Використана література

1. Вовчак, О. Сучасні інструменти реструктуризації вітчизняної банківської системи [Текст] / О. Вовчак, І. Осадчий // Вісник Національного банку України. – 2014. – Випуск № 12. – С. 13 – 17.
2. Диба, М. Методологічні підходи до трактування сутності капіталізації банківської системи [Текст] / М. Диба, І. Краснова, А. Стрижак // Вісник Національного банку України. – 2014. – Випуск № 1. – С. 22 – 29.
3. Шевцова, О. Управління капіталом банку з метою підвищення рівня капіталізації [Текст] / О. Шевцова, Є. Земан // Вісник Дніпропетровського університету. Серія «Економіка». – 2011. – Випуск № 5 (2). – С. 156 – 162.
4. Коренєва, О. Стан капіталізації банківської системи України та оцінка можливостей покриття банківських ризиків капіталом [Текст] / О. Коренєва, Я. Кузніченко // Вісник Національного банку України. – 2013. – Випуск № 10. – С. 43 – 49.
5. Мельник, Б. Моделювання діяльності банку в умовах дії різних джерел ризику [Текст] / Б. Мельник // Обліково-аналітичні системи суб'єктів господарської діяльності в Україні. Наук. збірник «Формування ринкової економіки в Україні»; за ред. В.Є. Швеця. – Львів: Інтереко, 2005. – Спецвип. 15 – Ч. 1. – С. 402 – 407.
6. Онищенко, В. Капіталізація банківської системи України у контексті підвищення її надійності та фінансової стійкості [Текст] / В. Онищенко, С. Манжос // Економіка і регіон. – 2013. – Випуск № 2 (39). – С. 3 – 9.
7. Онищенко, В. Капіталізація банків як інструмент підвищення конкурентоспроможного потенціалу банківської системи України [Електронний ресурс] / В. Онищенко, С. Манжос – Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/old_jrn/Soc_Gum/pprbsu/2012_35/35_01_05.pdf
8. Міщенко, В. Капіталізація банківської системи України: сьогодення та перспективи [Текст] / В. Міщенко // Вісник Національного банку України. – 2013. – Випуск № 7. – С. 11 – 17.
9. Сисоєва, Л. Проблемні аспекти капіталізації банків України [Текст] / Л. Сисоєва, С. Штанько // Вісник Української академії банківської справи. – 2013. – Випуск 2 (35). – С. 42 – 47.
10. Офіційний сайт НБУ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.bank.gov.ua
11. Аргументи та пропозиції УКБС щодо наслідків постанови НБУ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.kbs.org.ua/index.php?get=19&law_id=3892

Отримано 22.09.2016

УДК 329.321

Ольга КРАУЗЕ

ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ РИНКУ АВТОМОБІЛЕБУДІВНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ

Резюме. *Досліджено особливості розміщення та розвитку підприємств вітчизняного автомобілебудування. Визначено сприятливі та загрозливі чинники розвитку автомобілебудівної промисловості України. Здійснено аналіз платоспроможного попиту на легкові та комерційні автомобілі, місткість українського авторинку. Встановлено основних конкурентів українського автопрому на теперішній час і на найближчу перспективу. Визначено основні чинники активного розвитку автомобілебудівної промисловості України.*

Ключові слова: *автомобілебудівна промисловість України, автомобілебудування, конкурентоспроможність, експорт автомобілів, імпорт продукції автомобілебудування, платоспроможний попит, рейтинг продажів, місткість ринку.*

Olga KRAUSE

TRENDS OF MARKET'S DEVELOPMENT OF UKRAINIAN AUTOMOBILE INDUSTRY

Summary. *It was investigated particularity of location and development of native motor industry enterprises. It was determined, that Ukrainian car industry characterized by a clear specialization in the*

production of certain types of cars with disposition in industrialized regions, which have the most favorable conditions for the organization internal and inter-sectoral cooperation. It is noted, that the native automobile technology are outdated and don't satisfy the needs of the market. For today, the foundation of automotive industry of Ukraine drows up cars assembly enterprises. It was established, that the potential capacity of the native auto market is quite large, this fact attracts the world's leading cars manufacturers. It was analysed solvent demand in the auto market of Ukraine. It was established the main competitors of Ukrainian car industry at present day and in the near future. It was determined the main factors of active development of Ukrainian automobile industry.

Key words: *automobile industry of Ukraine, motor industry, competitiveness, export of automobiles, import productions of automobile industry, solvent demand, rating sales, market's capacity.*

Постановка проблеми. Автомобілебудівна галузь, яка в багатьох країнах світу є пріоритетною, в Україні розвивається доволі повільно, а останніми роками взагалі занепала. Щодо основних несприятливих факторів розвитку вітчизняного автопрому, можна назвати радянську спадщину, морально застаріле виробництво та неефективний механізм інституційного регулювання. Відповідно до визначеного кола проблем, визначення сильних та слабких сторін вітчизняного автопрому, проведення аналізу платоспроможного попиту, місткості ринку, обсягів експорту та імпорту, основних напрямів стимулювання розвитку автомобільної промисловості України дозволить визначити пріоритетні механізми інституційного регулювання вітчизняного автопрому.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Трансформаційні процеси, що відбуваються в економіці України за умов економічної та політичної кризи, перехід її на якісно нову модель сформували принципово нову ситуацію на ринку автомобілебудівної промисловості України, у зв'язку з чим дослідження тенденцій розвитку ринку, конкурентоспроможності продукції вітчизняного автопрому, комплексне дослідження платоспроможного попиту, дослідження важелів інституційного регулювання в цілому набуває пріоритетного значення. Зазначені питання знайшли своє відображення в працях вітчизняних та зарубіжних вчених-економістів: О.В. Андрєєва, О.В. Аненкової, А.І. Бондаренко, Н.Д. Волканової, В.В. Глухова, Б.М. Данилишина, М.В. Жаболенко, Ю.Б. Іванова, О.Г. Кривоконя, Є.С. Полонської, Г.Г. П'ятаченко, В.Романенко, І.А. Шеховцової. Актуальність поставленої проблеми, її теоретична значущість і практична цінність зумовили вибір теми дослідження.

Метою статті є проведення аналізу тенденцій розвитку ринку вітчизняного автомобілебудування, аналіз сильних та слабких сторін, дослідження платоспроможного попиту та визначення важелів стимулювання розвитку автомобілебудівної промисловості України.

Виклад основного матеріалу. Автомобілебудівна промисловість України складається з підприємств-виробників моторизованих нерейкових транспортних засобів, зокрема легкових, вантажних і спеціалізованих автомобілів, автобусів, тролейбусів, тракторів, мотоциклів, а також деталей і комплектуючих до них. До галузі належать підприємства, що спеціалізуються на дизайні, конструюванні, виробництві, маркетингу та продажу моторизованих транспортних засобів.

Відповідно до державного класифікатора товарів і послуг, до продукції автомобілебудування належать автомобілі, корпуси та причепи автомобілів та автомобільне устаткування [10].

Вітчизняне автомобілебудування представлено наступними підприємствами: легкові автомобілі («ЗАЗ» – Запоріжжя), вантажівки, спецавтомобілі та військову автомобільну техніку («КрАЗ» – Кременчук), міські й магістральні автобуси («ЛАЗ» – Львівський автобусний завод, є найбільшим у СНД), автомобілі підвищеної прохідності («ЛуАЗ» – Луцьк) та мотоцикли («КМЗ»).

Автомобільна промисловість тісно співпрацює із заводами, які випускають двигуни, окремі вузли й агрегати автомобілів (Мелітополь, Полтава, Херсон та ін.), електрообладнання (Херсон, Сутиска, Вінницька обл.) та запасні частини (Чернігів).

Автомобілебудівна промисловість в Україні, як і в решта країнах колишнього Союзу, ніколи не була розвинена на належному рівні. Для українського автопрому характерна чітка спеціалізація на випуск окремих типів машин з розміщенням у промислово розвинених районах, що мали найсприятливіші умови для організації внутрішньої та міжгалузевої кооперації. Україна була єдиним виробником легкових малолітражних автомобілів першої групи (типу «Таврія»), середніх міських, усіх видів туристичних і міжміських автобусів, великовантажних лісовозів, трубовозів і багатоцільових автомобілів, а також автонавантажувачів вантажопідйомністю 5 т і більше.

Українське автомобілебудування мало значну залежність від постачання комплектуючих з країн СНД, яка сформувалася ще за часів існування Союзу. Здобуття економічної незалежності призвело до руйнування майже всіх економічних зв'язків, що призвело до занепаду галузі.

В 90-х роках, на фоні загального спаду виробництва, багато підприємств автомобілебудівної промисловості опинилися на межі банкрутства. Вітчизняні технології автомобілебудування відстають від світових щонайменше на 25 років, виробництво автомобілів скоротилося на 80 – 90% порівняно з 1990 р. Ситуацію можна охарактеризувати як критичну – підприємства не мають коштів для модернізації виробництва, а їх продукція не користується достатнім попитом через неналежну якість.

Автомобілебудівна промисловість України представлена чотирма автозаводами, 94 підприємствами, що спеціалізуються на виробництві комплектуючих, 150 заводами колишньої оборонної промисловості та 160 підприємствами інших галузей, що прямо чи опосередковано причетні до автопрому.

Слід зауважити, що основні моделі автомобільної техніки вітчизняного автопрому морально застаріли і не відповідають потребам ринку. Модернізація автомобілебудівних підприємств, переорієнтація їх на випуск конкурентоспроможної продукції виявилися менш рентабельними і більш витратними, ніж автомобілі, складені з імпортованих комплектуючих. Встановлення пільг для імпортних агрегатів і комплектуючих сприяли пожвавленню автоскладальної промисловості.

На сьогодні основу автомобілебудівної промисловості України становлять саме автоскладальні підприємства. Виробництво автомобілів за повним циклом залишається менш вигідним, ніж складання з імпортних агрегатів, що призводить до скорочення асортименту та падіння конкурентоспроможності вітчизняного автомобілебудування.

Потенційна місткість вітчизняного авторинку доволі значна. Це зумовлено тим, що в Україні дуже низький рівень забезпеченості населення автомобілями, а існуючий обсяг продажів не забезпечує навіть просте відтворення парку. За рівнем забезпеченості населення автомобілями Україна значно поступається більшості східноєвропейських країн і значно відстає від країн Заходу, де цей показник становить 400 – 500 автомобілів на 1 000 населення.

Вже з 2003 р. попит на українському авторинку значно зростає і він стає одним з найперспективніших ринків Східної Європи. Слід зауважити, що український ринок переживає не лише екстенсивне (кількісне), але й якісне зростання, змінилися стереотипи потенційних покупців. Якщо раніше традиційними лідерами ринку були автомобілі, вироблені в країнах СНД (здебільшого автомобілі щонайменше десятирічної давнини, вироблені російським «АвтоВАЗом»), то вже у 2007 р. на них припадало лише 20 – 22% ринку, лідерами ринку стали автомобілі торгової марки CHEVROLET і MITSUBISHI. На українському ринку спостерігається стійка тенденція поступового переходу від дешевих застарілих авто до дорожчих машин. Якщо до 2007 р. найбільшою популярністю користувались автомобілі вартістю до 10 тис. USD, то на сьогодні більшим

попитом користуються авто за ціною 10 – 15 тис. USD. Це пояснюється зростанням доходів населення і доступністю автокредитування.

За таких умов провідні світові виробники автомобілів починають більше уваги приділяти Україні, розглядаючи її як потенційний ринок збуту своєї продукції. На підтвердження даного факту можна навести такі статистичні дані: на той час, як ринки розвинених країн демонструють незначне зростання, українці купують щороку (у порівнянні з попереднім роком) на 40 – 45% більше нових автомобілів. При цьому межа насичення ринку ще дуже далека (150 автомобілів на 1 000 чоловік, тоді як навіть у Росії цей показник становить 180 – 190 машин).

За повідомленням Асоціації автовиробників України («Укравтопром»), за результатами першого півріччя 2016 р. спостерігається зростання платоспроможного попиту на легкові автомобілі. Продаж легкових автомобілів у зазначений період становив 27 211 шт., що на 58% більше аналогічного періоду попереднього року. Рейтинг продажів автомобілів за перше півріччя 2016 р. відображено за допомогою діаграми (рис. 1, 2).

Відповідно до наведених даних, найбільш популярною маркою першого півріччя 2016 р. стала Toyota. За досліджуваний період було продано 3 144 автомобілі, що на 83% більше, ніж за аналогічний період 2015 р.

Друге місце в рейтингу займає Renault (2 593 автомобілі), зростання становило 77%. Третє місце посів автомобіль німецької марки Volkswagen – продано за досліджуваний період 2 164 автомобілі, що в 2,3 раза більше, ніж за перше півріччя 2015 р. Четверту позицію займає Skoda, обсяг продаж становив 1 684 авто, що на 102 % більше попереднього року. Замикає п’ятірку лідерів продажів KIA з результатом 1 507 проданих автомобілів (+ 111%).

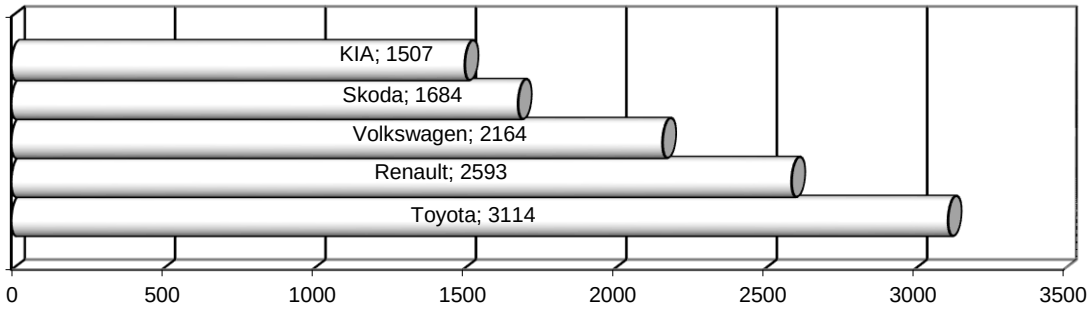

Рисунок 1. Рейтинг продажів нових легкових автомобілів в Україні за перше півріччя 2016 р., шт. [за матеріалами 6]

Figure 1. Rating sale of new cars in Ukraine for the first half of 2016, vehicles

Найпопулярнішим автомобілем на українському ринку нових авто, як і в минулому році, став Renault Logan, за період, який аналізуємо, було продано 978 автомобілів цієї моделі [6].

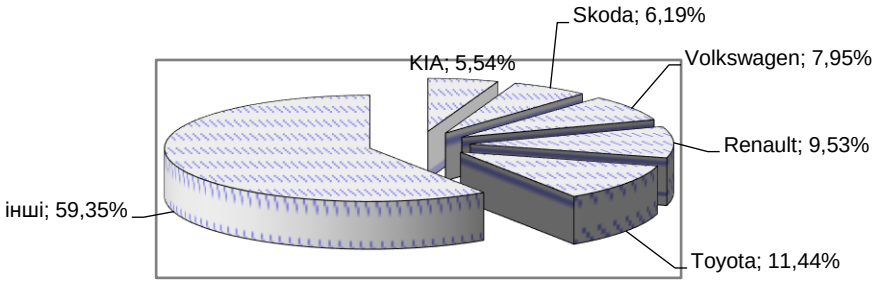

Рисунок 2. Рейтинг продажів нових легкових автомобілів в Україні за перше півріччя 2016 р., % [за матеріалами 6]

Figure 2. Rating sale of new cars in Ukraine for the first six months of 2016, %

Щодо комерційних автомобілів, то за перше півріччя 2016 р. відповідно до аналогічного періоду 2015 р. ринок збільшився на 141% і становив 709 проданих авто. Обсяги продажів у червні 2016 р. також суттєво зросли порівняно з попереднім місяцем, зростання становило 65% (рис. 3, 4).

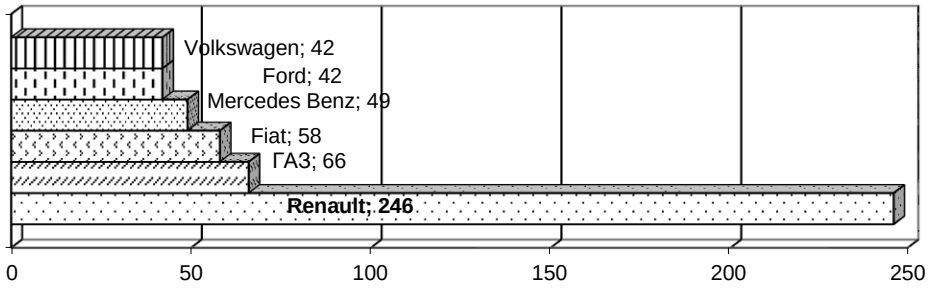

Рисунок 3. Рейтинг продаж нових комерційних автомобілів в Україні за перше півріччя 2016 р., шт. [за матеріалами 6]

Figure 3. Rating for new commercial vehicles in Ukraine in the first half of 2016, vehicles

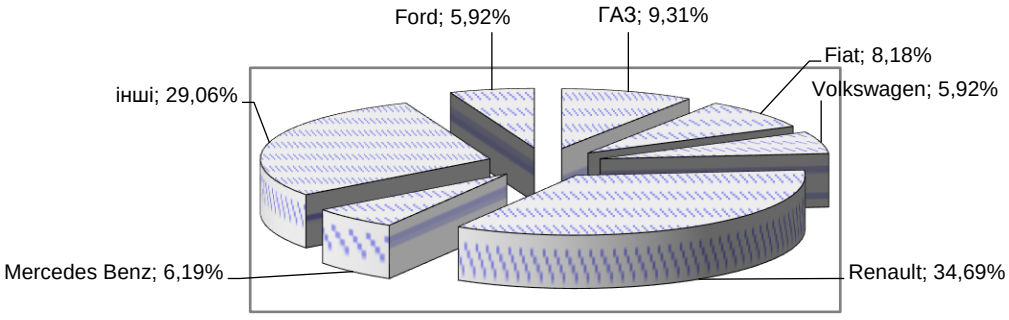

Рисунок 4. Рейтинг продажів нових комерційних автомобілів в Україні за перше півріччя 2016 р., % [за матеріалами 6]

Figure 4. Rating for new commercial vehicles in Ukraine in the first half of 2016, %

Найбільшу частку ринку (34,69 %) у зазначеному сегменті зайняли автомобілі марки Renault, в червні 2016 р. обсяги продажів становили 246 комерційних автомобілів, порівняно з аналогічним періодом 2015 р. результат покращено в 5 разів.

Другу позицію в рейтингу продажів комерційних автомобілів посів ГАЗ – 66 проданих. У порівнянні з аналогічним періодом попереднього року показник збільшився у 2,5 раза, а у порівнянні з травнем 2016 р. зростання становило 57%. Горьківський автомобільний завод (ГАЗ) – російське автомобілебудівне підприємство, великий виробник легкових, легких вантажних автомобілів, мікроавтобусів і військової техніки, завод заснований у 1932 р.

За результатами продажів за 1 півріччя 2016 р. третю сходинку зайняв Fiat – 58 проданих авто. Порівняно з відповідним періодом попереднього року результати покращилися на 57%, а порівняно з травнем 2016 р. – на 11%.

Четверте місце – Mercedes-Benz. 49 зареєстрованих продажів нових комерційних автомобілів, обсяги зростання за шість місяців становили 145%, в порівнянні з травнем – 44%.

Замикають рейтинг ТОП-5 найпопулярніших брендів на українському первинному ринку автомобілів за перше півріччя 2016 р. відразу два автомобілі: Volkswagen і Ford, які за досліджуваний період мають однакові результати продажів – 42 машини. Слід зауважити, що динаміка продажів цих марок автомобілів суттєво відрізняється. Якщо у Ford за перше півріччя обсяги продажів зросли в 6 разів, а у порівнянні з травнем 2016 р. зростання становило 2,1 раза, то у Volkswagen за півріччя відмічається падіння показника продажів на 7%, а у порівнянні з травнем зростання склало лише 8%.

Лідером продажів на українському ринку нових комерційних автомобілів у червні 2016 р. став Renault Dokker, обсяги продажів – 203 авто [6].

З проведеного аналізу рейтингу найпопулярніших брендів на українському первинному ринку автомобілів бачимо, що продукція вітчизняного автопрому не користується популярністю. Загалом ситуація на ринку вітчизняного автомобілебудування є критичною і потребує виваженої державної підтримки.

Основоположним чинником активного розвитку автомобільної промисловості як пріоритетної галузі, що забезпечує певний системний ефект для економіки країни в цілому, є механізм інституційного регулювання, завданням якого є створення сприятливих умов для розвитку автомобілебудування. Для забезпечення комплексного підходу інституційні регулятори класифікують у системі попит – пропозиція. Регулювання пропозиції автомобілебудівної галузі включає такі складові: регулятор технологічних бізнес-процесів, регулятор інвестицій, регулятор праці, регулятор інтеграційних процесів. До складових регулювання попиту належать: регулятор споживчого попиту, регулятор ввезення-вивезення продукції, регулятор кредитного і лізингового фінансування та податковий регулятор.

За даними державної служби статистики України в січні – травні 2016 р. експорт товарів становив 13 693,7 млн. доларів США, в той час як імпорт – 14 387,7 млн. доларів США.

Порівняно з аналогічним періодом 2015 р. експорт товарів скоротився на 11,5% або на 1 781, 1 млн. доларів, а імпорт – на 6,2% (на 959,0 млн. доларів).

Зазначені дані свідчать, що вартість імпорту товарів у цьому році перевищила вартість експорту на 694 млн. доларів, тоді як у минулому році ситуація була протилежною і експорт перевищував імпорт на 128,1 млн. доларів.

За підрахунками асоціації «Укравтопром», у загальній вартості імпорту за досліджуваний період частка витрат на автотранспорт складала майже 5 відсотків.

З січня по травень 2016 р. до України було імпортовано 43 190 одиниць автотранспортної техніки, митна вартість якої складала 672,1 млн. доларів США. На частку легкових автомобілів припадало 514,8 млн. доларів США (30 143 одиниці

техніки), комерційних і спеціалізованих автомобілів – 151 млн. доларів США (12 639 143 одиниці техніки), автобусів – 6,3 млн. доларів США (408 одиниць техніки).

На експорт з України було поставлено лише 416 одиниць автотранспортної техніки на 22,5 млн. доларів США. Основну частину автомобільного експорту складали комерційні автомобілі, які було експортовано в кількості 343 одиниці на 19,3 млн. доларів США [2].

Країни, продукція яких представлена на українському ринку легкових автомобілів, умовно можна поділити на дві групи:

1) розвинені країни, де розміщені головні офіси автоконцернів та здійснюються розробки нових моделей (Японія, Німеччина, Південна Корея, США);

2) країни, де розташовані виробничі майданчики провідних автоконцернів (Румунія, Узбекистан, Китай, Росія).

На сучасному етапі розвитку Україна не інтегрована в світовий автопром, на її території відсутні сучасні виробництва провідних світових компаній.

Основними проблемами вітчизняного легкового автомобілебудування є: відсутність сучасних технологічних ліній; низькі масштабність та рівень локалізації виробництва; несприятливе нормативно-правове середовище.

Основними сильними сторонами вітчизняної автомобілебудівної промисловості є: зручна логістика; наявність підготовлених трудових ресурсів; ненасичений та зростаючий внутрішній ринок збуту.

На наш погляд, в Україні в середньотривалому періоді необхідно утворення спільних підприємств автомобільної промисловості, в довготривалій перспективі – перехід системи інституційного регулювання стійкого розвитку автомобілебудування на внутрішнє інвестування з метою замикання обігу капіталу в національній макроекономічній системі.

Висновки. Проведене дослідження тенденцій розвитку ринку автомобілебудівної промисловості України свідчить про наявність значних диспропорцій щодо пропозиції вітчизняного автопрому та платоспроможного попиту. Основоположним чинником активного розвитку автомобільної промисловості як пріоритетної галузі, що забезпечує певний системний ефект для економіки країни в цілому, є механізм інституційного регулювання, завданням якого є створення сприятливих умов для розвитку автомобілебудування.

Conclusions. The implemented research of market's development trends of Ukrainian automobile industry demonstrates the existence of essential disproportions in the native automobile industry and solvent demand. The fundamental factor of active development of the automotive industry, as a priority sector, which provides a systemic effect for the economy in general, is the mechanism of institutional regulation, whose task is to create favorable conditions for the development of the automotive industry.

Використана література

1. Автомобілебудування України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.ukrexport.gov.ua/ukr/prom/ukr/29.html
2. Автотранспорт занимает 5% в общем импорте товаров [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://ukrautoprom.com.ua/avtotransport-zanimaet-5-v-obshhem-importe-tovarov
3. Андрєєв, О.В. Перспективи запозичення світової практики застосування протекціонізму для розвитку автомобілебудування [Текст] / О.В. Андрєєв // Економіка та держава. – 2007. – № 9. – С. 64 – 66.
4. Андрєєв, О.В. Перспективи розвитку державного регулювання у сфері автомобілебудування в Україні: теоретичні та практичні аспекти [Текст] / О.В. Андрєєв // Держава та регіони. Серія: Державне управління. – 2008. – № 4. – С. 5 – 10.
5. Андрєєв, О.В. Теоретичні аспекти управління реструктуризацією підприємств автомобілебудування [Текст] / О.В. Андрєєв // Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво. – 2006. – № 6. – С. 12 – 15.

6. Ассоциация автопроизводителей Украины: Статистика [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://ukrautoprom.com.ua/statistika/statistika-2016
7. Виробництво авто в Україні скоротилось на 96%: 7 квітня 2015 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.volynnews.com/news/auto/vyrobnytstvo-avto-v-ukrayini-skorotylosia-na-96/
8. Еще один шаг на пути к ликвидации отечественного автомобилестроения: Ассоциация автопроизводителей Украины [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://ukrautoprom.com.ua/eshhe-odin-shag-na-puti-k-likvidacii-otechestvennogo-avtomobilestroeniya
9. Кривоконь, О.Г. Стратегія та перспективи розвитку легкового автомобілебудування в Україні [Текст] / О.Г. Кривоконь, А.І. Бондаренко // Автомобильный транспорт. – 2012. – Вип. 30. – С. 23 – 28.
10. Украинский государственный классификатор товаров и услуг: Продукція автомобілебудування [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://classificators.ru/?c=34

Отримано 27.08.2016

УДК 330.101.8

Олександр ПИЖИК

ІМПЛЕМЕНТАЦІЯ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ СИСТЕМИ ТЕХНІЧНОГО РЕГУЛЮВАННЯ В УКРАЇНІ ЯК ВИРІШАЛЬНИЙ КРОК ДЛЯ ВИХОДУ НА ЗОВНІШНІ РИНКИ

Резюме. *На фоні нового етапу технологічної революції і змін у технологічних укладах розглянуто процес імплементації Європейської системи технічного регулювання в українську економіку, змін у впровадженні нової політики стандартизації виробів і послуг для успішного виходу на зовнішні ринки. Грамотне введення змін сприяє запуску механізму реабілітації економіки держави, виходу різних галузей на нові рівні та ринки, зокрема ринки Європейського Союзу, а створення відповідних організацій сприятиме м'якшому та коректнішому процесу інтеграції України в систему стандартизації, контролю якості та відповідності, й у загальному економічну систему Європейського Союзу.*

Ключові слова: *імплементація, Європейська система технічного регулювання і її принципи, технологічна революція і технологічні уклади, Українська система технічного регулювання, зовнішні ринки.*

Olexandr PYZHYK

IMPLEMENTATION OF THE EUROPEAN SYSTEM OF TECHNICAL REGULATION IN UKRAINE AS A CRUCIAL STEP FOR ENTERING FOREIGN MARKETS

Summary. *The article on the background of the new phase of technological revolution and changes in the technological structure the process of implementation of the European system of technical regulation in the Ukrainian economy, changes in the implementation of the new policy of product and services standardization for successful entry into foreign markets is discussed. Proper introduction of changes contribute the launch of rehabilitation mechanism of the country economy, entry different sectors of industry on new markets, including EU markets, and creation of the special organization promote softer and correct process of Ukrainian integration in to the system of standardization, quality control and compliance, and in the overall economic system of European Union.*

Kay words: *implementation, European system of technical regulation and its principles, technological revolution and technological structure, Ukrainian system technical regulations, foreign markets.*

Постановка проблеми. Одним із важливих напрямків у економічній політиці України є виконання прийнятих на себе зобов'язань по імплементації Угоди про асоціацію Україна – ЄС. Важливим напрямком такої діяльності є запровадження