

ЕВОЛЮЦІЯ РОЗВИТКУ ВІТЧИЗНЯНОГО АВТОПРОМУ

EVOLUTION OF THE DOMESTIC AUTO INDUSTRY

Краузе О.І.

кандидат економічних наук,
доцент кафедри промислового маркетингу,
Тернопільський національний технічний університет
імені Івана Пулюя

Статтю присвячено актуальній проблемі розвитку автомобілебудування на українському ринку. Досліджено особливості розміщення та розвитку підприємств вітчизняного автомобілебудування. Визначено сприятливі та загрозові чинники розвитку автомобілебудівної промисловості України. Встановлено основних конкурентів українського автопрому. Визначено основні чинники активного розвитку автомобілебудівної промисловості України.

Ключові слова: автомобілебудівна промисловість, автомобілебудування, експорт автомобілів, імпорт продукції автомобілебудування, місткість ринку.

Статья посвящена актуальной проблеме развития автомобилестроения на украинском рынке. Проведено исследование особенностей размещения и развития предприятий отечественного автомобилестроения. Определены благоприятные и угрожающие факторы развития автомобилестроительной промышленности Украины. Установлены основные конкуренты украинского автопрома. Определены основные факторы активного развития автомобилестроительной промышленности Украины.

Ключевые слова: автомобилестроительная промышленность, автомобилестроение, экспорт автомобилей, импорт продукции автомобилестроения, емкость рынка.

The article is devoted to the issue of the automotive industry at the Ukrainian market. 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 It is noted, that the native automobile technology are outdated and don't satisfy the needs of the market. Established major competitors Ukrainian car industry. It was determined the main factors of active development of Ukrainian automobile industry.

Keywords: automobile industry, motor industry, export of automobiles, import productions of automobile industry market's capacity.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Автомобілебудівна галузь, яка в багатьох країнах світу є пріоритетною, в Україні розвивається доволі повільно, а останніми роками взагалі занепадала. Основними несприятливими факторами розвитку вітчизняного автопрому можна назвати радянську спадщину, морально застаріле виробництво та неефективний механізм інституційного регулювання. Відповідно до визначеного кола проблем, особливостей розвитку, сильних та слабких сторін вітчизняного автопрому, проведення аналізу платоспроможного попиту, основних напрямів стимулювання розвитку автомобільної промисловості України дасть змогу визначити пріоритетні механізми інституційного регулювання вітчизняного автопрому.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми і на які спирається автор. Економічна та

політична криза в країні, низька конкурентоспроможність вітчизняного автопрому сформували принципово нову ситуацію на ринку автомобілебудівної промисловості України, у зв'язку з чим дослідження етапів розвитку вітчизняного автомобілебудування, особливостей платоспроможного попиту, загроз та можливостей розвитку галузі в цілому набуває пріоритетного значення. Зазначені питання знайшли своє відображення в працях вітчизняних та зарубіжних учених-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, П.В. Проноза, Г.Г. П'ятченко, В. Романенко, І.А. Шеховцової, О.В. Юринець. Актуальність поставленої проблеми, її теоретична значущість і практична цінність зумовили вибір теми дослідження.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується

означена стаття. Автомобілебудівна промисловість у розвинених країнах і країнах, що стрімко розвиваються, є прибутковою галуззю, зумовлює 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, у деяких, у тому числі і в Україні, вона обмежується лише декларативним характером, що стримує розвиток автопрому.

Формулювання цілей статті (**постановка завдання**). Метою статті є аналіз особливостей розвитку вітчизняних підприємств автомобілебудівної промисловості, їх значення для розвитку економіки загалом, аналіз сильних та слабких сторін, визначення важелів стимулювання розвитку автомобілебудівної промисловості України.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Становлення української автомобільної промисловості почало свій відлік наприкінці Великої Вітчизняної війни, уповільнений розвиток автомобілебудування зумовлений 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, автономних вантажувачів і самоскидів «ДАЗ 585». 9 травня 1951 р., відповідно до Постанови, підписаної Сталінін, 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» – «КраАЗ». У 1969 р. перші «КраАЗи» були відправлені на експорт, у 1961 р. на експорт у 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]. Водночас на заводі проводилися роботи з налагодження виробництва вантажопасажира 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 вантажопасажира 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. У цьому ж році завод уведено до складу новоутвореного виробничого об'єднання «АвтоЗАЗ». Із 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 збирання автобусів і тролейбусів «Богдан» [2].

Значне місце в історії українського автомобілебудування посідає Львівський автобусний завод (ЛАЗ), який був заснований 21 травня 1945 р. Уже в 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 ін.). Виробництво цього автобуса продовжувалося 46 років, до 2002 р., стільки років серійно не випускалася жодна модель автобусів. Конструкції, розроблені ЛАЗом у 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 146 646 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. у Баку на базі «ЛАЗ 695 Б» був виготовлений тролейбус «БТЛ-62». Пізніше такі тролейбуси були виготовлені й у Львові («ЛАЗ 695 Т»). У 1994 р. ЛАЗ реорганізовано у відкрите акціонерне товариство, контрольний пакет акцій належав Фонду Держмайна України. Розпочалося 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. відбулася приватизація підприємства, і завод отримав статус приватного підприємства з колективною формою власності. У 2002 р. на заводі розпочато випуск приміських та туристичних «Лайнерів», у подальшому асортимент продукції підприємства поповнився півтораповерховим 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.

Із 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 р. 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 спеціалізувалося на випуску сільськогосподарських машин і обладнання.

1908 р. – засновано Мелітопольський моторний завод (сьогодні – структурний підрозділ ЗАТ «ЗАЗ») із 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» із виробництва комбайнів і комплектуючих до них на випуск 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 взялося за розробку багато раз 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 удосконаленням 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». У подальшому ринку було запропоновано декілька модифікацій цього автомобіля. Із 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» – першого українського автомобіля з двигуном із водяною системою охолодження. «Таврія» експортувалася 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 проводилися переговори з потенційними інвесторами та партнерами – італійським концерном Fiat, французьким Peugeot і американ-

ським 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 автоагрегатів (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 створенню 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 MEM3-301 із двигуном об'ємом 1,3 л, потужністю 63 к.с. для автомобілів «Сенс» та «Славута». У 2002 р. уперше в Україні розроблено конструкцію двигуна MEM3-307 потужністю 70 к.с. із системою розгортного впорскування пального та електронною системою керування двигуном [7].

Іллічівський завод автомобільних агрегатів – автомобілебудівне підприємство у 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'язувалося випускати щорічно 230 тис. автомобілів п'яти моделей, зокрема 80 тис. модернізованих «Таврій», 25 тис. «Опель», 120 тис. південнокорейських автомобілів. 70% комплектуючих до автомобілів домовлено було виготовляти в Україні. Daewoo брав на себе відповідальність за експорт 50% продукції. Планувалося 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» узяв кредит у Daewoo в розмірі 45 млн. дол. США під заставу держпакету своїх акцій у 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 лобювання 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 надалися 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 п'ять років», за ввезення іномарки молодшого віку накладалося 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 зі збитками у 34 млн. грн. (у 2000 р. розмір збитків становив 48,2 млн. грн.), після чого в 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 «BA3-21093» і «BA3-21099», «Ланос (Т-150)», «Опель Астра G».

2005 р. – конструкторами «ЗАЗ» розроблено автомобіль «Ланос-фургон», на ГРП «ІЗАА» підготовлено виробничі потужності для випуску автобусів «І-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 гідропідсилювачем 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 Всеукраїнської акції «Автомобіль року в Україні 2009» лідер продаж малого класу Chevrolet Aveo визнаний переможцем у номінації «краще співвідношення ціна/якість». За повідомленням Національного бізнес-рейтингу, ЗАТ «ЗАЗ» визнано лідером галузі в 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 за сучасних технологічних рішень можуть вивести ці вантажівки в лідери ринку (за наявними 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 у малому класі став автомобіль «ЗАЗ-1103». У дилерській мережі компанії «ТДЦ-АВТО» почалися 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. «Авторей-

тинг-2010» оголосив переможцем за критерієм «ринкова успішність» ЗАЗ Lanos серед 515 моделей автомобілів.

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-клапанним двигуном об'ємом 1,4 л виробництва GM і автоматичною коробкою перемикання передач (АКПП) фірми Aisin (Японія).

2012 р. – «ЗАЗ Lanos» ушосте отримав перемогу і титул «Абсолютний лідер продажів» в «Авторейтингу 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 із цим виникла загроза зупинки виробництва, оскільки за короткий проміжок часу знайти нових постачальників доволі складно.

Ускладнює ситуацію також відміна утилізаційного збору та зниження спеціального податку, що відбулися паралельно зі 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, що ставить не лише під питання доцільність розвитку, але й збереження промислового автомобілебудування в Україні. Зрозуміло, що в умовах кризового зниження обсягів продажу автовиробники будуть неспроможні нівелювати за рахунок власних ресурсів збільшені податки, і вони будуть закладені в ціну виробу, тобто будуть перекладені на споживача [10].

Аналіз рейтингу продажів на первинному ринку автомобілів підтверджує кризову ситуацію вітчизняних виробників.

Найпопулярнішим легковим автомобілем на українському ринку нових авто, як і в минулому році, став Renault Logan. За період, який аналізуємо, було продано 978 автомобілів цієї моделі (рис. 1) [11].

Щодо комерційних автомобілів, то за I 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. 2).

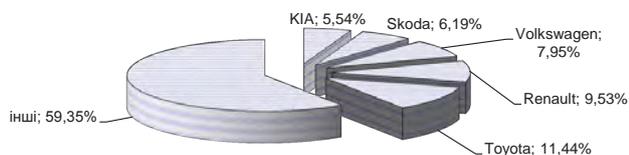


Рис. 1. Рейтинг продажів нових легкових автомобілів в Україні за I півріччя 2016 р., % [11]

Із 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.

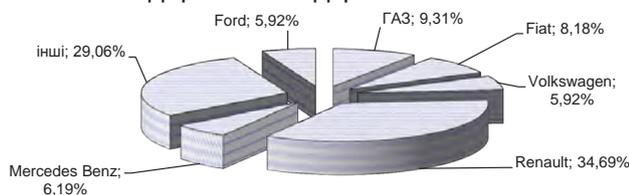


Рис. 2. Рейтинг продажів нових комерційних автомобілів в Україні за I півріччя 2016 р., % [11]

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.

Висновки з цього дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Автомобілебудування в Україні не задовольняє потреби держави у власній продукції, за рахунок власного виробництва задовольняється менш ніж 10% потреб в автомобілях і автобусах.

Вітчизняне автомобілебудування протягом чотирьох десятиліть існувало в тіні проблем російської автомобільної промисловості, пройшло разом з економікою країни всі етапи кризи. Але незважаючи на таку непривабливу спадщину, автомобільна промисловість України все ж такі зберегла свій потенціал і може робити всі типи транспортних засобів: легкові автомобілі («ЗАЗ» – Запоріжжя), вантажівки, спецавтомобілі та військову автомобільну техніку («КрАЗ» – Кременчук), міські і магістральні автобуси («ЛАЗ» – Львів), автомобілі підвищеної прохідності («ЛуАЗ» – Луцьк) та мотоцикли («КМЗ» – Київ).

Для розвитку автомобілебудування в Україні необхідні значні інвестиції та впровадження прогресивних технологій, у тому числі і маркетингових технологій формування попиту.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. История Кременчугского автозавода (КрАЗ) [Електронний ресурс]. – Режим доступа: http://okrain.net.ua/article/read/History_Kraz.html.
2. Луцький автомобільний завод [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://znaimo.com.ua>.
3. Львівський автобусний завод [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://uateka.com/uk/article/industry/1169>.
4. Світова історія автомобілебудування: Запорізький автомобільний завод і автомобіль легенда «ЗАЗ 965» [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://car.jacrein-club.ru>.
5. «Укравто» купила государственные 81,6% «АвтоЗАЗа» [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://podrobnosti.ua>.
6. Історія марки: Запорізький автомобільний завод ЗАЗ [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <https://sites.google.com/site/zavodzaz/istoria-marki>.
7. Мелитопольский моторный завод: История [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://www.memz.com.ua/html/history.htm>.
8. Іллічівський завод автомобільних агрегатів [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://znaimo.com.ua>.
9. СП «АвтоЗАЗ- Daewoo»: проблеми створення і функціонування агрегатів [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://studopedia.su>.
10. Нестабильность на востоке Украины нарушает ритмичность производства [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://archive.is/S4Gd6>.
11. УкрАвтопром. Ассоциация автопроизводителей Украины: Статистика [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://ukrautoprom.com.ua>.