

*jeconomicheskikh sistem razlichnyh ierarhicheskikh urovnej”], Izd-vo «Noulidzh» (doneckoe otделение), Doneck, Ukraïna. pp. 360–370.*

**Ключевые слова:** *информационная модель, экономическое поведение, конкурентоспособность продукции, принятие решений*

**Ключові слова:** *інформаційна модель, економічна поведінка, конкурентоспроможність продукції, прийняття рішень*

**Keywords:** *information model, economic behaviour, competitiveness of products, decision making*

УДК 330.33.012:669(477)

## ІНВЕСТИЦІЙНИЙ КЛІМАТ В АВТОМОБІЛЕБУДІВНІЙ ГАЛУЗІ

**Горошкова Лідія Анатоліївна**, д.е.н., доцент кафедри підприємництва, менеджменту організацій та логістики, академік Академії економічних наук України

**Волков Володимир Петрович**, д.т.н., проф., проректор з науково-педагогічної роботи, академік Академії економічних наук України

**Карбівничий Роман Олексійович**, аспірант, Запорізький національний університет

**Goroshkova Lidiya**, Doctor of economical science, The senior lecturer of the department of management organizations and logistics, Zaporozhye National University

**Volkov Vladimir**, Doctor of technical science, professor, Pro-rector of the scientific-pedagogical work, Zaporozhye National University

**Karbivnichiy Roman**, graduate student, Zaporozhye National University

*L. Goroshkova, V. Volkov, R. Karbivnichiy. Investment climate in motor industry.*

*In work the research of an investment climate as parameter of scientific - technological making economic safety of motor industry of Ukraine is carried out. Is proved, that dynamics of development of motor industry of Ukraine depends on volumes of investment resources in a fixed capital. Is shown, that the maxima and minima of growth of motor industry, capital investments in branch and dynamics GRP coincide. It gives the bases to assert, that the improvement of parameters of development of motor industry is reached extremely at the expense of the investment mechanism. The comparison of dynamics of change of rates of growth of the capital investments in manufacture of vehicles, trailers and other vehicles with rates of growth of the direct foreign investments in mechanical engineering has allowed to reach a conclusion about dependence of development of branch on foreign investment. Such situation for motor industry is menacing, as results in reduction of influence of the state by development of branch. The received results of the analysis functioning motor industry during 2000 - 2014 has allowed to make a conclusion that the motor industry of Ukraine after 2009 could not leave from crisis and has appeared in a catastrophic condition. The received results of the analysis testify that in case the situation in branch will not be improved, the country can lose motor industry in general.*

**Горошкова Л.А., Волков В.П., Карбівничий Р.О. Інвестиційний клімат в автомобілебудівній галузі.**

*У роботі проведено дослідження інвестиційного клімату як параметру науково-технологічної складової економічної безпеки автомобілебудування України. Доведено, що динаміка розвитку автомобілебудування України залежить від обсягів інвестиційних ресурсів у основний капітал. Показано, що максимумами та мінімумами зростання автомобілебудування, капітальних інвестицій у галузь та динаміки ВВП співпадають. Це дає підстави стверджувати, що покращення показників розвитку автомобілебудування досягається виключно за рахунок інвестиційного механізму. Порівняння динаміки зміни темпів зростання капітальних інвестицій у виробництво автотранспортних засобів, причепів, напівпричепів та інших транспортних засобів з темпами зростання прямих іноземних інвестицій у машинобудування дозволила дійти висновку про залежність розвитку галузі від іноземного інвестування. Така ситуація для автомобілебудування є загрозливою, оскільки призводить до зменшення впливу держави на розвиток галузі. Отримані результати аналізу функціонування автомобілебудування впродовж 2000 – 2014 років дозволили дійти висновку про те, що автомобілебудування України після 2009 року не змогло вийти із кризи і опинилось у катастрофічному стані. Отримані результати аналізу дозволили дійти*

висновку, що в разі, якщо ситуація в галузі не покращиться, країна може втратити автомобілебудування взагалі.

**Горошкова Л.А., Волков В.П., Карбивничий Р.А. Инвестиционный климат в автомобилестроительной отрасли.**

*В работе проведено исследование инвестиционного климата как параметра научно-технологической составляющей экономической безопасности автомобилестроения Украины. Доказано, что динамика развития автомобилестроения Украины зависит от объемов инвестиционных ресурсов в основной капитал. Показано, что максимумы и минимумы роста автомобилестроения, капитальных инвестиций в отрасль и динамики ВВП совпадают. Это дает основания утверждать, что улучшение показателей развития автомобилестроения достигается исключительно за счет инвестиционного механизма. Сравнение динамики изменения темпов роста капитальных инвестиций в производство автотранспортных средств, прицепов, полуприцепов и других транспортных средств с темпами роста прямых иностранных инвестиций в машиностроение позволило прийти к выводу о зависимости развития отрасли от иностранного инвестирования. Такая ситуация для автомобилестроения является угрожающей, поскольку приводит к уменьшению влияния государства на развитие отрасли. Полученные результаты анализа функционирования автомобилестроения в течение 2000 – 2014 лет позволила сделать вывод о том, что автомобилестроение Украины после 2009 года не смогло выйти из кризиса и оказалось в катастрофическом состоянии. Полученные результаты анализа свидетельствуют о том, что в случае, если ситуация в отрасли не улучшится, страна может потерять автомобилестроение вообще.*

**Постановка проблеми.** Інвестиційний стан суспільства є ключовою складовою економічної безпеки держави, що формується, перш за все, на рівні галузей національного господарства. У зв'язку з цим існує об'єктивна необхідність вивчення особливостей інвестицій, як фактора розвитку науково-технологічної складової економічної безпеки галузей реального сектора національної економіки в умовах її сталого розвитку. З урахуванням динамічного розвитку автомобільної галузі в світі та наявності потенціалу її розвитку в Україні, існує необхідність дослідження шляхів інвестиційно-інноваційного розвитку автомобілебудування в країні.

**Аналіз основних досліджень чи публікацій.** Проблемами економічної безпеки та її складових займаються такі вчені, як Л.Абалкін, З.Варналій, В.Геєць, Я.Жаліло, Ю.Макогон, В.Сенчагов, та інші [1-3]. Результати власних досліджень економічної безпеки на галузевому рівні наведені у роботах [4-10].

**Виокремлення невирішених проблем, яким присвячена стаття.** Слід зазначити, що проблеми економічної безпеки провідних галузей економіки ще не достатньо досліджені. Особливо це стосується окремих складових економічної безпеки галузей реального сектора економіки, до числа яких належить інвестиційний клімат та можливості його оптимізації.

**Формування цілей статті.** Основним завданням роботи є дослідження впливу інвестиційного клімату у державі на розвиток автомобілебудування в Україні.

**Результати дослідження.** Науково-технологічну безпеку можливо трактувати, як здатність системи зберігати і підтримувати необхідний рівень технологічного стану, що забезпечує можливість сталого розвитку. Це можливість впливати на несприятливі процеси в науково-технологічній сфері; прогнозувати і попереджувати небезпечні явища в економічному, екологічному, соціальному і політичному середовищі, на ринках сировини і готової продукції. Основу науково-технологічного розвитку складають інновації та інвестиції. Інвестиційний стан українського суспільства в останні роки став однією з суттєвих причин економічної кризи 2009 року. У таблиці 1 наведені дані щодо обсягів та джерел фінансування інноваційної діяльності в Україні впродовж 2000 – 2010 років.

Як бачимо, основним джерелом фінансування інновацій є власні кошти, питома вага бюджетних засобів – зменшується. Загрозливою є також тенденція одночасного збільшення обсягів іноземних інвестицій, що призводить до зменшення впливу держави на розробку техніки і технологій нових поколінь.

Знизилась питома вага інших джерел фінансування інновацій, що свідчить про неготовність залучати до процесу фінансування інновацій кредити банків, кошти

фінансових структур та інших організацій (чи про небажання останніх виділяти кошти на виконання відповідних робіт, що найбільш ймовірно).

Таблиця 1

## Джерела фінансування інноваційної діяльності, млн.грн.

Роки	Загальна сума витрат	Власні кошти	Державний бюджет	Іноземні інвестор-ри	Інші джерела	Питома вага джерел в загальній сумі витрат, %			
						Власні кошти	Державний бюджет	Іноземні інвестори	Інші джерела
2000	1757,1	1399,3	7,7	133,1	217,0	79,64	0,44	7,57	12,35
2001	1971,4	1654,0	55,8	58,5	203,1	83,90	2,83	2,97	10,30
2002	3013,8	2141,8	45,5	264,1	562,4	71,07	1,51	8,76	18,66
2003	3059,8	2148,4	93,0	130,0	688,4	70,21	3,04	4,25	22,50
2004	4534,6	3501,5	63,4	112,4	857,3	77,22	1,40	2,48	18,91
2005	5751,6	5045,4	28,1	157,9	5202,0	87,72	0,49	2,75	90,44
2006	6160,0	5211,4	114,4	176,2	658,0	84,60	1,86	2,86	10,68
2007	10850,9	7999,6	144,8	321,8	2384,7	73,72	1,33	2,97	21,98
2008	11994,2	7264,0	336,9	115,4	4277,9	60,56	2,81	0,96	35,67
2009	7949,9	5169,4	127,0	1512,9	1140,6	65,02	1,60	19,03	14,35
2010	8045,5	4775,2	87,0	2411,4	771,9	59,35	1,08	29,97	9,59

Авторська розробка за даними сайту <http://www.ukrstat.ua>.

Специфіка сучасного періоду розвитку економіки України пов'язана з тим, що, не дивлячись на наявний інвестиційний і інноваційний потенціал і відповідні ресурси, українська економіка має всі ознаки зниження інвестиційної й інноваційної активності, що позначається на рівні економічної безпеки країни.

Проведемо дослідження особливостей циклічного розвитку економіки України впродовж 1991 – 2010 років. На рис. 1 наведені дані щодо темпів зростання ВВП та інвестицій в 1991 – 2010 роках. З рисунка бачимо, що впродовж цього періоду відбувалися коливання показників темпів зростання і ВВП, і інвестицій. Крива показників темпів зростання ВВП має максимуми у 1995, 1997, 2001, 2004 та 2007 роках; мінімуми – у 1994, 1996, 1998, 2002, 2005, 2009 роках. Крива показників темпів зростання інвестицій у країні має максимуми у 1994, 1997, 2001, 2004 та 2007 роках; мінімуми – у 1995, 1998, 2002, 2005 та 2009 роках. Ці коливання, на наш погляд, є малими циклами, тривалість яких складає 2-3 роки, що пов'язані з відновленням економічної рівноваги на споживчому ринку та масовим оновленням товарів тривалого користування. Ці цикли називають циклами запасів.

Співпадіння тенденцій зміни апроксимаційних кривих темпів зростання ВВП і інвестицій, підтверджує той факт, що середні цикли в економіці пов'язані з коливаннями інвестиційної активності.

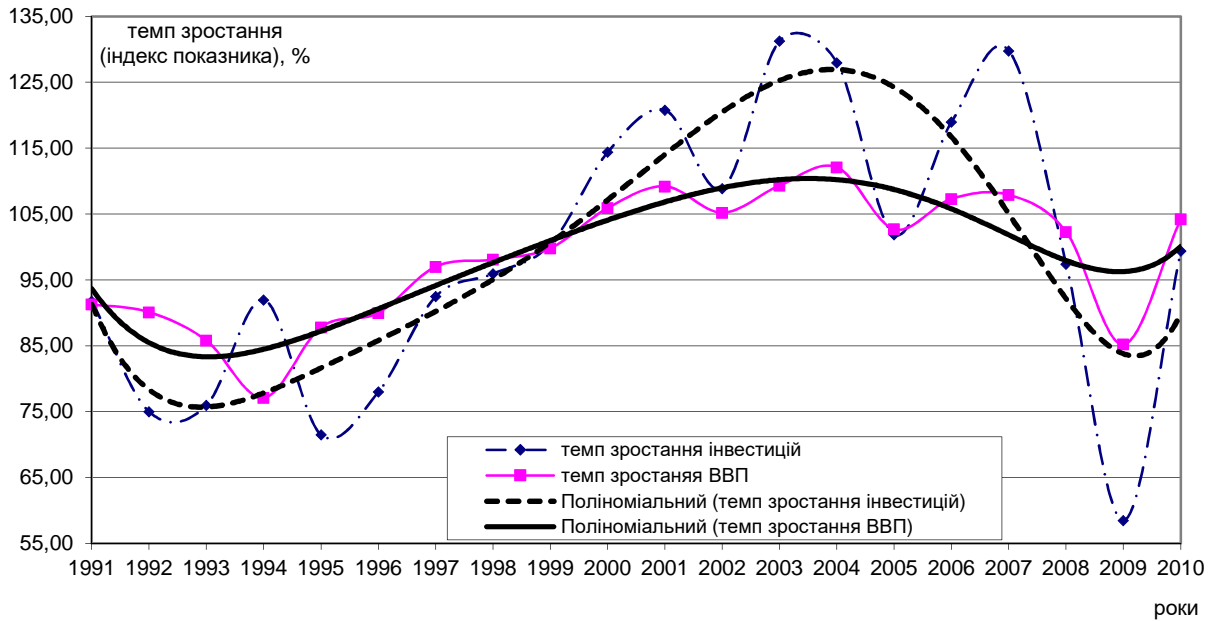


Рис. 1. Показники темпів зростання ВВП та інвестицій у 1991 – 2010 роках та апроксимуючі залежності



Рис. 2 - Динаміка зміни показників функціонування автомобілебудування, інвестицій в галузь та ВВП України впродовж 2001 – 2014 рр.

Як бачимо, усі досліджувані показники змінюються циклічно. Максимуми темпів зростання автомобілебудування були досягнуті у 2003, 2007 та 2010 роках; мінімуми – у 2001, 2005, 2007 та 2012 роках. Отже періодичність складає 2-3 роки і можна констатувати наявність малих циклів у розвитку галузі. Максимуми обсягів ВВП країни спостерігаються у 2005, 2007 та 2010 роках; мінімуми - у 2002, 2006 та 2009 роках. З 2012 темпи зростання ВВП країни практично незмінні. Індеси капітальних інвестицій у автомобілебудування є максимальними у 2004, 2007 та 2011 роках, мінімальними – у 2005, 2009 та 2012 роках. Але спад інвестиційної активності у галузі, що розпочався у 2012 році, продовжується і дотепер. Як бачимо, тривалість циклів складає 2-4 роки, тобто маємо малі цикли у розвитку економічних процесів.

Максимуми та мінімуми зростання автомобілебудування та капітальних інвестицій у галузь (рис. 2) співпадають, як і у ситуації щодо динаміки зміни ВВП та інвестицій в економіку країни з 2000 року (рис. 1). Це дає підстави стверджувати, що покращення показників розвитку автомобілебудування досягається виключно за рахунок інвестиційного механізму.

До кризи 2009 року, максимуми розвитку автомобілебудування та інвестицій в галузі співпадали з відповідними максимумами ВВП країни та інвестицій. Після спаду у 2009 році – тенденції стали аналогічними. З'ясуємо причини такого неспівпадіння більш докладно. Для цього порівнюємо індекси обсягів виробництва у автомобілебудуванні, капітальних інвестицій в галузі, відповідні індекси цін виробників, темпи зростання прямих іноземних інвестицій (ПІІ) у машинобудуванні та темпи зростання ВВП країни (рис. 3).

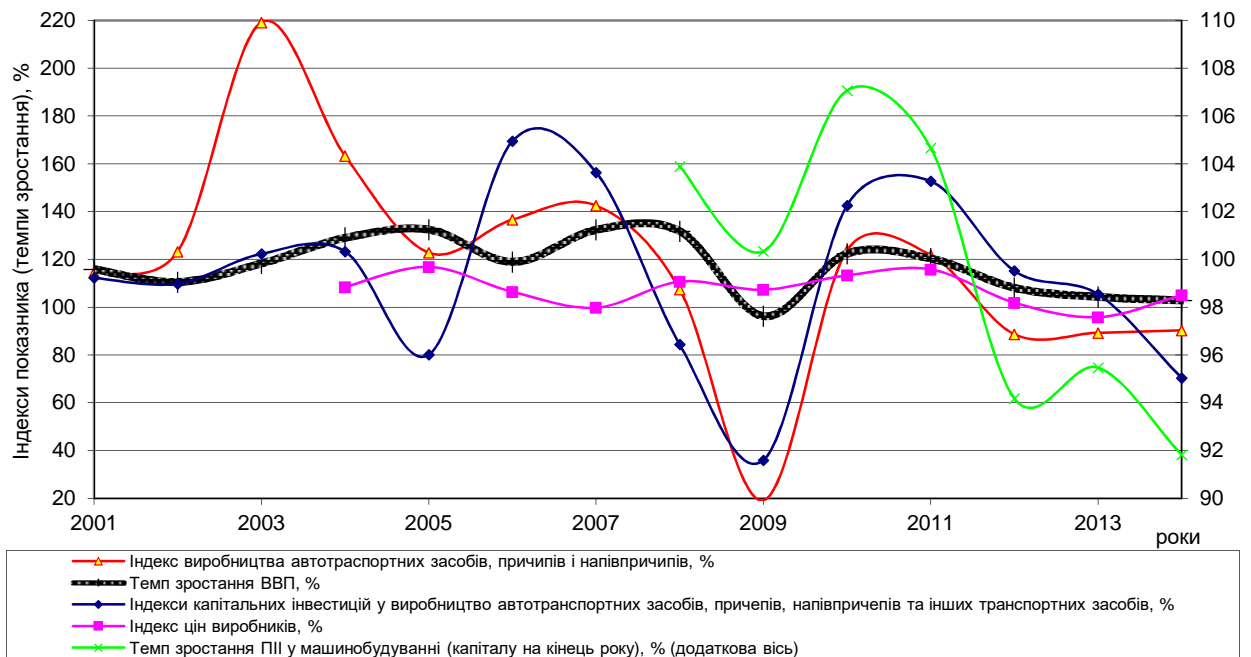


Рис. 3 - Динаміка зміни індексів обсягів виробництва у автомобілебудуванні, капітальних інвестицій в галузі, індексів цін виробників, темпів зростання прямих іноземних інвестицій (ПІІ) у машинобудуванні та ВВП країни

Як бачимо, максимуми індексів цін виробників автомобілів у 2005, 2007 та 2011 роках, мінімуми – у 2007, 2009 та 2013 роках. Тобто у ті роки, коли зростають обсяги виробництва у автомобілів та капітальні інвестиції в галузі, спостерігається зниження темпів зростання цін. Таким чином, можливо стверджувати, що ціновий механізм є компенсаційним в галузі. Тобто недоотримання прибутку внаслідок зниження обсягів виробництва певним чином компенсується зростанням цін автовиробників.

Порівняння динаміки зміни темпів зростання капітальних інвестицій у виробництво автотранспортних засобів, причепів, напівпричепів та інших транспортних засобів з темпами зростання прямих іноземних інвестицій (ПІІ) у машинобудування. Як бачимо, їх тенденції повністю співпадають. Це дає підстави дійти висновку про те, що переважають іноземні інвестиційні ресурси. Після максимуму у 2011 році, у 2012 році розпочалось стрімке зниження темпів зміни обсягів ПІІ у машинобудування, що, як бачимо, призвело до стійкого спаду у галузі. Таким чином, ситуація у автомобілебудуванні цілком співпадає із тенденціями збільшення обсягів іноземних інвестицій (табл. 1). Як і для країни в цілому, так і для автомобілебудування така тенденція є загрозливою, оскільки призводить до зменшення впливу держави на розвиток галузі.

Отримані результати дослідження підтверджують висновок, про те, що

автомобілебудування України після 2009 року не змогло вийти із кризи і опинилось у катастрофічному стані. Загрозливою є наявність стійкої залежності динаміки розвитку галузі від обсягів іноземних інвестицій, що суттєво звужує можливості державного регулювання у галузі.

**Висновки з проведеного дослідження.** У роботі проведене дослідження інвестиційного клімату як параметру науково-технологічної складової економічної безпеки автомобілебудування України.

Доведено, що динаміка розвитку автомобілебудування України залежить від обсягів інвестиційних ресурсів у основний капітал.

Встановлено, що компенсаторним механізмом щодо зниження обсягів виробництва автомобілів є підвищення рівня цін виробників. Але економічна ситуація в галузі, що склалася останніми роками свідчить про неефективність такого механізму.

Порівняння динаміки зміни темпів зростання капітальних інвестицій у виробництво автотранспортних засобів, причепів, напівпричепів та інших транспортних засобів з темпами зростання прямих іноземних інвестицій у машинобудування дозволила дійти висновку про залежність розвитку галузі від іноземного інвестування. Така ситуація для автомобілебудування є загрозливою, оскільки призводить до зменшення впливу держави на розвиток галузі.

Отримані результати аналізу функціонування автомобілебудування впродовж 2000 – 2014 років дозволили дійти висновку про те, що автомобілебудування України після 2009 року не змогло вийти із кризи і опинилось у катастрофічному стані.

Отримані результати аналізу дозволили дійти висновку, що в разі, якщо ситуація в галузі не покращиться, країна може втратити автомобілебудування взагалі.

#### *Список використаних джерел:*

1. Концепція економічної безпеки України / Ін-т екон. прогнозування, кер. проекту В.М.Гесць. – К.: Логос, 1999. – 56 с.
2. Жаліло Я. Стратегія забезпечення економічної безпеки України. Пріоритети та проблеми імплементації / Я.Жаліло // Стратегія національної безпеки України в контексті досвіду світової спільноти. – К.: Сатсанга, 2001. – 224 с.
3. Горошкова Л.А. Аналіз детермінант економічної безпеки галузей національного господарства / Л.А. Горошкова // Економічний вісник університету: Збірник наукових праць учених та аспірантів. – Переяслав-Хмельницький: Переяслав-Хмельницький державний педагогічний університет ім. Г.Сковороди, 2012. – №19. – С.149–163.
4. Горошкова Л.А. Механізми підвищення економічної безпеки чорної металургії : [монографія] / Л.А. Горошкова. – Запоріжжя: ЗНУ, 2012. – 418 с.
5. Пат. 82983 Україна, МПК (2013.01) G06Q90/00; G06Q10/06 (2012.01). Спосіб прогнозування розвитку складних систем / Волков В.П., Горошкова Л.А.; заявник та патентовласник ДВНЗ «Запорізький національний університет» МОН України. – №и201301645; заявл. 11.02.2013 р.; опубл. 27.08.2013 р., Бюл. № 16.
6. Горошкова Л.А. Інвестиційна складова розвитку людського капіталу підприємств реального сектора економіки / Горошкова Л.А., Волков В.П. // Науковий вісник Ужгородського університету. Серія «Економіка»: Збірник наукових праць. – Ужгород: ДВНЗ «УжНУ», 2015. – Вип.1 (45). – С.74-80.
7. Горошкова Л.А. Інвестиційна складова економічної безпеки туристично-рекреаційної галузі України / Л.А.Горошкова // Проблеми розвитку внешнеэкономических связей и привлечения иностранных инвестиций: региональный аспект: сборник научных трудов. – Донецк: ДонНУ. – 2014. – Т.2. – С.382-386.
8. Волков В.П. Вплив інвестицій на економічну безпеку реального сектора національної економіки / В.П.Волков, Л.А.Горошкова, П.І.Коренюк // Вісник Дніпропетровського університету. Науковий журнал. Серія: Економіка. – Дніпропетровськ: Дніпропетровський національний університет, 2012. – Т.20. – №10/1. – С.12–17.
9. Волков В.П. Стан науково-технологічної безпеки реального сектора економіки України / В.П.Волков, Л.А.Горошкова, П.І.Коренюк // Сталий розвиток економіки. Всеукраїнський науково-практичний журнал. – Хмельницький: УЕП, 2012. – №2 (12). – С.22–25.
10. Горошкова Л.А. Прогнозування розвитку складних техніко-економічних систем мезорівня / Л.А.Горошкова, В.П.Волков // Економічний вісник університету: Збірник наукових праць учених та аспірантів. – Переяслав-Хмельницький: Переяслав-Хмельницький державний педагогічний університет ім. Г.Сковороди, 2013. – №20/2. – С.257–263.

**References:**

1. Kontseptsiya ekonomichnoyi bezpeky Ukrainy / In-t ekon. prohnouzuvannya, ker. projektu V.M.Heyets'. – K.: Lohos, 1999. – 56 s.
2. Zhalilo YA. Stratehiya zabezpechennya ekonomichnoyi bezpeky Ukrainy. Priorytety ta problemy implementatsiyi / YA.Zhalilo // Stratehiya natsional'noyi bezpeky Ukrainy v konteksti dosvidu svitovoyi spil'noty. – K.: Sat-sanha, 2001. – 224 s.
3. Horoshkova L.A. Analiz determinant ekonomichnoyi bezpeky haluzey natsional'noho hospodarstva / L.A. Horoshkova // Ekonomichnyy visnyk universytetu: Zbirnyk naukovykh prats' uchenykh ta aspirantiv. – Pereyaslav-Khmel'nyts'kyy: Pereyaslav-Khmel'nyts'kyy derzhavnyy pedahohichnyy universytet im. H.Skovorody, 2012. – №19. – S.149–163.
4. Horoshkova L.A. Mekhanizmy pidvyshchennya ekonomichnoyi bezpeky chornoyi metalurhiyi : [monohrafiya] / L.A. Horoshkova. – Zaporizhzhya: ZNU, 2012. – 418 s.
5. Pat. 82983 Ukraina, MPK (2013.01) G06Q90/00; G06Q10/06 (2012.01). Sposib prohnouzuvannya rozvytku skladnykh system / Volkov V.P., Horoshkova L.A.; zayavnyk ta patentovlasnyk DVNZ «Zaporiz'kyy natsional'nyy universytet» MON Ukrainy. – №u201301645; zayavl. 11.02.2013 r.; opubl. 27.08.2013 r., Byul. № 16.
6. Horoshkova L.A. Investytsiyna skladova rozvytku lyuds'koho kapitalu pidpryyemstv real'noho sektora ekonomiky / Horoshkova L.A., Volkov V.P. // Naukovyy visnyk Uzhhorods'koho universytetu. Seriya «Ekonomika»: Zbirnyk naukovykh prats'. – Uzhhorod: DVNZ «UzhNU», 2015. – Vyp.1 (45). – S.74-80.
7. Horoshkova L.A. Investytsiyna skladova ekonomichnoyi bezpeky turystychno-rekreatsiynoyi haluzi Ukrainy / L.A.Horoshkova // Problemy razvytyya vneshneekonomicheskyykh svyazey y pryvlechenyya ynostrannykh ynvystytsyy: rehyonal'nyy aspekt: sbornyk nauchnykh trudov. – Donetsk: DonNU. – 2014. – T.2. – S.382-386.
8. Volkov V.P. Vplyv investytsiy na ekonomichnu bezpeku real'noho sektora natsional'noyi ekonomiky / V.P.Volkov, L.A.Horoshkova, P.I.Korenyuk // Visnyk Dnipropetrovs'koho universytetu. Naukovyy zhurnal. Seriya: Ekonomika. – Dnipropetrovs'k: Dnipropetrovs'kyy natsional'nyy universytet, 2012. – T.20. – №10/1. – S.12–17.
9. Volkov V.P. Stan naukovo–tekhnologichnoyi bezpeky real'noho sektora ekonomiky Ukrainy / V.P.Volkov, L.A.Horoshkova, P.I.Korenyuk // Stalyy rozvytok ekonomiky. Vseukrayins'kyy naukovo–praktychnyy zhurnal. – Khmel'nyts'kyy: UEP, 2012. – №2 (12). – S.22–25.
10. Horoshkova L.A. Prohnouzuvannya rozvytku skladnykh tekhniko-ekonomichnykh system mezorivnya / L.A.Horoshkova, V.P.Volkov // Ekonomichnyy visnyk universytetu: Zbirnyk naukovykh prats' uchenykh ta aspirantiv. – Pereyaslav-Khmel'nyts'kyy: Pereyaslav-Khmel'nyts'kyy derzhavnyy pedahohichnyy universytet im. H.Skovorody, 2013. – №20/2. – S.257–263.

**Ключові слова:** автомобілебудування, легкові автомобілі, вантажні автомобілі, автобуси, інвестиції, інвестиційний клімат

**Ключевые слова:** автомобилестроение, легковые автомобили, грузовые автомобили, автобусы, инвестиции, инвестиционный климат

**Keywords:** motor industry, cars, lorries, buses, investments, investment climate