

2. Потрашкова Л. В. Показники потенціалу діяльності підприємства з використання його функцій у суспільстві / Л. В. Потрашкова // Економічний простір. – 2016. – №109. – С. 207-220.

ДОСЛІДЖЕННЯ АВТОМОБІЛЬНОГО РИНКУ УКРАЇНИ

Ткачов Максим Михайлович,
к.е.н., доцент
Перерва Петро Григорович,
д.е.н., професор,
завідувач кафедри МПтаМЕВ
Національний технічний університет
«Харківський політехнічний інститут»

Автомобільна промисловість в будь-якій індустріально розвинутій країні являється провідною галуззю, стан та розвиток якої суттєво впливає на вирішення економічних, соціальних, екологічних і науково-технічних проблем. Сучасна історія дає приклад десятків країн, що досягли процвітання за рахунок ставки на розвиток цієї галузі: Німеччина, Японія, США та ін. Від виробництва автомобілів безпосередньо залежить економіка Франції, Італії, Великобританії, Південної Кореї, Китаю тощо.

Отже, автомобілебудування в промислово розвинених країнах суттєво впливає на економічний і соціальний розвиток суспільства, дає могутній імпульс розвитку інших галузей, забезпечує стійке зростання зайнятості населення, підвищує товарообіг і т.п. Об'єктивний аналіз зовнішніх чинників, що впливають на автомобільну промисловість, а також теоретичних основ державного регулювання економіки необхідний для ухвалення адекватних рішень щодо розвитку галузі автомобілебудування. Виходячи з цієї позиції, соціально-економічний аспект розвитку автомобілебудування стає основним мірилом ефективності державної політики у галузі автомобілебудування.

Сучасне автомобілебудування по праву вважається барометром стану промисловості тієї чи іншої країни. Її роль в економіці надзвичайно велика, так в США, наприклад, в сфері виробництва автомобілів, враховуючи підприємства суміжних галузей, що поставляють сировину, матеріали і комплектуючі вироби,

технічне обслуговування і ремонт, торгівлю, автодорожнє господарство, діючий автотранспорт, працює кожний шостий із працюючих в промисловості. В Японії на долю цієї галузі припадає близько 12% загального об'єму виробництва обробної промисловості. В Німеччині, Італії, Франції автомобілебудування забезпечує 8-10% загального об'єму виробництва. В країнах Східної Європи (наприклад, Чехія та Словаччина) автомобілебудування також займає ключове місце в економіці, забезпечуючи створення 8 – 10% внутрішнього валового продукту та понад 20% промислового виробництва (табл. 2.1). 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 – 2010рр. Чехія та Словаччина зберегли обсяги виробництва.

За кількістю вироблених автомобілів на 1000 осіб населення наша країна поступається як розвинутим країнам, так і країнам, що розвиваються (рис.1.2).

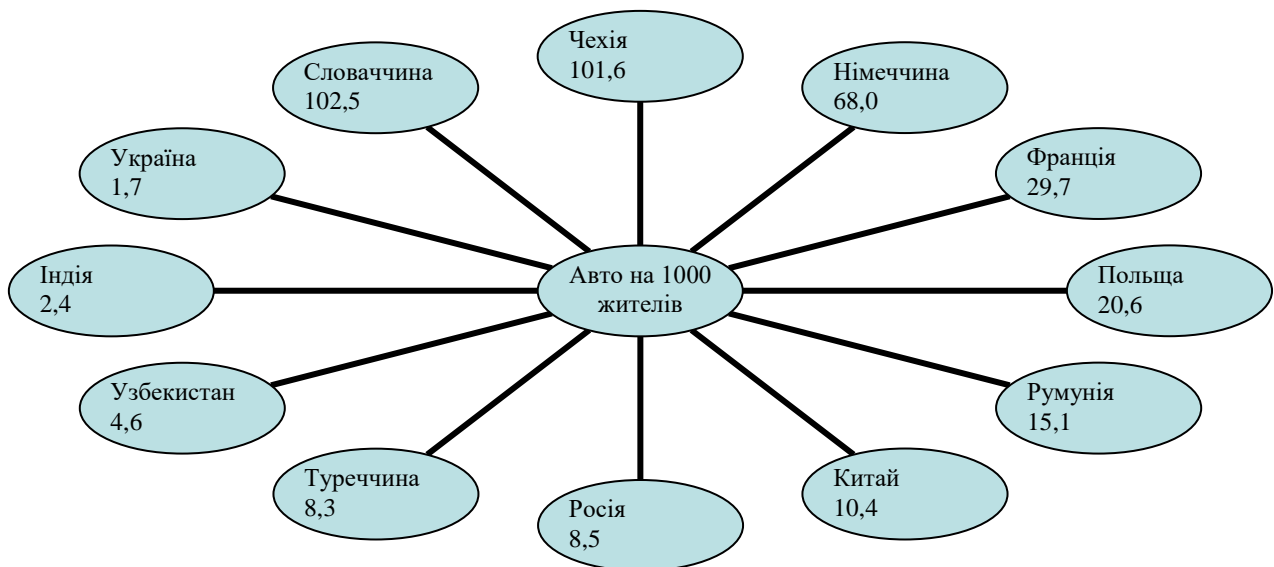


Рис.1. Виробництво легкових автомобілів на 1000 чоловік населення в 2018 році, шт.

За даними ОІСА і Світового банку наша країна займає одне з останніх місць в світі по виробництву автомобілів на душу населення. За цим показником ми відстаємо не тільки від, наприклад, Франції, Німеччини або Китаю, але і від

Індії з її гігантським населенням, від аграрної Туреччини, від небагатої Румунії та бавовняного Узбекистану. На 1000 жителів в Україні виробляється лише 1,7 автомобіля. При цьому лідер в даній області маленька Словаччина справляє на 1000 чоловік населення майже в шістдесят п'ять разів більше - 102,5 автомобіля. Така ситуація пояснює і той невтішний факт, що частка української автомобільної промисловості в структурі реалізації промислової продукції є незмірно малою – всього 0,65%, тобто менше 1 %.

За даними проведеного дослідження слід відмітити, що продажі на внутрішньому ринку збільшуються швидше, ніж внутрішнє виробництво. З цього можна зробити висновок про наявність потенціалу для подальшого збільшення обсягів виробництва власної продукції з точки зору наявності споживчої аудиторії. В Україні існує відкладений попит на автомобілі. Від діяльності вітчизняних автовиробників, політики держави та стану економіки в цілому залежить, яким чином він буде задоволений у подальшому.

Список літератури:

1. Косенко О. П. Методологічна сутність інноваційно-інтелектуальних технологій / О.П.Косенко, І.В.Долина, П.Г.Перерва // Вісник Нац. техн. ун-ту "ХПІ" : зб. наук. пр. – Харків : НТУ "ХПІ", 2013. – № 66 (1039). – С. 30-38.
2. Косенко О. П. Кон'юнктура технологічного ринку: оцінка ризиків комерціалізації об'єктів інтелектуальної власності / О.П.Косенко, Т.О.Кобелева, П.Г.Перерва // Вісник Нац. техн. ун-ту "ХПІ" : зб. наук. пр. – Харків : НТУ "ХПІ", 2014.– № 33 (1076).– С. 76-87.
3. Інтелектуальна власність: магістерський курс : підручник / П.Г.Перерва [та ін.] ; ред.: П.Г.Перерва, В.І.Борзенко, Т.О.Кобелева ; Нац. техн. ун-т "Харків. політехн. ін-т". – Харків : Планета-Прінт, 2019. – 1002 с.
4. Косенко А.В. Преимущества интеллектуальной собственности / А.В.Косенко, П.Г.Перерва // Європейський вектор модернізації економіки: креативність, прозорість та сталий розвиток : матеріали 10-ї Ювіл. Міжнар. наук.-практ. конф., 18-19 квітня 2018 р. – Харків : ХНУБА, 2018. – Ч. 1. – С. 146-149.
5. Перерва П.Г. Інтелектуальна власність в структурі інтелектуального капіталу / П. Г. Перерва, Т.О.Гусаковська // Вестник Нац. техн. ун-та "ХПІ" : сб. науч. тр. – Харьков : НТУ "ХПІ", 2008. – № 1-2'. – С. 161-168.
6. Перерва П.Г. Інтелектуальний потенціал як економічна категорія / П.Г.Перерва, Л.С.Марчук // Вісник Національного технічного університету "ХПІ" (економічні науки) : зб. наук. пр. – Харків : НТУ "ХПІ", 2018. – № 15 (1291). – С. 53-63.
7. Перерва П.Г. Моделювання споживчої, виробничої, інтелектуальної та кадрової складових ресурсного потенціалу / П.Г.Перерва, О.П.Косенко, А.В.Косенко // Вісник Нац. техн. ун-ту "ХПІ" : зб. наук. пр. – Харків : НТУ "ХПІ", 2012. – № 51 (957). – С. 68-73.
8. Перерва П.Г. Розвиток методів вартісної оцінки нематеріальних активів та об'єктів інтелектуальної власності / П.Г.Перерва, О.П.Косенко, М.М.Ткачов // Научные труды ДонНТУ : Серия экономическая. – Донецк : ДонНТУ, 2014. – № 4. – С. 57-66.

9. Перерва П.Г. Розвиток організаційного механізму комерціалізації об'єктів інтелектуальної власності на основі функціонального підходу / П.Г.Перерва, А.В.Косенко // Економіка розвитку = Economics of development. – 2009. – № 1. – С. 11-16.
10. Перерва П. Г. Розвиток організаційних структур трансферу технологій в ВНЗ (комерціалізації об'єктів інтелектуальної власності) / П.Г.Перерва, А.В.Косенко, О.П.Косенко // Механізм регулювання економіки. – 2009. – № 4, т. 2. – С. 147-154.
11. Перерва П.Г. Дослідження зарубіжного досвіду оцінки інтелектуального потенціалу організацій / П.Г.Перерва, М.Ю.Глізнуца // Бізнес Інформ.– 2016.– № 1.– С. 49-55.
12. Compliance program: [tutorial] [Pererva P.G., Kocziszky G., Somosi Veres M., Kobieliava T.A.] ed.: P.G.Pererva, G.Kocziszky, M. Veres Somosi. – Kharkov-Miskolc : LTD «Planeta-prynt», 2019. – 689 p.
13. Перерва П.Г. Економіко-правові причини порушення прав інтелектуальної власності / П.Г.Перерва, М.М. Ткачов // Вісник Нац. техн. ун-ту "ХПІ" : зб. наук. пр.. – Харків : НТУ "ХПІ", 2012. – № 51 (957). – С. 106-112.
14. Косенко О.П. Еколого-соціальна оцінка інтелектуально-інноваційних технологій / О.П.Косенко, І.В.Долина, П.Г.Перерва // Вісник Нац. техн. ун-ту "ХПІ" : зб. наук. пр.. – Харків : НТУ "ХПІ", 2013. – № 67 (1040). – С. 36-45.

ЕФЕКТ СИНЕРГІЇ КОНКУРЕНТНОГО БЕНЧМАРКІНГУ

Ткачова Надія Петрівна,

к.е.н., доцент

Перерва Петро Григорович,

д.е.н., професор, завідувач кафедри МПтаМЕВ

Національний технічний університет

«Харківський політехнічний інститут»

Кінцевим продуктом процесу проведення конкурентно-синергетичного бенчмаркінгу є прагнення підприємства досягнути **ефекту синергії**, під яким пропонується розуміти інтегрований показник ефектів, які відтворюють зміни на ринку даного підприємства по відношенню до споживачів, конкурентів, власного підприємства, тобто кумулятивний позитивний ефект, що піднімає сумарні результати різних видів бізнесу і різних напрямків діяльності підприємства порівняно з рівнем ефективності кожного з них, взятого окремо. Ряд дослідників [1-14] вважають, що синергія відображає об'єднання якісно відмінних типів поведінки економічної системи за рахунок нелінійних динамічних взаємозв'язків між елементами самої системи і її середовищем. Наслідком впливу таких зв'язків є виникнення специфічних режимів еволюції складників системи, що дає змогу досягти результатів у її діяльності, які є неможливими за відсутності таких взаємозв'язків.