

УДК 629.331

АСПЕКТИ РОЗВИТКУ ВІТЧИЗНЯНОГО ЛЕГКОВОГО АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯ

А.В. Перетяцько

Національний технічний університет України «КПІ», Київ, Україна

Перетяцько А.В. Аспекти розвитку вітчизняного легкового автомобілебудування.

У статті проаналізовано динаміку розвитку вітчизняних підприємств легкового автомобілебудування за останні сім років, їх сучасний стан та подальші перспективи розвитку. Досліджено якісні та структурні зміни на ринку легкових автомобілів України та у виробництві, що сталися в наслідок впливу глобальної економічної кризи. Визначено чинники, що призводять до дестабілізації розвитку даної галузі. Запропоновано шляхи підвищення ефективності функціонування та розвитку автомобільної галузі України.

Ключові слова: автомобілебудування, розвиток автомобілебудування, стабільність розвитку

Перетяцько А.В. Аспекты развития отечественного легкового автомобилестроения.

В статье проанализирована динамика развития отечественных предприятий легкового автомобилестроения за последние семь лет, их современное состояние и дальнейшие перспективы развития. Исследованы качественные и структурные изменения на рынке легковых автомобилей Украины и в производстве, которые произошли в результате влияния глобального экономического кризиса. Определены факторы, приводящие к дестабилизации развития данной отрасли. Предложены пути повышения эффективности функционирования и развития автомобильной отрасли Украины.

Ключевые слова: легковое автомобилестроение, развитие автомобилестроения, стабильность развития

Peretyatko A.V. Aspects of the domestic passenger automotive industry development.

The dynamics of domestic enterprises of passenger cars evolution for the past seven years, their current status and future prospects has been examined in this article. Qualitative and structural changes in the passenger car market in Ukraine and in production that occurred as a result of the impact of global economic crisis have been studied. The factors leading to the destabilization of the development of this industry have been determined. Ways of the functioning and development of the automotive industry in Ukraine improvement are suggested.

Keywords: passenger automobiles, automobile development, development stability

Провідну роль у забезпеченні стабільного соціально-економічного розвитку України відіграє промисловість. Надзвичайно важливо виокремити пріоритетні галузі промисловості, на основі яких можна було б відновити та стабілізувати економічні процеси та створити сприятливі умови на майбутнє. На наш погляд у сучасних нестабільних політико-економічних умовах, в яких опинилася Україна, питання активізації економіки за рахунок розвитку вітчизняного легкового автомобілебудування шляхом використання новітніх технологій, впровадження інноваційних процесів, залучення інвестицій та за допомогою виваженої державної промислової політики направленої на стабілізацію промислового сектору є актуальним. Враховуючи той факт, що у більшості промислово розвинених країнах світу автомобілебудування відіграє важливу роль для соціально-економічного розвитку, а в деяких країнах ця галузь має стратегічний пріоритет, в Україні, на жаль, автомобілебудування знаходиться в складному становищі. На сьогоднішній день, беручи до уваги інтенсивність розвитку світового автомобільного виробництва та індустрії, розширення ринку, для нашої країни, одним з пріоритетних напрямків є розвиток автомобілебудування. Тому виявлення причин та вплив факторів на розвиток автомобілебудування, як однієї із стратегічних галузей промисловості, є актуальним.

Аналіз останніх досягнень та публікацій

Дослідженню розвитку вітчизняного легкового автомобілебудування, значення автомобілебудівної галузі для економіки України, аналізу впливу зовнішніх та внутрішніх факторів на дану галузь та особливості функціонування в сучасних умовах присвячені роботи А.І. Бондаренко, В.А. Кищуна, О.Г. Кривоконь, В.В. Мовчаренко, Т.Ю. Ладуба, А.В. Омельченко, С.В. Гаценко, І.Ю. Гришової, В.В. Кужеля та інших, однак проблемам та перспективам розвитку вітчизняного легкового автомобілебудування в умовах світової кризи приділяється недостатньо уваги [1-13].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми

Серед вітчизняних досліджень науковцями майже не приділено увагу ключовій проблемі забезпечення галузі кваліфікованими працівниками

(фахівцями), не визначено ті стратегічні одиниці, навколо яких повинно працювати головне підприємство, не достатньо приділено увагу щодо підвищення якості продукції вітчизняного виробництва, пошук (збільшення) оборотних коштів тощо.

Метою даної статті є дослідження динаміки розвитку легкового автомобілебудування в Україні в 2007–2013 рр. та виділення основних чинників, що мають вплив на галузь, та визначення основних напрямків подальшого розвитку даного промислового сектору.

Основний матеріал

На сьогоднішній день на українському ринку легкових автомобілів представлена продукція майже всіх провідних світових виробників. Враховуючи інтенсивність, темпи розвитку суспільства та загальну чисельність людства – автомобіль став невід’ємною та повсякденною частиною життя людини. Нажаль, в Україні на 1000 осіб населення в 2011 р. припадало лише 178 авто, в той час як у наших найближчих сусідів цей показник становить: Росія – 228, Словаччина – 295, Угорщина – 301, Чехія – 441 та Польща з показником у 453 авто за цей же період [1]. Враховуючи дані показники, можна впевнено стверджувати про подальші перспективи розвитку внутрішнього ринку України та галузі в цілому.

Сучасний ринок легкових автомобілів дуже вразливий до зовнішніх та внутрішніх чинників. Позитивні тенденції на даному сегменті вітчизняного ринку прямо пропорційно залежать від державної політики з даного напрямку, особистих доходів населення та доступності фінансово-кредитних ресурсів. Оскільки на даний час спосте-

рігається значний спад економіки України, що відбивається на доходах населення, ринок легкових автомобілів знаходиться в складному стані.

У 2008 р. Україна посідала друге місце за розміром ринку після Росії у Східній Європі, в 2011 р. це місце посіла Польща. Наша країна стала рекордсменом у Європі за величиною спаду обсягів продажів в результаті впливу економічної кризи в Україні у 2009 р. У порівнянні з 2008 роком відбулося падіння ринку нових автомобілів на 74% [1, 2]. Саме через мінливість зовнішнього та внутрішнього середовища, вітчизняний авторинок демонструє нестабільність, хоча на сьогоднішній день відбувається поступове оздоровлення. Серед важливих чинників, що негативно впливають на ринок можна визначити наступні:

- загальне падіння доходів населення;
- девальвація національної валюти;
- зменшення обсягів автокредитування та інших фінансових продуктів через високу відсоткову ставку та зменшення термінів по автокредитуванню;
- відсутність ефективної державної підтримки вітчизняних автовиробників та фінансових установ, що здійснюють автокредитування.

Важливим інструментом стабільного росту ринку легкових автомобілів було автокредитування, за рахунок якого здійснювалося більшість продажів на ринку. Саме за рахунок вигідних умов, доступності кредитних продуктів та відносної стабільності національної валюти відбувалося постійне зростання обсягів продажів даної продукції (рис. 1).

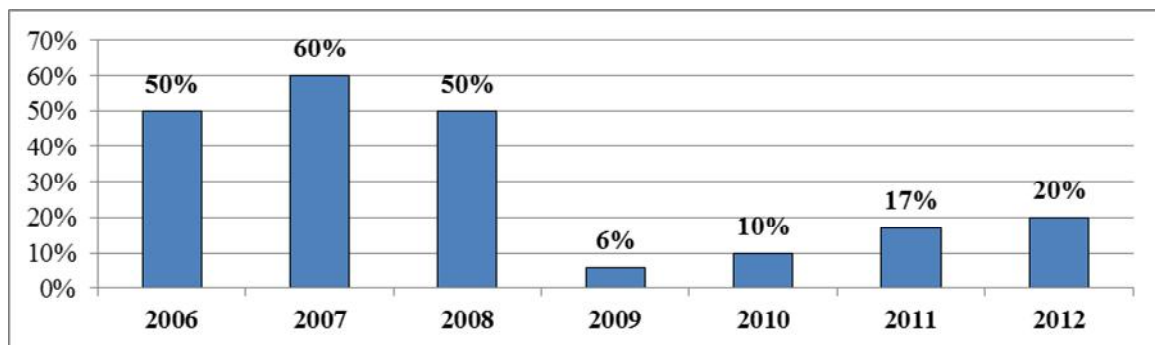


Рис. 1. Частка кредитних продажів на ринку легкових автомобілів в 2006–2012 рр., % [1]

Фінансово-економічна криза істотно вплинула на загальний стан вітчизняного ринку та всіх його учасників. Як було вище зазначено, авто кредитування було основною рушійною силою для розвитку даного напрямку в докризовий період, але починаючи з 2009 р. відбулося падіння обсягу автокредитування на 44% порівняно з 2008 р., що не могло не позначитися на кон’юктурі ринку та

обсягах продажів. На сьогоднішній день відбувається незначне збільшення обсягів автокредитування та покращення ринку фінансових послуг, але необхідно констатувати той факт, що фінансові установи в більшості випадків намагаються мінімізувати свої ризики шляхом збільшення відсоткової ставки, що зменшує попит на даний продукт та не викликає зацікавленості з боку осно-

вних споживачів – фізичних осіб. Станом на кінець жовтня 2013 р. середня реальна відсоткова ставка становила 12–19% річних в залежності від фінансової установи, з середньостроковим терміном 3–5 років, а початкові внески необхідно вносити у сумі від 20% до 70% від вартості автомобілів. Враховуючи падіння кредитного ринку, необхідно здійснювати пошук нових альтернативних форм фінансових продуктів для придбання легкових автомобілів. В теперішніх економічних умовах альтернативою традиційному автокредитуванню якраз може бути лізинг, який за останні декілька років демонструє значні темпи зростання даної послуги та зацікавленість з боку споживачів.

На даний час лізингові компанії, що спеціалізуються на фінансуванні покупки легкових автомобілів, вносять корективи та здійснюють переорієнтацію свого бізнесу в напрямку зближення з фізичними особами, які на фоні бізнесу. У першому півріччі 2013 р. у порівнянні з січнем-червнем минулого року лізингові компанії збільшили

фінансування населення на 28%, тоді як корпоративний сектор показав зростання лише на 7%. Сума нових укладених договорів з населенням за звітний період склала більше 240 млн. грн., а з підприємствами – близько 615 млн. грн. У 2012 р. кількість придбаних легкових автомобілів для приватного користування перевищила показник 2011 р. в чотири рази [3]. Автомобільний лізинг – достатньо проста та зручна фінансова послуга, яка має свої позитивні та негативні сторони, але враховуючи складну економічну ситуацію в Україні, що триває вже майже п'ять років, автолізинг має дуже високий потенціал. За допомогою даного фінансового інструменту можна збільшити обсяги продажів на ринку легкових автомобілів.

Як український ринок продажу легкових автомобілів так і світовий, динамічно розвивався упродовж 2005–2008 рр. та зазнав серйозного впливу з боку світової економічної кризи у 2009–2010 рр. (рис. 2).

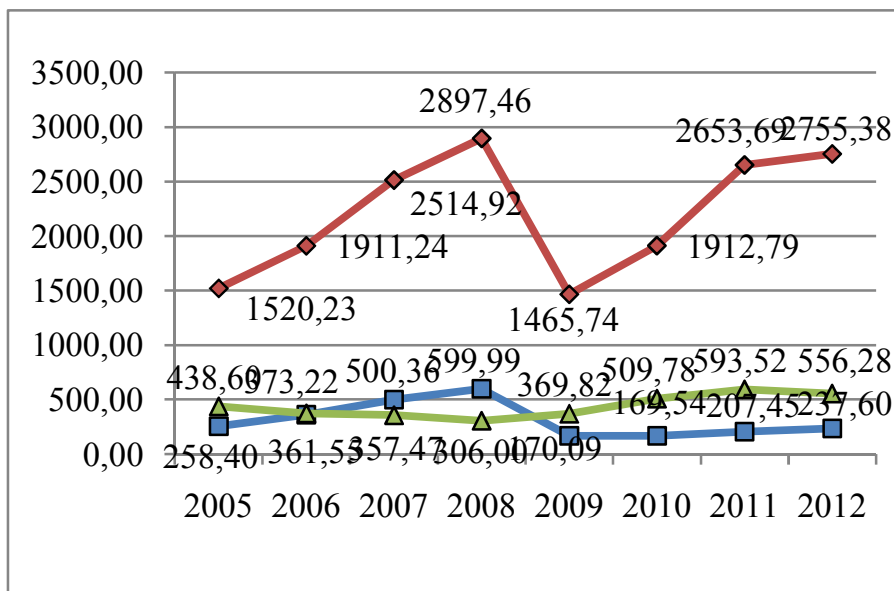


Рис. 2. Динаміка обсягів світових продажів легкових автомобілів в 2005–2012 рр., тис. од. [4]

Аналіз динаміки обсягів продажу легкових автомобілів на ринках України та Росії за період з 2005–2012 рр., відображає значний вплив проявів кризових явищ, що прямо пропорційно відображаються на показниках обсягів продажу. Спад обсягів ринку в цих країнах становив майже в чотири та у два рази відповідно, але як видно з рис. 2, Туреччині вдалося на цьому фоні посилити свої позиції після 2008 р. Аналіз статистичних даних свідчить, що на момент початку світової кризи (кінець 2008 р. – початок 2009 р.) деяким європейським країнам вдалося протистояти глобальним викликам та зберегти свої ринки майже непохитними, зокрема: Німеччині, Франції, Італії, Іспанії, Словаччині, а також Туреччині. Серед 41 країни європейської частини світу, чотирьом

країнам вдалося навіть покращити свої показники з обсягів реалізації автомобілів, зокрема: Німеччині на 717,14 тис., Франції на 211,03 тис., Туреччині на 63,82 тис. та Словаччині на 4,68 тис. авто [4]. За даними звіту Європейської асоціації автовиробників (ACEA) обсяг продажів нових легкових автомобілів у країнах Європейського союзу в жовтні 2013 р. збільшився на 4,7% порівняно з жовтнем 2012 р. і склав 1 004,94 тис. автомобілів, а також вперше з вересня 2011 р. європейський ринок демонструє позитивну динаміку вже другий місяць поспіль [5].

Порівнюючи статистичні дані обсягів продажу легкових автомобілів за I півріччя 2013 р. з показниками за аналогічний період 2012 р. на ринках України, Росії та Туреччини, можна констатувати

спад ринку на рівні 5,0% та 6,2% відповідно у перших двох країнах та значне зростання на рівні 19,5% у Туреччині [4]. Дані зміни пов'язані зокрема з непростою економічною ситуацією в Україні та Росії та низькою купівельною спроможністю населення, а також рядом чинників посткризового періоду.

У 2013 р. український ринок легкових автомобілів пережив низку потрясінь, пов'язаних з податковими ініціативами з боку держави. Спочатку 14 березня 2013 року Міжвідомча комісія з міжнародної торгівлі ухвалила рішення про запровадження спеціального мита до імпорту іномарок в Україну у розмірі 6,46% на автомобілі з об'ємом двигуна більш як 1 000 куб. см, але не більш як 1500 куб. см, і 12,95% на автомобілі з об'ємом двигуна більш як 1 500 куб. см, але не більш як 2200 куб. см., яке набрало чинності 13 квітня 2013 р. Другим важливим документом був Закон України «Про утилізацію знятих з експлуатації транспортних засобів» від 04.07.2013 р. № 421-VII та Закон України «Про внесення змін до Податко-

вого Кодексу щодо оплати екологічного податку за утилізацію знятих з експлуатації транспортних засобів» від 04.07.2013 р. № 422-VII, що набрали чинності з 1 вересня 2013 р. Законом передбачено введення екологічного податку за утилізацію знятих з експлуатації транспортних засобів. Згідно з вищезазначеним документом встановлюються коефіцієнти і ставки, які розраховуються відповідно до обсягу двигуна автомобіля. Для нових транспортних засобів коефіцієнт становить 0,86–5,5, для транспортних засобів, що були в попередньому використанні – 5,3–35,01. Вищезазначені заходи з боку держави спрямовані на захист вітчизняних та стимулювання основних автовиробників України («Богдан», «КрАСЗ», «Єврокар») до переходу на дрібно вузлову зборку (СКД-зборка). Запроваджені кроки істотно вплинули на ситуацію, що склалася на ринку легкових автомобілів (рис. 3).



Рис. 3. Динаміка продажів нових легкових автомобілів в Україні в квітні – листопаді 2013 р., тис. од. [6]

Максимальний рівень продажів було зафіксовано в квітні та серпні 2013 р. в обсязі 26,12 тис. од. та 22,2 од. відповідно, що було пов'язано виключно з анонсуванням вищезазначених заходів з боку держави, та подальший вплив на розмір вартості авто. Достатньо високий рівень продажів у вересні 2013 р. в обсязі 20,33 тис. од. пов'язаний переважно з тим, що майже весь місяць авторинки працював на складських запасах, ввезених до 1 вересня 2013 р. Підсумки жовтня-листопада 2013 р. ілюструють спад ринку, що пов'язано з сезонним зменшенням попиту, запровадженими змінами на авторинку та купівельній спроможності населення. Необхідно також зазначити, що більшість українських споживачів віддають перевагу економічним, компактним та бюджетним автомобілям. Традиційно користуються значним попитом дешеві авто до 12 тис. дол., а також відзначається стійкий попит на автомобілі повнопривідних моделей та авто бізнес класу (табл. 1).

За даними асоціації «Укравтопром» [6], за 11 місяців 2013 р. на вітчизняному авторинку було зареєстровано 196 257 продажів нових легкових автомобілів. Аналіз структури продажів по країнам-виробникам проданих автомобілів показав,

що найбільша доля – 14,5%, належить автомобілям, виготовленим на українських підприємствах. Найбільш популярною моделлю серед вироблених та реалізованих в Україні стала ЗАЗ-Сенс (6591 од.), на 2% менше посіли автомобілі, вироблені в Росії, серед яких найбільш популярною став Hyundai Accent (5 811 од.). Автомобілі німецького та японського виробництва зайняли 11% та 10,6% відповідно даного сегменту ринку.

Враховуючи низьку купівельну спроможність населення, зменшення обсягу кредитування, посилення конкурентної боротьби з боку імпортової продукції, недостатню державну підтримку з боку держави, проблемами, що пов'язані з ринками збуту, нестабільною економічною та політичною ситуацією, на даний час необхідно терміново працювати над створенням сприятливих умов, які б були цікаві для споживачів даної продукції, вітчизняних виробників та інвесторів. В більшості випадків, задовольнити потреби та створити сприятливий клімат на ринку та у виробництві можна за рахунок чіткої та послідовної державної політики.

Таблиця 1. Обсяг продажів нових легкових автомобілів в Україні за марками в 2010–2012 рр., тис. од. [6]

№ п/п	Марка	2010 р.	2011 р.	зміни 2011 р. до 2010 р., +/- %	2012 р.	зміни 2012 р. до 2011 р., +/- %
1.	HYUNDAI	14,64	21,83	49,1	22,87	4,8
2.	BA3	25,91	28,44	9,8	19,72	-30,7
3.	ЗАЗ	14,97	19,53	30,5	18,12	-7,2
4.	KIA	7,45	9,31	25,0	16,11	73,1
5.	VOLKSWAGEN	5,01	10,10	101,5	15,79	56,3
6.	TOYOTA	10,69	12,91	20,8	15,71	21,7
7.	SKODA	7,92	10,60	33,9	13,95	31,6
8.	RENAULT	8,16	11,48	40,7	13,57	18,2
9.	NISSAN	5,78	9,25	60,0	12,61	36,4
10.	GEELY	4,25	6,45	51,8	12,10	87,6
11.	FORD	7,68	10,45	36,0	10,24	-2,0
12.	CHEVROLET	8,99	10,87	20,8	9,62	-11,5
13.	MITSUBISHI	8,32	6,94	-16,6	5,50	-20,7
14.	DAEWOO	3,24	5,07	56,5	4,55	-10,3
15.	HONDA	3,82	3,15	-17,4	3,75	19,0
16.	PEUGEOT	1,28	3,26	154,4	3,72	14,1
17.	CHERY	8,53	4,37	-48,7	3,52	-19,5
18.	CITROEN	0,32	1,40	332,4	3,15	124,8
19.	SSANG YONG	2,68	2,72	1,5	3,02	10,8
20.	MERCEDES-BENZ	1,88	1,65	-12,1	2,79	69,3
21.	AUDI	1,00	1,47	47,2	2,75	87,1
22.	BMW	1,43	1,67	16,9	2,67	60,3
23.	OPEL	0,89	1,24	38,9	2,46	98,4
24.	FIAT	0,82	1,35	64,4	2,12	56,9
25.	БОГДАН	-	0,43	-	2,12	388,5
26.	LEXUS	2,24	1,84	-17,9	1,89	2,7
27.	MAZDA	2,95	1,70	-42,5	1,71	0,9
28.	SUZUKI	1,87	1,71	-8,5	1,69	-1,5
29.	LAND ROVER	0,70	0,88	25,0	1,47	67,5
30.	SUBARU	1,94	1,36	-30,2	1,14	-15,7
	Інші	4,19	4,05	0,6	7,19	77,6
	РАЗОМ	169,54	207,45	22,4	237,60	14,5

Виробництво автомобілів забезпечує високий показник доданої вартості (понад 70%), формує попит на товари та послуги підприємств суміжних галузей та стимулює науково-дослідну діяльність. Один працюючий в автомобілебудуванні створює щонайменше 6 робочих місць у суміжних галузях [1].

Найбільшими виробниками легкових автомобілів в Україні станом на кінець 2013 року є:

1) ПАТ «Запорізький автомобільний завод» (ЗАТ «ЗАЗ», корпорація «Укравто») – крупновузлове та дрібновузлове складання легкових автомобілів (виробничі потужності до 150 тис. автомобілів в рік) [7];

2) Корпорація «Богдан» (ВАТ «ЛАЗ» та ЧАЗ

3) «Богдан») – крупновузлове та дрібно вузлове складання легкових автомобілів (виробничі потужності 120–150 тис. автомобілів в рік) [8];

4) ПАТ «Єврокар» – крупновузлове та дрібно вузлове складання легкових автомобілів (ви-

робничі потужності до 100 тис. автомобілів в рік) [9];

5) ТОВ «ВО «Кременчуцький авто складальний завод» (ТОВ «ВО «КрАСЗ») – крупновузлове складання легкових автомобілів (виробничі потужності 35–40 тис. автомобілів в рік) [10].

Обсяг виробництва найбільших виробників легкових автомобілів в Україні в 2007–2013 рр. (табл. 2).

Аналіз обсягів виробництва легкових автомобілів в Україні найбільшими підприємствами даної галузі характеризується істотними змінами, серед яких можна відмітити певне зростання обсягів виробництва у докризових 2007–2008 рр., значний спад у 2009 р. в середньому у 7 разів серед чотирьох представлених підприємств, потім незначне збільшення у 2010–2011 рр. та спад 2012–2013 рр. Статистика за 2013 р. відображає негативну тенденцію стосовно обсягів виробництва автотранспортних засобів, а зокрема ПАТ «ЗАЗ» порівняно з аналогічним періодом 2012 р. зменшив обсяги виробництва з 39,92 тис. од. на 19,26 тис.

од., тобто на 52%, Корпорація «Богдан» з 12,03 тис. од. на 5,96 тис. од., тобто на 50%, ПрАТ «Єврокар» з 14,56 тис. од. на 11,49 тис. од., тобто на 21%, а ТОВ «ВО «КрАСЗ» навпаки збільшило виробництво з 3,18 тис. од. на 9,04 тис. од., тобто на 185%. Позитивної динаміки, що спостерігалася

за підсумками 2013 р. на ТОВ «ВО «КрАСЗ» вдалося досягти за рахунок початку виробництва всієї модельної лінійки «Geely», що входить до ТОП-3 за обсягами продажів у 2013 р. в Україні.

Таблиця 2. Обсяги та динаміка виробництва легкових автомобілів в Україні в 2007–2013 рр., тис. од. [6]

Назва підприємства	2007 р.	2008 р.	2009 р.	2010 р.	2011 р.	2012 р.	2013 р.
ПАТ «ЗАЗ»	275,77	252,48	43,96	42,27	59,36	39,92	19,26
Корпорація «Богдан»	54,22	87,33	14,39	19,19	20,24	12,03	5,96
ТОВ «ВО «КрАСЗ»	20,75	25,04	3,74	6,34	6,33	3,18	9,05
ПрАТ «Єврокар»	28,83	35,89	3,56	7,46	11,66	14,56	11,49

В свою чергу необхідно зауважити, що не зважаючи на суттєве зменшення обсягів виробництва на ПАТ «ЗАЗ» та Корпорації «Богдан» даними підприємствами було впроваджено нові стандарти та розширено виробництво. Зокрема, ПАТ «ЗАЗ» з листопада 2013 р. випускає всі автомобілі ЗАЗ сертифіковані згідно зі стандартом Євро-4, що повністю відповідає відповідним нормам та вимогам екологічного стандарту з мінімізації шкоди навколишнього середовища [7].

Корпорація «Богдан» та Great Wall Motor Company Limited дійшли згоди про початок виробництва автомобілів Great Wall в Україні. На перший етап заплановано лише збірка автомобілів крупноузловим методом. Але у подальшому планується поглиблення співробітництва шляхом розгортання повномасштабного виробництва з подальшою локалізацією. До кінця поточного року з конвеєра зійдуть близько 500 автомобілів Great Wall H3, а вже наступного року на виробництво будуть поставлені додаткові моделі. З 7-го грудня 2013 р. на автомобільному заводі «Богдан» у Черкасах розпочалося повномасштабне виробництво автомобілів JAC. Запуск унікального для України виробничого проекту з локалізацією понад 51%. Виробничий цикл включає зварювання кузовних панелей, фарбування і ґрунтовку, збирання з використанням комплектуючих понад 30-ти українських постачальників, а це кілька тисяч робочих місць в реальному секторі економіки, які створюються у вкрай непростий період.

Проект з виробництва автомобілів JAC посправжньому унікальний: в результаті тривалих переговорів з китайськими партнерами корпорація «Богдан» вперше в історії української автопромисловості отримала статус повноцінного експортера, а це означає, що седани J5 продаватимуться не тільки на внутрішньому ринку, але і в інших країнах світу без обмежень. Запуск виробництва седана J5 і кросовера S5 в Україні дозволив зробити їх більш доступними для споживачів [8].

Враховуючи вищезазначені обставини можна впевнено стверджувати, що перспективи виробництва легкових автомобілів та розширення ринку, як внутрішнього так і зовнішнього, на 2014 р. достатньо оптимістичні.

Висновки

Таким чином, проведене дослідження свідчить про значний вплив економічної кризи на провідні підприємства вітчизняного легкового автомобілебудування, що в свою чергу призвело до зниження обсягів виробництва та реалізації даної продукції. Враховуючи майже повну відсутність державної підтримки, автовиробники були приречені на виживання та змушені самостійно протистояти викликам фінансово-економічної кризи. Аналіз світового досвіду протидії кризовим явищам у провідних країнах автомобілебудування починаючи з 2008 р. показує, що за рахунок виваженої державної політики та комплексу вчасних та дієвих заходів автомобілебудівну галузь вдалося стабілізувати.

Отже, підвищення ефективності функціонування та розвитку автомобільної галузі можливе за умови проведення модернізації існуючих та створення нових виробничих комплексів із застосуванням екологічно безпечних та енергозберігаючих сучасних технологій та новітнього обладнання, створення власної вітчизняної моделі автотранспортного засобу, покращення якості продукції, збільшення обсягів виробництва, створення конкурентоздатного автомобілебудівного сектору промисловості через підвищення рівня локалізації виробництва, забезпечення внутрішнього ринку та нарощення експортного потенціалу шляхом випуску якісної та сучасної продукції, покращення соціально-економічних умов праці даної галузі, підвищення рівня кваліфікації працівників та створення сучасних наукових центрів з підготовки майбутніх спеціалістів.

В даний час вітчизняним підприємствам необхідно перебувати у постійному діалозі з урядом країни для того щоб побудувати модель подальшого розвитку автомобілебудування. На сьогоднішній день залишається не прийнятною «Програма розвитку легкового автомобілебудування України на період до 2020 року», яка має на меті забезпечити стабільний розвиток даної галузі та істотно вплинути на економічну стійкість країни. Державна політика щодо розвитку вітчизняного автомобілебудування повинна визначатися як пріоритетна для динамічного розвитку економіки України. Розвиток цієї галузі надасть можли-

вість не тільки забезпечити країну усіма видами сучасних автотранспортних засобів, але й створити умови для розвитку суміжних галузей еконо-

міки, підвищення зайнятості та зростання доходів населення, збільшення надходжень до бюджетів усіх рівнів.

Список літератури:

1. Потенціал галузі автомобілебудування в Україні. Ключові моменти [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://investukraine.com/wp-content/uploads/2012/06/Growth-potential-of-Ukrainian-automotive-industry-key-aspects-Anna-Shalina-Deloitte.pdf>
2. Мовчаренко В.В., Гливенко В.В. Аналіз ринку легкових автомобілів України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://esteticamente.ru/portal/Soc_Gum/NvChdieu/2011_3/index.htm
3. Офіційний сайт FINANCE.UA [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://news.finance.ua/ua/~2/0/all/2013/10/10/310650>
4. Офіційний сайт ОІСА [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.oica.net/>
5. Офіційний сайт Європейської асоціації автовиробників (АСЕА) [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.acea.be>
6. Асоціація автопроизводителей Украины «УкрАвтопром» [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://ukrautoprom.com.ua/>
7. Офіційний сайт ПАТ «Запорізький автомобілебудівний завод» [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.avtozaz.com/>
8. Офіційний сайт корпорації «Богдан» [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://bogdan.ua/>
9. Офіційний сайт ПАТ «Єврокар» [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.eurocar.com.ua>
10. Офіційний сайт ТОВ «ВО «КрАСЗ» [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://krasz.com.ua>
11. Гришова І.Ю. Вплив інституціональної структури на розвиток інноваційно-інвестиційної діяльності підприємств [Електронний ресурс] / І.Ю. Гришова, В.О. Непочатенко // Економіка: реалії часу. Науковий журнал. — 2013. — № 2. — С. 47-51. — Режим доступу до журн.: <http://economics.opu.ua/files/archive/2013/n2.html>
12. Гришова І.Ю. Державна підтримка регіональних програм інноваційного розвитку [Електронний ресурс] / І.Ю. Гришова, В.А. Замлинський, В.В. Кужель // Економіка: реалії часу. Науковий журнал. — 2013. — № 2. — С. 201 - 206. — Режим доступу до журн.: <http://economics.opu.ua/files/archive/2013/n2.html>
13. Гришова І.Ю. Формування фінансової складової економічної безпеки підприємницької діяльності машинобудівних підприємств / І.Ю. Гришова, Т.С. Шабатура // Інноваційна економіка № 4, 2013. — С. 319-324

Надано до редакції 01.12.2013

Перетяцько Артем Валерійович / Artem Peretyatko
artem_dipk@ukr.net

Посилання на статтю / Reference a Journal Article:

Аспекти розвитку вітчизняного легкового автомобілебудування [Електронний ресурс] / А.В. Перетяцько // Економіка: реалії часу. Науковий журнал. — 2013. — № 5 (10). — С. 31-37. — Режим доступу до журн.: <http://www.economics.opu.ua/files/archive/2013/n5.html>