

франчайзинг, венчурний бізнес, аутсорсинг, аутстафінг, субконтрактація. Господарства населення також можуть бути учасниками коопераційних і кластерних утворень, що дозволить їм визначитися з подальшими перспективами розширення площ земельних ділянок і збільшення виробництва сільськогосподарської продукції.

Література.

1. Яворська Т.І. Стратегічні напрями розвитку малого бізнесу в сільському господарстві / Т.І. Яворська // Стратегія розвитку аграрного сектору економіки на період до 2020 року: Зб. мат. Чотирнадцятих річних зборів Всеукр. Конгресу вчених ек.-аграрників, 16-17 жовтня 2012 р., м. Київ. – К. : ННЦ «ІАЕ», 2013. – С. 742-746.
2. Прокопа І.В. Господарства населення в сучасному аграрному виробництві і сільському розвитку / І.В. Прокопа, Т.В. Беркута // НАН України; Ін-т економіки та прогнозування. – К., 2011. – 240 с.
3. Малік М.Й. Теоретичні засади та напрями трансформації особистих селянських господарств / М.Й. Малік, В.М. Заяць // Економіка АПК. – 2013. – № 5. – С. 87-95.
4. Кириленко І.Г. Структурні реформи на селі: світовий досвід, українські реалії / І.Г. Кириленко, В.Є. Івченко // Економіка АПК. – 2016. – № 2. – С. 5-11.
5. Лупенко Ю.О. Результати і проблеми реформування сільського господарства / Ю.О. Лупенко, П.Т. Саблук, В.Я. Месель-Веселяк, М.М. Федоров // Економіка АПК. – 2014. – № 7. – С. 26-38.

ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ВАНТАЖНОГО АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

***ПЕРЕБИЙНІС В.І., Д.Е.Н., ПРОФЕСОР,
ПОЛТАВСЬКИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЕКОНОМІКИ І ТОРГІВЛІ,
ПОМАЗ О.М., К.Е.Н., ДОЦЕНТ,
ПОЛТАВСЬКА ДЕРЖАВНА АГРАРНА АКАДЕМІЯ,
ПОМАЗ Ю.В., К.І.Н., ДОЦЕНТ,
ПОЛТАВСЬКА ДЕРЖАВНА АГРАРНА АКАДЕМІЯ***

Значення власної автомобілебудівної галузі важко переоцінити, оскільки галузь здійснює потужний мультиплікативний вплив на економіку країни загалом внаслідок глибоких прямих і зворотних зв'язків з іншими галузями, що забезпечують її сировиною,

комплектуючими, а також виконують технічне обслуговування та ремонт автотранспорту, торгують супутніми товарами [6, с. 340], забезпечує високий показник доданої вартості (понад 70 %), формує попит на товари і послуги підприємств суміжних галузей (виробництво металопродукції, пластмас, автоскла, автохімії, тощо), стимулює науково-дослідну діяльність, один працюючий в автомобілебудуванні створює щонайменше 6 робочих місць в суміжних галузях [2, с. 79].

В країнах Східної Європи (наприклад, Чехія та Словаччина) автомобілебудування займає ключове місце в економіці, забезпечуючи створення 8-10 % внутрішнього валового продукту та понад 20 % промислового виробництва. В цих країнах виробляється більше 100 автомобілів на 1000 жителів, що дозволяє в повній мірі покривати внутрішній попит та експортувати значні обсяги. В умовах глобальної економічної кризи 2009-2010 рр. Чехія та Словаччина зберегли обсяги виробництва [2, с. 79].

Нині існує великий потенційний попит на продукцію автомобілебудування в Україні, проте, незважаючи на це, вітчизняний автомобільний ринок представлений переважно імпортною продукцією. Це свідчить про невідповідність попиту та пропозиції на ринку, а також про низьку конкурентоспроможність вітчизняної продукції порівняно з імпортними аналогами, забезпечення якої неможливе без проведення аналізу тенденцій вітчизняного автомобільного ринку. Такий аналіз дозволить надалі визначити вектор та сформулювати стратегії розвитку автомобілебудування в Україні [6, с. 340].

Низький показник насиченості ринку автомобілями можна пояснити низьким рівнем платоспроможності споживачів. Крім того, специфіка вітчизняного автомобільного ринку полягає у вагомості вторинного ринку автомобілів, як привезених з-за кордону, так і перепроданих в Україні [10, с. 101].

Вітчизняні автомобілевиробники виробляють вантажні автомобілі усіх класів. Так, до особливо малих відносять ЗАЗ Lanos пікап, Богдан 2310, Промтоварний фургон БАЗ Т713, Skoda Roomster, Skoda Roomster Praktik, до вантажівок малої вантажопідйомності – ISUZU NLR85AL, середньої вантажопідйомності ISUZU NMR85L, ISUZU NPR75L-KL/LL БАЗ 713.10, БАЗ 713.23, великої вантажопідйомності КрАЗ М16.1Х, КрАЗ М19.2R, КрАЗ С26.2М, КрАЗ С18.1, БАЗ 713.28, БАЗ Т518, БАЗ Т15188, БАЗ Т9016 тощо [6, с. 343].

Проте дослідники відзначають вузьку номенклатуру продукції вантажного автомобілебудування, а також відносно низький техніко-економічний рівень, слабо розвинуте виробництво комплектуючих, неналежну реалізацію потенціалу міжнародного науково-технічного співробітництва, відставання у впровадженні екологічних стандартів, невирішеність проблеми утилізації старих автомобілів, що істотно знижує ефективність задоволення попиту та змушує вітчизняних споживачів купувати вантажні автомобілі імпортного виробництва [6, 8].

Кременчуцький автомобільний завод залишається головним українським виробником вантажних автомобілів і одним з найбільших європейських автомобільних підприємств такого профілю. Він входить до холдингової компанії «АвтоКрАЗ», створеної в 1996 р. У 2002 р. 86,4 % її акцій перейшли до німецько-української спільної компанії «Мега Моторс». Становище заводу залишається непростим, однак останнім часом ситуація покращилась у зв'язку зі зростанням військових замовлень. Крім того, підприємство намагається поліпшувати свою діяльність і у сфері цивільної техніки, орієнтуватися на вимоги міжнародних стандартів. Так, зокрема, рухаючись у бік зниження вантажопідйомності, «АвтоКрАЗ» має цілеспрямований намір замінити іноземних конкурентів в сегменті мало- і середньотоннажної техніки на внутрішньому ринку. Зокрема підприємством розроблено і виготовлено середньотонажне шасі КрАЗ-5401Н2 вантажопідйомністю 6 т. Вперше в модельному ряду КрАЗа на цьому шасі встановлений 170-сильний чотирициліндровий рядний двигун екологічного класу Євро-5, що має поліпшені техніко-економічні показники по витраті палива [5].

Подальший розвиток транспорту в нашій державі безпосередньо пов'язаний з оновленням рухомого складу. Перед Україною, яка не має потужної бази виробництва вантажних автомобілів (крім КрАЗу, що випускає великовагові автомобілі підвищеної прохідності для експлуатації у складних умовах), стоять питання: а) розвитку власної бази вантажного автомобілебудування; б) імпортування автомобілів з інших країн; в) кооперування з зарубіжними виробниками автомобільного транспорту, використовуючи виробничі потужності того ж КрАЗу, інших машинобудівних заводів. Із зазначених варіантів, на наш погляд, найприйнятнішим є третій варіант.

Змінами до законодавства України вводиться посилення вимог до екологічних параметрів транспортних засобів при ввезенні до

Україні [1], зокрема з 1 січня 2016 р. забороняється ввозити автомобілі, які не відповідають екологічним вимогам стандарту «Євро-5», тобто виготовлені раніше 2010 року. Стандарт «Євро-5» обов'язковий для всіх нових вантажних автомобілів, що продаються в Євросоюзі, з жовтня 2008 року, для всіх легкових автомобілів – з 1 вересня 2009 року [9].

Ряд дослідників наголошують на необхідності створення на підприємствах вітчизняного автомобілебудування системи менеджменту якості, яка б орієнтувалася на глобальний ринок із забезпеченням критеріїв конкурентоспроможності [7, с. 102]. Таким чином, вітчизняні виробники мають орієнтуватися на підвищення якості своєї продукції із використанням новітніх науково-технічних досягнень.

Нашими дослідженнями [3, 4] встановлені наступні тенденції розвитку автомобільного транспорту: зростання швидкості руху транспортних засобів; збільшення вантажомісткості автомобілів та автомобільних поїздів; збільшення питомої ваги автотранспорту у структурі вантажоперевезень; насиченість ринку автомобільної техніки, де пропозиція перевищує попит (але придбати новітні автомобілі підприємства можуть лише при наявності відповідних коштів – власних чи позичених); вітчизняний автомобільний парк загалом не відповідає вимогам нормативів не лише «Євро-5», але навіть і «Євро-2» та «Євро-3» з екології, шумового фону та безпеки руху.

Перспективи розвитку автомобілебудування в Україні, здатного задовольнити потреби внутрішнього ринку, залежать від активізації державної політики у напрямках стимулювання розвитку виробництва; проведення реструктуризації і модернізації потужностей; зниження рівнів енерго- та ресурсоемності підприємств, освоєння виробництв гібридної техніки; реалізації підприємствами ефективної соціальної політики; вдосконалення виробничого, фінансового, маркетингового, логістичного менеджменту на підприємствах галузі; розширення послуг автосервісу.

Література.

1. Закон України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів» щодо колісних транспортних засобів» № 5177 від 8 серпня 2012 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2739-15>

2. Кривоконь О.Г. Сучасний стан та характеристика автомобілебудування як галузі промислового виробництва країни /

О.Г. Кривоконь // «Автомобіле- та тракторобудування». – Вісник НТУ «ХПІ». – 2011. – № 56. – С. 78-86.

3. Перебийніс В.І. Транспортний фактор забезпечення конкурентоспроможності продукції: [монографія] / В.І. Перебийніс, О.М. Помаз. – Полтава: РВВ ПУЕТ, 2011. – 187 с.

4. Перебийніс В.І. Транспортно-логістичні системи підприємств: формування та функціонування: [монографія] / В.І. Перебийніс, О.В. Перебийніс. – Полтава: РВЦ ПУСКУ, 2006. – 207 с.

5. Сайт ПАТ «АвтоКрАЗ». «Створене нове середньотонажне шасі КрАЗ-5401Н2». [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.autokraz.com.ua/index.php/uk/novini-ta-media/news/item/2915-sozdano-novoe-srednetonnazhnoe-shassi-kraz-5401n2>

6. Семирак О. С. Оцінювання характеристик ринку продукції автомобілебудування в Україні / О. С. Семирак // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Логістика. – 2014. – № 811. – С. 340-346.

7. Сорока К.О. Теоретичні аспекти управління якістю продукції на підприємствах автомобілебудування / К.О. Сорока, Є.А. Бабенко // Проблеми і перспективи розвитку підприємництва. – 2013. – № 2. – С. 98-103.

8. Чайченко Ю.В. Огляд автомобільного ринку України та тенденцій його розвитку [Електронний ресурс] / Ю.В. Чайченко, С.С. Яременко. – Режим доступу: http://www.rusnauka.com/8_NMIV_2013/Economics/6_131535.doc.htm.

9. Щодо заборони з 1 січня 2016 року ввезення та реєстрації автотранспортних засобів стандартів Євро-4 і нижче. Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.asmap.org.ua/index1.php?id=63310&clangid=1>

10. Юринець О.В. Тенденції та перспективи розвитку автомобілебудівної галузі України в після кризовий період / О.В. Юринець, О.Я. Марущак // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Проблеми економіки та управління. – 2013. – № 754. – С. 99-105.