефекту імпортозаміщення, оптимізації товарної та географічної структури експорту-імпорту [1, с. 25].

**Висновки з проведеного дослідження.** Як видно з проведених досліджень, Україна є імпортозалежною державою у сфері автомобілебудівної продукції. Обсяги експорту є надзвичайно малими порівняно з обсягами імпорту. Це негативна тенденція зовнішньоекономічної діяльності у даній сфері, тому в сучасних умовах економічної нестабільності та дисбалансів одним із пріоритетних завдань державного управління економікою як на макро-, так і на макрорівні є політика протекціонізму, стабілізації стану та забезпечення прогресивного розвитку ринку автомобілебудівної продукції з метою перетворення ринку в галузь автомобілебудування, яка є пріоритетною та стратегічною для нашої країни. Що стосується Українського Причорноморського регіону, то зовнішньоекономічна торгівля наземними транспортними засобами здійснюється досить малими обсягами як експорту, так і імпорту. Найбільшу частку у структурі експорту наземних транспортних засобів у регіоні займає Херсонська область, а у структурі імпорту – Миколаївська. Основними завданнями на державному рівні в регіоні є підтримка галузей, ринків для ефективного функціонування.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Черчик Л. Основні проблеми зовнішньоекономічної діяльності підприємств України / Л. Черчик // Економічний часопис Східноєвропейського національного університету імені Лесі Українки. – 2015. –

№ 2. – С. 21–26 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://nbuv.gov.ua/UJRN/echscenu\\_2015\\_2\\_6](http://nbuv.gov.ua/UJRN/echscenu_2015_2_6).

2. Автоконсалтинг [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.autoconsulting.com.ua/>.

3. Сектор машинобудування в Україні: стратегічні альтернативи і короткострокові заходи з огляду на

припинення торгівлі з Росією / Серія консультативних робіт [PP/02/2014] // Інститут економічних досліджень та політичних консультацій / Німецька консультативна група. – Берлін/Київ, 2014. – 21 с.

4. Статистичний збірник «Регіони України». Частина 2. – Київ, 2015. – С. 1– 681.

## СТРАТЕГІЧНІ ОРІЄНТИРИ ПОТЕНЦІАЛУ РОЗВИТКУ ІНТЕГРОВАНИХ СТРУКТУР В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

### STRATEGIC GUIDELINES FOR THE DEVELOPMENT POTENTIAL OF INTEGRATED STRUCTURES IN THE CONTEXT OF GLOBALIZATION

*У статті розкриваються сутнісні складники інтеграції, виокремлюються класифікаційні ознаки та основні організаційні форми інтегрованих структур в умовах глобалізації та оцінюється стратегічний потенціал процесу інтеграції українських суб'єктів господарювання.*

**Ключові слова:** інтегрована структура, сталий розвиток, організаційні форми інтегрованих структур, стратегічні бізнес-моделі, типи ризиків суб'єктів інтегрованих структур, глобалізація.

*В статье раскрываются сущностные составляющие интеграции, выделяются классификационные признаки и основные организационные формы интегрированных структур в условиях глобализации и оценивается стратегический потенциал про-*

*цесса интеграции украинских субъектов хозяйствования.*

**Ключевые слова:** интегрированная структура, устойчивое развитие, организационные формы интегрированных структур, стратегические бизнес-модели, типы рисков субъектов интегрированных структур, глобализация.

*The article describes the essential components of integration, distinguishes classification features and basic organizational forms of integrated structures in the conditions of globalization and evaluated strategic potential of integration Ukrainian entities.*

**Key words:** integrated structure, sustainability, organization form of integrated structures, strategic business models, risk types of subjects, globalization.

УДК 334.012

**Усенко Ю.В.**

викладач кафедри менеджменту і маркетингу

Київський національний лінгвістичний університет

**Постановка проблеми.** З урахуванням тенденцій реформування усіх сфер суспільного життя в Україні, які відбуваються сьогодні та обговорюються на міжнародних рівнях, аналіз потенціалу вітчизняних інтегрованих структур має значення для подальшого соціально-економічного розвитку нашої держави. Дане дослідження актуалізує розкриття потенціалу великих вітчизняних підприємств на рівні регіонів та створення ефективних моделей щодо їх управління в умовах глобалізації.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Різним аспектам даної проблеми присвячено роботи багатьох вітчизняних і зарубіжних учених, у тому числі С. Білоусової, П. Саблука, Н. Скопенко, М. Алле, Г. Баккер та ін.

**Постановка завдання.** Мета статті – дослідити організаційно-економічний потенціал розвитку вітчизняних інтегрованих структур та особливості їх формування в умовах мінливості конкурентного середовища в Україні та тенденцій глобалізації.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Перелік форм прояву інтегрованих структур не викликає заперечень. На нашу думку, вони є сутнісними як на рівні національних економік, так і на міжнародному рівні. З позицій еволюції інтегрованих структур різняться організаційно-економічні

умови їх функціонування і, відповідно, стратегічні бізнес-моделі щодо управління ними.

На думку більшості фахівців, в основі інтегрованих структур лежать інтеграційні процеси. На рівні окремого господарюючого суб'єкта це можуть бути відносини кооперації, комбінування, спеціалізації тощо. На нашу думку, на рівні галузі масштабність даних процесів зростає і, відповідно, ускладнюється механізм їх управління. Сучасна економічна література виокремлює кілька визначень сутності поняття «інтеграція». Локанічним визначенням даної категорії є її трактування сучасними економічними словниками, де «інтеграція» тлумачиться як об'єднання економічних суб'єктів, поглиблення їхньої взаємодії, розвиток зв'язків між ними.

У загальному розумінні інтеграція (лат. *integrum* – ціле, *integratio* – відновлення) – це процес поєднання різних об'єктів (елементів, частин). Цей процес сприяє утворенню нового об'єкта (системи) з інноваційними характеристиками. Більшість учених виокремлюють економічну, соціальну, наукову, культурну та інші види інтеграції.

Сутнісні складники інтеграції, що виокремлюються різними вченими, вказують на множинність її теоретико-методологічних аспектів.