

## **МОНІТОРИНГ РИНКУ АВТОМОБІЛЕБУДІВНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ**

Автомобілебудівна промисловість в розвинених країнах і країнах, що стрімко розвиваються є прибутковою галуззю, обумовлює розвиток суміжних підгалузей промисловості, забезпечує значну кількість робочих місць та наповнює високими відрахуваннями бюджет країни. З іншого боку, не в усіх країнах світу державна підтримка автомобілебудівної промисловості знаходиться на відповідному рівні, в деяких, в тому числі і в Україні, вона обмежується виключно декларативним характером, що стримує розвиток автопрому.

Автомобілебудівна промисловість в економічно розвинених країнах відіграє стратегічну роль. Це провідна галузь промисловості як за загальною вартістю продукції, так і за кількістю зайнятих у виробництві трудових ресурсів. Основними причинами такого стану є наступні:

- з зростанням ділової активності зростають транспортні потоки для вирішення різноманітних господарських завдань;

- автомобілебудівна промисловість є однією з самих наукоємних та високотехнологічних, вона тісно пов'язана з багатьма іншими галузями народного господарства, інновації, що впроваджуються в автомобілебудівну промисловість, неминуче змушують ці галузі вдосконалювати своє виробництво. У зв'язку з тим, що таких галузей доволі багато, то в результаті спостерігається піднесення всієї промисловості, а відповідно, і економіки в цілому;

- автомобілебудівна промисловість в усіх розвинених країнах належить до найбільш прибуткових галузей народного господарства, в силу того, що вона сприяє підвищенню товарообігу та приносить в державну скарбницю чималі доходи за рахунок продаж як на внутрішньому, та і на світовому ринках;

- автомобільна промисловість є стратегічно важливою галуззю. Розвиток цієї галузі робить країну економічно сильною і тому більш незалежною.

Важливим фактором є і те, що автомобілебудівна промисловість забезпечує значний відсоток працездатного населення країни робочими місцями. Країни-виробники автомобільної техніки забезпечують робочими місцями також країни, з якими у них укладено угоди про співробітництво. Кількість зайнятих в галузі автомобілебудування в розрізі країн за даними ОІСА (Світової організації виробників автотранспортних засобів) подано в табл. 1.

Найвища кількість зайнятих в автомобілебудівній промисловості відмічається в Китаї, 1,6 млн. працівників, яка перевищує США в 1,7 разу, а Мексику в 11,7 разів. Крім того, знаний відсоток зайнятості забезпечують суміжні галузі. В США, наприклад, в сфері виробництва автомобілів, а також в суміжних галузях зайнято 12,5 млн. осіб, тобто кожен шостий працюючий в промисловості.

Таблиця 1

**Зайнятість населення в галузі автомобілебудування в розрізі країн світу в 2014 р., осіб [11]**

<b>Країна</b>	<b>Кількість працюючих</b>	<b>Країна</b>	<b>Кількість працюючих</b>
Китай	1 605 000	Індія	270 000
США	954 210	Корея	246 900
Німеччина	773 217	Туреччина	230 736
Росія	755 000	Великобританія	213 000
Японія	725 000	Італія	196 000
Іспанія	330 000	Таїланд	182 300
Франція	304 000	Швеція	140 000
Бразилія	289 082	Мексика	137 000

У вересні 2015 р. International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (Міжнародною організацією підприємств автомобільної промисловості) було проведено маркетингове дослідження з питань репутації автомобілебудівної галузі. Автомобільною компанією TNS Sofres проведено опитування широкої громадськості в 18 країнах світу (понад 14 тис. інтерв'ю) з метою визначення прихильності споживачів до автомобіля і визначення іміджу галузі.

За результатами дослідження визначено, що ставлення споживачів до автомобіля і автомобільної промисловості залишається доволі позитивним (в міжнародному масштабі). Автомобіль розглядається як об'єкт бажання, який надає безліч важливих переваг у порівнянні з будь-яким іншим видом транспорту. У всьому світі споживачі розглядають автомобіль як зручний, практичний, швидкий і орієнтований на майбутнє засіб пересування. Крім того, сама автомобільна індустрія дістала надзвичайно високої оцінки і в значній мірі розглядається як галузь, якій можна довіряти, і яка є інноваційною. Автомобільна промисловість, її продукція і рухливість, яку вона забезпечує, визнані важливим фактором для суспільного добробуту.

Особистий автомобіль дозволяє людям жити, працювати і відпочивати. Автомобілі забезпечують доступ до ринків, до лікарів, до робочих місць. Світовий автопром є ключовим сектором економіки для кожної великої країни [12].

Автомобілебудівна промисловість має значний вплив на загальний обсяг прямих іноземних інвестицій в країну, на торговельний обіг та наповнення державної скарбниці. Приклади обсягів зазначених індикаторів в розрізі окремих країн наведено в табл. 2.

Таблиця 2

**Показники грошового обігу в галузі автомобілебудування в провідних країнах світу, млн. євро [11]**

Країна	Обіг	Інвестиції	Державні доходи (відрахування до держбюджету)
США	425106	30416	64289
Японія	435610	6450	66444
Німеччина	227666	11900	44314
Франція	111901	4196	34000
Китай	86984	5330	-//-
Іспанія	75104	2740	23212
Корея	62993	2239	16615
Італія	54135	3450	40954
Великобританія	58238	1590	46099
Канада	77469*	2496**	9701

Примітка: \* – сукупний обсяг виробництва; \*\* – валове накопичення основного капіталу.

Перше місце в рейтингу посідає США, які є лідером за всіма показниками, у галузі автомобілебудування цієї країни концентрується поверх 30 млрд. євро інвестицій, а відрахування до бюджету країни становлять 64,2 млрд. євро. Далі слідують Японія, Німеччина та Франція. Китай, Іспанія та Корея знаходяться приблизно на одній позиції за обігом та інвестиціями в галузь.

Слід особливо відзначити той факт, що для всіх перелічених в табл. 2 країн, окрім США та Німеччини, характерними є невисокі обсяги інвестицій у порівнянні з обігом, що свідчить про надвисокий рівень технологій, які розробляються та впроваджуються в автомобілебудівній промисловості. Найвищі доходи державі приносить автомобілебудівна галузь у США, Японії, Німеччині, Італії та Великобританії.

На світовому авторинку існує наступна класифікація автомобілів: мікро, особливо малий, малий, середній, великий середній,

представницькій, а також класи позашляховиків, мінівенів і мікроавтобусів, спортивних, вантажних автомобілів, автобусів і т.п. В цих напрямках і працюють автомобільні компанії, створюючи свої моделі.

Надзвичайно великі обсяги продажів легкових автомобілів в Азії та Океанії, насамперед за рахунок Китайського автопрому, який останніми роками наростив виробничий потенціал і реалізовує продукції не тільки на експорт, а й сам активно забезпечує сучасними автомобілями власне населення та Тихоокеансько-Азіатський регіон. В Європі обсяги продажів легкових автомобілів щорічно збільшувалися до початку світової фінансової кризи, після чого, починаючи з 2009 р. стабілізувалися в середньому на рівні 16,4 млн. од. на рік. У Росії, Туреччині, а також у країнах, що не входять до Євросоюзу, обсяги продаж легкових автомобілів мали несуттєві коливання та стабілізувалися після 2009 р. на рівні 3,5 млн. од. Традиційно низька купівельна спроможність в Африці, де обсяги продажів автомобілів почали перевищувати 1 млн. од. лише у 2011 р. [13, с. 122].

Світова автомобільна промисловість на сучасному етапі розвитку характеризується надшироким асортиментом автомобільної продукції, який забезпечують такі гіганти авто індустрії, як, німецький «Volkswagen», японські «Honda», «Toyota», «Mitsubishi», «Suzuki», корейські «Hyundai» та «KIA», американський «Ford» та інші.

Станом на серпень 2016 р., за даними Automobile Manufacturers' Association (ACEA), в країнах ЄС відмічається суттєве зростання попиту на нові комерційні автомобілі, така тенденція спостерігається вже протягом восьми місяців. Згідно даних ACEA, зростання попиту на 31,8% відбулось головним чином через «сильний підйом» в сегменті фургона, зростання відбулось на всіх основних ринках, особливо в Італії (105,9%), Німеччині (42,6%), Іспанії (19,5%) і Франції (16,8%). За вісім місяців 2016 р. ринок ЄС збільшився на 14,3%, це близько 1,5 мільйона комерційних транспортних засобів.

Сегмент важких вантажівок (більше 16 тонн) в країнах ЄС показав зростання за зазначений період на 18%, в розрізі країн зростання становило: Італія – 58,1%; Іспанія – 25,3%; Франція – 17,4%; Німеччина – 13,7% та Великобританія (2,4%) [11].

В економіці України автомобільна промисловість теж відіграє стратегічне значення, аспекти її впливу на економічний розвиток здебільшого ті ж самі що і в розвинених країнах світу, але на сучасному етапі розвитку автопром України переживає важкі часи, що пов'язано з економічною і політичною кризою.

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.

Становлення української автомобільної промисловості почало свій відлік наприкінці Великої Вітчизняної війни, уповільнений розвиток автомобілебудування обумовлений аграрною спеціалізацією України. Після визволення Дніпропетровська Наказом Наркому середнього машинобудування СРСР від 31 червня 1944 р. було вирішено побудувати в місті автозавод. У 1948 р. було розпочато виробництво автокранів, автовантажувачів і самоскидів ДАЗ 585. 9 травня 1951 р., відповідно до Постанови підписаної Сталіним, Дніпропетровський автомобільний завод було передано Міністерству озброєння. Замість запланованих вантажівок на заводі було налагоджено виробництво найкращих у світі ракет, а завод став іменуватися «Південмаш». За іронією долі у 1992 р. на заводі налагодили випуск тролейбусів, а в 2005 р. було створено автобус А 186. А випуск вантажних автомобілів було перекладено на Кременчук, де у травні 1958 р. на базі заводу мостових конструкцій налагоджено випуск важких вантажівок ЯАЗ. Урядом СРСР було прийнято рішення про перенесення до Кременчука з Ярославського Автомобільного заводу (ЯАЗ) основного складального виробництва. Завод в Ярославлі перейменовано у Ярославський моторний завод (ЯМЗ) та збережено на ньому виробництво силових агрегатів.

У 1959 р. на Кременчуцькому автозаводі зібрано перші вантажівки під маркою «Дніпро-222», це були десятитонні тривісні самоскиди з двотактними ярославськими моторами. Щоправда, назва автомобілів «Дніпро» була замінена на прийняте в радянському автомобілебудуванні маркування з традиційними «АЗ» – КраЗ. У 1969 р. перші КраЗи були відправлені на експорт, у 1961 р. на експорт в 26 країн відправлено 496 машин, а на початку 70-х років рахунок пішов на тисячі. І на сучасному етапі розвитку значна частина продукції автозаводу призначена для реалізації на зовнішніх ринках [1].

Повертаючись до витоків автомобілебудування, слід звернути увагу на Луцький автозавод. У 1955 р. у Луцьку на базі ремонтних майстерень в експлуатацію введена перша черга авторемонтного заводу з ремонту автомобілів ГАЗ-51 та ГАЗ-63 та налагоджено випуск запчастин до автомобілів. У 1959 р. авторемонтний завод перейменовано у машинобудівний, першою продукцією якого стала причіп-лавка моделі ЛуМЗ-825. У наступні роки випускалися ремонтні майстерні, малотоннажні рефрижератори, а згодом ЛуАЗ-890Б на базі ЗІЛ-130 [2]. Одночасно на заводі проводилися роботи з налагодження виробництва вантажопасажирського автомобіля ЗАЗ-969 В «Волинянка» за розробками Запорізького

автомобільного заводу «Комунар». У 1966 р. зібрана дослідно-промислова партія в кількості 50 одиниць.

11 грудня 1967 р. Луцький машинобудівний завод перейменовано в Луцький автомобільний завод, за яким закріпилась спеціалізація по випуску вантажопасажирських автомобілів малого та особливо малого класів, а також транспортерів військового призначення. У 1971 р. на підприємстві налагоджено випуск автомобілів ЗАЗ-969. У 1975 р. розпочато серійний випуск автомобілів ЛуАЗ-969 А з підвищеною прохідністю та покращеними динамічними властивостями. В цьому ж році завод введено до складу новоутвореного виробничого об'єднання «АвтоЗАЗ». З січня 1988 р. заводом опановано виробництво аеродромного малогабаритного тягача ЛуАЗ-2403, призначеного для буксирування багажних і вантажних візків масою до 3 000 кг на територіях аеропортів з асфальтобетонним або цементним покриттям.

На початку 90-х років відбулося значне падіння попиту на продукцію заводу і підприємство розпочало активний пошук нового предмету виробництва для використання виробничих потужностей. У 1990-2000 рр. налагоджено збірку автомобілів ВАЗ і УАЗ, не припинялися спроби поставити на потік власну модель позашляховика (оновлена версія ЛуАЗ-1301). У 2006 р. Луцький автозавод потрапив під контроль корпорації «Богдан» і повністю перейшов на складання автобусів і тролейбусів «Богдан» [2].

Значне місце в історії українського автомобілебудування посідає Львівський автобусний завод (ЛАЗ), який був заснований 21 травня 1945 р. Вже у 1956 р. з конвеєра заводу зійшов перший експериментальний автобус ЛАЗ 695, було розроблено і налагоджено виробництво різних модифікацій (ЛАЗ 695 Б, ЛАЗ 695 Е, ЛАЗ 695 ж та інші), виробництво цього автобуса продовжувалось 46 років, до 2002 р., стільки років не випускалась серійно ще жодна модель автобусів. Конструкції, розроблені ЛАЗом в 50-х роках, були ноу-хау в автобусобудуванні, до цього всі автобуси вироблялися на шасі вантажних автомобілів.

У 1968 р. автобуси ЛАЗ 695 Б отримали диплом та золоту медаль на виставці у Брюсселі. Спеціально розроблені автобуси «ЛАЗ» на протязі багатьох років використовувалися в аерокосмічній індустрії для доставки космонавтів до стартового майданчика Байконур. Випуск автобусів «ЛАЗ» у 1988 р. досягав 14 6646 од. на рік, а загальна кількість – більше 365 000 автобусів, за що завод був занесений в «Книгу рекордів Гіннеса» [3].

У 1961 р. ЛАЗом виготовлено перші моделі туристичних автобусів «Україна-1» та «Україна-2». Для 1960-х років характерний стрімкий розвиток тролейбусних систем, міста України відчули потребу в розвитку тролейбусного парку. У 1962 р. в Баку на базі ЛАЗ 695 Б був виготовлений тролейбус БТЛ-62. пізніше такі тролейбуси були виготовлені і у Львові (ЛАЗ

695 Т). У 1994 р. ЛАЗ реорганізовано у відкрите акціонерне товариство, контрольний пакет акцій належав Фонду Держмайна України. Розпочалось виробництво міжміських автобусів великого класу (ЛАЗ 5207). У 1995 р. модельний ряд Львівського автобусного заводу поповнився 11 новинками (прототипи Лайнер-10, Лайнер-12). У 2001 р. відбулась приватизація підприємства і завод отримав статус приватного підприємства з колективною формою власності. У 2002 р. на заводі розпочато випуск приміських та туристичних Лайнерів, в наступних роках асортимент продукції підприємства поповнився півтора поверховим туристичним автобусом та моделями з родини НеоЛАЗ.

7 червня 2006 р. змінено назву заводу на «Завод комунального транспорту», а у березні 2010 р. урядом України підприємство було обрано основним постачальником муніципального транспорту для міст, що приймали Євро-2012.

З 2010 р. почався занепад підприємства, у 2013 р. обладнання заводу було вивезено на Дніпровський автобусний завод (Дніпродзержинськ) для виготовлення автобусів ЛАЗ, а у Львові залишилося виробництво тролейбусів і туристичних автобусів. 26 травня 2014 Державна виконавча служба України видала постанову про арешт майна львівського заводу як боржника, а приміщення заводу пізніше було виставлено на аукціон. У листопаді 2014 р. на Львівському автобусному заводі випущено перший санітарний автобус для транспортування поранених із зони АТО. У 2014 р. холдинг зупинив виробництво на заводах у Львові та Дніпродзержинську.

Щодо легкових автомобілів, то батьківщиною так званого «народного» автомобіля є Запоріжжя. Запорізький автозавод увійшов в історію України як первісток вітчизняного комбайнобудівництва, першим опанував виробництво автомобілів малого класу.

1863 р. – літопис Запорізького автомобілебудівного заводу ведеться з моменту створення голландцем Абрагамом Коопом підприємства, що спеціалізувалось на випуску сільськогосподарських машин і обладнання.

1908 р. – засновано Мелітопольський моторний завод (сьогодні – структурний підрозділ ЗАТ «ЗАЗ») по випуску стаціонарних двигунів внутрішнього згорання.

1923 р. – Запорізький завод під назвою «Комунар» починає випускати зернозбиральні комбайни та іншу сільськогосподарську техніку.

У 1960 р. з конвеєра заводу зійшли перші малолітражки ЗАЗ-965 «Запорожець». Історія розвитку Запорізького автомобільного заводу розпочалася у 1958 р., коли члени Ради Міністрів СРСР вирішили перепрофілювати Запорізький «Комунар» з виробництва комбайнів і комплектуючих до них на малолітражних автомобілів. Причиною зміни профілю заводу стала відмова Московського автозаводу від випуску

малолітражних авто на користь більш сучасних, а відповідно і дорожчих, таких як «Москвич-402». Проте попит на малолітражні автомобілі не зник, тому керівництво Московського автозаводу взялася за розробку багато обіцяного народного автомобіля – ЗАЗ-965. Найбільш підходящим прототипом ЗАЗ-965 («Горбатого») визначено Fiat 600 (Італія).

Восени 1956 р. команда фахівців Московського автозаводу приступила до роботи над концептом «Горбатого» і вже через рік з'явився перший зразок цієї моделі, що отримав серійний номер – 444 («Москвич-444») [5]. На початку 1959 р. виробництвом і подальшим вдосконаленням малолітражного «народного» автомобіля зайнялися фахівці Запорізького автозаводу. Вся документація, напрацювання та креслення московських інженерів і технологів були передані на Запорізький автозавод, де і зійшов з конвеєра перший ЗАЗ-965 («Запорожець»). До кінця 1960 р. Запорізький автозавод випустив 1,5 тис. «Запорожців». В подальшому ринку було запропоновано декілька модифікацій цього автомобіля. З 1970 р. розпочато випуск експортної моделі ЗАЗ-965 Е, більш відомої як «Ялта». У 1987 р. завод випустив принципово нову у вітчизняній практиці модель передньопривідного автомобіля ЗАЗ-1102 «Таврія» – перший український автомобіль з двигуном з водяною системою охолодження. «Таврія» експортувалась в такі країни, як Угорщина, Чехія, Словаччина, Колумбія, Єгипет, Греція та Еквадор [9].

У 1994 р. розпорядженням обласної адміністрації об'єднання було перетворено на ВАТ «Запорізький автомобільний завод» зі статутним фондом 9,6 млн. грн., державі належало 82% акцій, решта частина акцій перебувала у власності працівників підприємства.

Після розпаду Радянського Союзу ЗАЗ набув значної залежності від держави, через що з часом мало не збанкрутував. Для порятунку бізнесу проводились переговори з потенційними інвесторами та партнерами – італійським концерном Fiat, французьким Peugeot і американським GM. Проте, договір про співпрацю було підписано лише з південнокорейською фінансово-промисловою групою Daewoo.

15 березня 1998 р. підписано Установчий договір про створення спільного українсько-корейського підприємства з іноземними інвестиціями «АвтоЗАЗ-Деу». Статутний фонд сформовано за рахунок вкладів засновників: від ВАТ «АвтоЗАЗ» – виробничими потужностями на суму еквівалентну 150 млн. дол. США; від Daewoo Motors – 150 млн. дол. США в грошовій формі. До складу спільного підприємства, крім головного підприємства в Запоріжжі, також увійшли на правах госпрозрахункових підприємств Мелітопольський моторний завод (ГРП «АвтоЗАЗ-Мотор»), Чорноморський завод авто агрегатів (ГРП «ІЗАА») та Полтавський завод «Іскра» (ГРП «Іскра»).



Мелітопольський моторний завод увійшов до складу автомобільного виробничого об'єднання «АвтоЗАЗ» у 1975 р. Цього ж року конструкторський відділ моторного заводу розпочав науково-дослідні і конструкторські роботи щодо проектування силового агрегату з двигуном рідинного охолодження до передньопривідних автомобілів особливо малого класу, основна робота по створення якого була завершена у 1979 р. Після підписання Установчого договору, ГРП «АвтоЗАЗ-Мотор» у 1999 р. було налагоджено випуск силових агрегатів до автомобіля «Славута». У 2001 р. розроблено конструкцію і розпочато виробництво силового агрегату МЕМЗ-301, з двигуном об'ємом 1,3 л, потужністю 63 к.с. для автомобілів «Сенс» та «Славута». У 2002 р. вперше в Україні розроблено конструкцію двигуна МЕМЗ-307 потужністю 70 к.с. з системою розгорнутого впорскування пального та електронною системою керування двигуном [7].

Іллічівський завод автомобільних агрегатів – автомобілебудівне підприємство в м. Іллічівськ, на заводі організовано складання легкових автомобілів Daewoo: Daewoo Lanos, Daewoo Nubira, Daewoo Leganza [8].

Результатом такої співпраці було оновлення модельного ряду, з'явилися ЗАЗ-1103 («Славута»), модифікований ЗАЗ-1102 («Таврія-Нова»), ЗАЗ-1105 («Дана») [4].

За умовами угоди спільне підприємство зобов'язувалось випускати щорічно 230 тис. автомобілів п'яти моделей, зокрема 80 тис. модернізованих «Таврій», 25 тис. «Opel», 120 тис. південнокорейських автомобілів. 70% комплектуючих до автомобілів домовлено було виготовляти в Україні. Daewoo брав на себе відповідальність за експорт 50% продукції. Планувалось розвивати мережу торговельних і сервісних центрів, створення нових систем контролю якості, управлінського і фінансового обліку, маркетингових досліджень та нової організації управління виробництвом, підвищення кваліфікації працівників за рахунок Daewoo і спільного підприємства. За попередніми розрахунками проект повинен був окупитися за 8,6 років.

За час співпраці корейський автоконцерн розчарувався в місцевому ринку: за підрахунками корейців, для забезпечення рентабельної роботи рівень продаж необхідно було довести не менше ніж до 38 000 автомобілів на рік. За чотири роки існування СП «АвтоЗАЗ- Daewoo» випустило 56 500 автомобілів, продавши при цьому лише близько 52 000 машин. При цьому прибуток спільне підприємство отримало лише в 1998 р., а за три наступні роки завод мав хронічні збитки (у 2001 р. вони становили близько 6,4 млн. дол. США).

У 1999 р. «АвтоЗАЗ» взяв кредит у Daewoo в розмірі 45 млн. дол. США під заставу держпакету своїх акцій в розмірі 36,6%. Кредит так і не було погашено, а борг по ньому зріс до 9,8 млн. дол. США.

«АвтоЗАЗ- Daewoo» неодноразово заручався підтримкою уряду, домагаючись лобіювання інтересів заводу на місцевому ринку. Як приклад можна навести такі факти: Верховна Рада України прийняла Закон «Про списання заборгованості ВАТ «АвтоЗАЗ» від 18 липня 1997 р.; Закон України «Про стимулювання виробництва автомобілів в Україні» від 19 вересня 1997 р., яким надала новоствореному спільному підприємству нечувані до цього в Україні податкові пільги (спільне підприємство було звільнене від сплати податку на прибуток, імпортного мита на комплектуючі і податку на землю протягом 10 років); 16 лютого 1998 р. Кабінет Міністрів прийняв постанову «Про заборону ввезення в Україну автомобілів іноземного виробництва старших ніж 5 років», за ввезення іномарки молодшого віку накладалось імпортне мито в розмірі 5 тис. доларів; наприкінці 1999 р. для підтримки «АвтоЗАЗ- Daewoo» урядом було впроваджено 20% ПДВ на ввіз російських автомобілів, але очікуваного результату це не дало.

У 2001 р. компанія Daewoo Motors збанкрутувала, закінчивши рік із збитками у 34 млн. грн. (у 2000 р. розмір збитків становив 48,2 млн. грн.), після чого у 2002 р. підприємство було виставлено на конкурс. Фонд державного майна визнав переможцем конкурсу єдиного учасника Українську автомобільну корпорацію «УкрАВТО», яка придбала 81,59 акцій компанії «АвтоЗАЗ» за 54,2 млн. грн. [5].

2003 р. – завод змінив форму власності на Закрите акціонерне товариство з іноземною інвестицією «Запорізький автомобілебудівний завод».

2004 р. – на підприємстві створено якісно нове виробництво. Розпочато повномасштабне виробництво автомобілів ВАЗ-21093 і ВАЗ-21099, «Ланос (Т-150), «Опель Астра G».

2005 р. – конструкторами «ЗАЗ» розроблено автомобіль Ланос-фургон, на ГРП «ІЗАА» підготовлено виробничі потужності для випуску автобусів «I-VAN» на базі шасі автомобіля «ТАТА».

2006 р. – Запорізький автомобілебудівний завод підтвердив відповідність власної системи управління якістю міжнародному стандарту ISO: 9001-2000. Продукція ЗАТ «ЗАЗ» відповідає вимогам Євро 2. Опановано випуск напівпричепів НХ2210 для перевезення легкових автомобілів.

Запорізький автозавод увійшов до числа загальнодержавних лідерів галузі. Розпочато засвоєння гами легкових китайських автомобілів «Chery». За оцінками Національного Бізнес Рейтингу ЗАТ «ЗАЗ» займає перше місце в номінації «Обсяг реалізованої продукції» в галузі «Виробництво автомобілів».

2007 р. – Chevrolet Lanos увійшов до трійки лідерів за популярністю в Росії.

«Автомобіль Року в Україні», самий престижний конкурс вітчизняної автомобільної галузі, визнав Chevrolet Aveo кращим автомобілем 2006 р. у співвідношенні «ціна/якість».

2008 р. – кращим автомобілем Київського Міжнародного автосалону SIA'2008 визнано Chevrolet Aveo New. Опановано виробництво автомобілів Сенс Євро 3 з гідро підсилювачем керма і кондиціонером. Під час проведення Столичного Автошоу 2008 міністр промислової політики України В. С. Новицький передав ЗАТ «ЗАЗ» ліцензію на виробництво автомобілів і автобусів № 1.

2009 р. – автомобіль Lanos визнано абсолютним лідером продаж 2008 р. в Україні. За результатами Національного автомобільного рейтингу – «Авторейтинг-2008», який проведено в межах «Автомобіль Року в Україні 2009», лідер продаж малого класу Chevrolet Aveo визнано переможцем Всеукраїнської акції межах «Автомобіль Року в Україні 2009» у номінації краще співвідношення ціна-якість. За повідомленням Національного бізнес-рейтингу, ЗАТ «ЗАЗ» визнано лідером галузі у 2008 р.

Розпочато співробітництво з KIA MOTORS. Корпорація «УкрАВТО», якій належить ЗАТ «ЗАЗ», на складальних потужностях в Іллічівську почала крупновузлову збірку китайських вантажівок марки DONGFENG. Традиційні для китайської автомобільної техніки низькі ціни при сучасних технологічних рішеннях можуть вивести ці вантажівки в лідери ринку (за існуючими статистичними даними, понад 20% українського ринку нових комерційних автомобілів і легких вантажівок належить китайським торговим маркам).

2010 р. – ЗАЗ Lanos – абсолютний лідер продаж і лідер продаж у компактному класі за версією Національного автомобільного рейтингу – «Авторейтинг-2009». Лідером продаж в малому класі став автомобіль ЗАЗ-1103. У дилерській мережі компанії ТДЦ-АВТО почались продажі абсолютно нового міського автобусу ЗАЗ А 10 С. Новинка Запорізького Автомобілебудівного Заводу – новий рівень комфорту, автобус максимально пристосовано для експлуатації в місті. Щорічно на «Автошоу на Столичному» ЗАТ «ЗАЗ» презентує нові розробки.

2011 р. – у січні завершено виробництво автомобілів Тавричного ряду. Остання «Золота Славута» виставлена на Аукціон. «Авторейтинг-2010» оголосила переможців, до участі було представлено 515 моделей автомобілів, переможцем за критерієм «ринкова успішність» журі визнало ЗАЗ Lanos.

На Запорізькому автомобілебудівному заводі відбулась офіційна презентація моделі ЗАЗ Forza, стиль автомобіля розроблено ательє Torino

Design. Завод також розпочав серійне виробництво автомобіля ЗАЗ Lanos, обладнаного 16-ти клапанним двигуном об'ємом 1,4 л виробництва GM і автоматичною коробкою перемикачів передач (АКПП) фірми Aisin (Японія).

2012 р. – ЗАЗ Lanos вшосте отримав перемогу і титул «Абсолютний лідер продажів» у Всеукраїнському автомобільному рейтингу – акції «Авторейтинг 2011» участь у якому взяли понад 400 моделей автомобілів.

ЗАЗ Forza отримала свою першу нагороду – титул «Кращий доступний автомобіль» у популярній Всеукраїнській акції «Автомобіль року в Україні 2012». Запорізький автозавод розпочав серійне повномасштабне виробництво нового автомобіля ЗАЗ Vida [6].

Негативний вплив на діяльність автобудівельних підприємств має напружена ситуація на сході України – у Донецькій та Луганській областях зірвано виробничі процеси на підприємствах автопрома. Зокрема, лише у Запорізького автомобілебудівного заводу серед постачальників комплектуючих в Донецькій області знаходилось 25, а в Луганській – 11 підприємств. Продукція цих областей забезпечувала автомобілебудівні підприємства різноманітними виробами, пружинами, радіаторами, інструментами, виробами з кольорових металів. У зв'язку з цим виникла загроза зупинки виробництва, так як за короткий проміжок часу знайти нових постачальників доволі складно.

Ускладнює ситуацію також відміна утилізаційного збору та зниження спеціального податку, що відбулися паралельно із збільшенням ставок акцизного збору на нові автомобілі та на кузова для промислової зборки. Як наслідок, вітчизняні автовиробники позбулися останнього мінімального захисту держави, а замість неї отримали додаткове фінансове навантаження, як ставить не лише під питання доцільність розвитку, але і збереження промислового автомобілебудування в Україні. Зрозуміло, що в умовах кризового зниження обсягів продаж автовиробники будуть неспроможні нівелювати за рахунок власних ресурсів збільшені податки, і вони будуть закладені в ціну виробу, а відповідно будуть перекладені на споживача [10].

Вітчизняні технології автомобілебудування відстають від світових щонайменше на 25 років, виробництво автомобілів скоротилось 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.

Світовим економічним форумом розроблено синтетичний показник конкурентоспроможності, який відображає становище країни на світовому ринку. Для його оцінки використовують складні моделі, в яких враховується 381 показник. Розрахункові показники згруповано за 8 факторами: внутрішній економічний потенціал, зовнішні економічні зв'язки, державне регулювання, кредитно-фінансова система, інфраструктура, система

управління, науково-технічний потенціал, трудові ресурси. Окрім статистичних показників при розрахунку світового рейтингу близько 30% займають експертні оцінки аналітиків, результати опитувань, думка керівників провідних корпорацій і визнаних економічних експертів.

Згідно досліджень, проведених дослідницькою організацією IMD World Competitiveness Center, у 2016 р. Україна посіла 59 місце з 61 країн у Світовому рейтингу конкурентоспроможності держав. Відповідно до результатів дослідження Україна займає наступні позиції в рейтингу: в категорії «Ефективність бізнесу» – 60-е місце через низьку продуктивність праці; в категорії «Становище економіки» – 60-е місце через різке погіршення макроекономічних показників; в категорії «Ефективність уряду» – 55-е місце (єдиний показник з позитивною динамікою); в категорії «Інфраструктура» – 50-е місце (у 2015 р. Україна за цим показником перебувала на 48-му місці) [14]; в категорії «Кумівство» – 5-е місце. Дохід великого бізнесу завдяки політичним зв'язкам обходиться нашій країні в 6,7% від ВВП. Першість у рейтингу здобула Росія – більше 18% ВВП, найменш «кумівською» визнано Німеччину, де дуже мала група бізнесменів має зв'язки з владою; Україна очолила світовий рейтинг за рівнем інфляції. Найближчими сусідами України в рейтингу виявилися Ємен (30%), Сирія (33,6%) і Південний Судан (41,1%) [15].

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 в системі попиту-пропозиції. 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 ввозу-вивозу продукції, регулятор кредитного і лізингового фінансування та податковий регулятор.

Світова економічна криза має здебільшого негативний вплив на розвиток автомобільної галузі. У процесі відновлення ланцюжка виробництво-збут автомобільним компаніям необхідно основну увагу приділяти наступним аспектам: підвищення рентабельності та стійкий розвиток; фінансова та операційна гнучкість; інвестиції в нові технології; реалізація можливостей на ринках, що стрімко розвиваються.

Пріоритетність розвитку автомобілебудування в Україні обумовлена необхідністю виведення з економічної кризи суміжних галузей

промисловості, зниження рівня безробіття, зменшення відтоку капіталу за кордон шляхом імпортозаміщення, поповнення бюджетів всіх рівнів.

Для розвитку автопромисловості в Україні є необхідні ресурси:

- кваліфікована робоча сила, що існує в автомобілебудуванні та суміжних галузях;

- потенційна місткість вітчизняного авторинку доволі значна – в Україні дуже низький рівень забезпеченості населення автомобілями, а існуючий обсяг продажів не забезпечує навіть просте відтворення автопарку. 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.

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.

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, +77%), третє – Volkswagen (2 164 шт., що в 2,3 рази більше, ніж за перше півріччя 2015 р), четверту позицію займає Skoda (1 684 авто, +102 %), замикає п'ятірку лідерів продажів KIA (1 507 шт., + 111%).

Динаміку виробництва легкових автомобілів підприємствами вітчизняного автопрому відобразимо за допомогою діаграми (рис. 1).

В загальному, вітчизняні автомобілебудівні підприємства у 2016 р. скоротили обсяги виробництва у порівнянні з минулим року на 16,8%. Продукція українського автопрому, особливо щодо легкових автомобілів, є неконкурентоспроможною і не користується попитом.

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, застарілі матеріаломісткі технології виробництва;

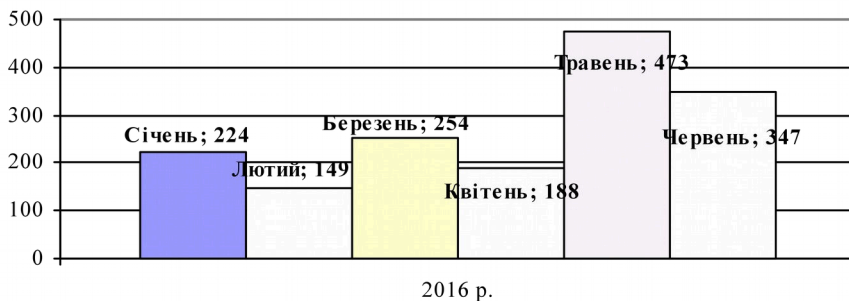
- знос виробничих потужностей основних автомобілебудівних підприємств;

- низькі масштабність та рівень локалізації виробництва;

- значна залежність від імпорту матеріалів і комплектуючих;

- несприятливе нормативно-правове середовище;

- низька інвестиційна привабливість галузі.



*Рис. 1. Виробництво легкових автомобілів вітчизняними автомобілебудівними підприємствами за I півріччя 2016 р., шт. [складено за даними 11]*

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 середньостроковому 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. Основним джерелом формування конкурентних переваг для українського автопрому є мінімізація витрат та підвищення якості продукції до світових стандартів. Для досягнення визначеного результату необхідно:

- здійснити технічне переоснащення вітчизняних автомобілебудівних підприємств та вдосконалити технології виробництва;
- досягнути високого рівня локалізації виробництва;
- підвищити ефективність управління на підприємствах автомобілебудівної промисловості.

### **Список використаних джерел**

1. История Кременчугского Автозавода (КрАЗ) [Електронний ресурс]. Режим доступу: [http://okrain.net.ua/article/read/History\\_Kraz.html](http://okrain.net.ua/article/read/History_Kraz.html)
2. Луцький автомобільний завод [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://znaimo.com.ua>

3. Львівський автобусний завод [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://uateka.com/uk/article/industry/1169>

4. Світова історія автомобілебудування: Запорізький автомобільний завод і автомобіль легенда ЗАЗ 965 [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://car.jacrein-club.ru>

**5.** «Укравто» купила государственные 81,6% «АвтоЗАз» [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://podrobnosti.ua>

6. Історія марки: Запорізький автомобільний завод ЗАЗ [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://sites.google.com/site/zavodzaz/istoria-marki>

7. Мелитопольский моторный завод: История [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.memz.com.ua/html/history.htm>

8. Іллічівський завод автомобільних агрегатів [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://znaimo.com.ua>

9. СП «АвтоЗАЗ- Daewoo»: проблеми створення і функціонування агрегатів [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://studopedia.su>

10. Нестабильность на востоке Украины нарушает ритмичность производства [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://archive.is/S4Gd6>

11. УкрАвтопром. Ассоциация автопроизводителей Украины: Статистика [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://ukrautoprom.com.ua>

**12.** OICA is the voice speaking on automotive issues in world forums [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.oica.net/>

13. Проноза, П. В. Світове автомобілебудування: сучасні тенденції та перспективи розвитку [Текст] / П. В. Проноза // Бізнесінформ. – 2015. – № 8. – С. 118-125.

14. Світовий рейтинг конкурентоспроможності: Україна обігнала лише Монголію та Венесуелу [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://economics.unian.ua/other/1361490-svitoviy-reyting-konkurentospromojnosti-ukrajina-obignala-lishe-mongoliyu-ta-venesuelu.html>

15. The Economist склав рейтинг «кумівства» в світі: Україна на 5 місці [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.unian.ua/politics/1339388-the-economist-sklav-reyting-kumivstva-v-sviti-ukrajina-na-5-mistsi.html>