

## ЕКОНОМІКА І УПРАВЛІННЯ НАЦІОНАЛЬНИМ ГОСПОДАРСТВОМ

УДК 629.331

Вахович І.М., д.е.н., професор

Камінська І.М., к.е.н., доцент

Волинчук Ю.В., к.е.н., доцент

Луцький національний технічний університет

**ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ  
АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ**

У статті досліджено проблеми та перспективи розвитку автомобілебудування в Україні. Проаналізовано динаміку виробництва автомобілебудівної продукції за сегментами ринку (виробництво легкових автомобілів, виробництво комерційних автотранспортних засобів, виробництво автобусів) та за автомобілебудівними підприємствами в Україні у 2014–2018 роках. Визначено роль та внесок вітчизняних виробників автотранспортних засобів у виробництво легкових автомобілів, комерційних автотранспортних засобів та автобусів. Систематизовано сильні та слабкі сторони, а також можливості та загрози розвитку вітчизняного автомобілебудування у кореляційній матриці SWOT-аналізу.

**Ключові слова:** автомобілебудування, автомобілебудівне підприємство, розвиток автомобілебудування, національна економіка, економічний розвиток.

Vakhovich I., Kaminska I., Volynchuk Yu.

**PROBLEMS AND PROSPECTS FOR DEVELOPMENT  
OF THE AUTOMOTIVE INDUSTRY IN UKRAINE**

The problems and prospects for development of the automotive industry in Ukraine was investigated in the article. The dynamics of automotive production by the market segments (cars automotive industry, trucks automotive industry, buses automotive industry) and the automotive enterprises of Ukraine in 2014–2018 was analysed. The role and contribution of the domestic manufacturers of the cars, trucks and buses in the national automobile market are determined. Strengths, weaknesses, opportunities and threats of the development of Ukrainian automotive industry was systematized in the correlation matrix of the SWOT-analysis.

**Keywords:** automotive industry, automotive enterprise, development of the automotive industry, national economy, economic development.

Вахович І.М., Каминская И.Н., Волынчук Ю.В.

**ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ  
АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ В УКРАИНЕ**

В статье исследованы проблемы и перспективы развития автомобилестроения в Украине. Проанализирована динамика производства автомобилестроительной продукции по сегментам рынка (производство легковых автомобилей, производство коммерческих автотранспортных средств, производство автобусов) и по автомобилестроительным предприятиям в Украине в 2014–2018 годах. Определена роль и вклад отечественных производителей автотранспортных средств в производство легковых автомобилей, коммерческих автотранспортных средств и автобусов. Систематизированы сильные и слабые стороны, а также возможности и угрозы развития отечественного автомобилестроения в корреляционной матрицы SWOT-анализа.

**Ключевые слова:** автомобилестроения, автомобилестроительное предприятие, развитие автомобилестроения, национальная экономика, экономическое развитие.

**Постановка проблеми у загальному вигляді і її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями.** Автомобілебудування є невід'ємною та стратегічно важливою частиною машинобудування, промисловості й загалом національної економіки, яка забезпечує високі показники доданої вартості, залучення інвестицій і створення робочих місць [1, с. 28]. Цей факт стимулює уряди країн до розвитку власних автомобілебудівних комплексів. Тому цілком очевидно, що рівень

розвитку автомобілебудування в країні є одним із індикаторів економічного розвитку держави в цілому. Це обумовлено такими передумовами належного розвитку автомобілебудування як високий рівень сформованості, раціональність залучення і результативність використання фінансового, науково-технічного, інтелектуального та управлінського потенціалів. У свою чергу рівень розвитку автомобілебудування в державі визначається його вагомістю в національній економіці, що відображається в показниках частки автомобілебудування в структурі економіки.

З огляду на високу значимість автомобілебудування, актуальними вбачаються дослідження сучасного його стану в Україні як передумови визначення перспектив і розробки системи конкретних рекомендацій та дій щодо забезпечення динамічного стабільного розвитку й підвищення ролі такого сектору машинобудування в національній економіці.

**Аналіз останніх досліджень, у яких започатковано вирішення проблеми.** Проблематика розвитку автомобілебудування в Україні недостатньо активно піднімається вітчизняними науковцями-економістами й практиками. Окремі питання функціонування автомобілебудівних підприємств, управління конкурентоспроможністю та регулювання розвитку автомобілебудування в Україні досліджуються такими науковцями, як Андреев О.В., Бондаренко Г.С., Дяченко Т.О., Кривов'язюк І.В., Кривоконь О.Г., Мних О.Б., Остапенко А.В., Приходько В.П., Радіщук Т.П., Савченко С.М., Сельвестрова А.С., Семирак О.С., Шевченко І.Ю. та іншими. Проте, вагомість та виняткова роль автомобілебудування в машинобудуванні й національній економіці загалом визначають потребу та доцільність приділення значної і постійної уваги до даної галузі промисловості, а також обумовлюють доречність дослідження причин, що впливають на зниження конкурентоспроможності вітчизняного автомобілебудування, та подальший науковий пошук перспектив й необхідних умов для подолання негативних тенденцій на ринку автомобілебудування і забезпечення його стабільного розвитку.

**Цілі статті.** Так, цілями статті є комплексне та системне аналітичне дослідження сучасного стану, особливостей, проблем і перспектив розвитку вітчизняного автомобілебудування як індикатора та каталізатора економічного розвитку держави.

**Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів.** Станом на сьогодні світовий ринок автомобілебудівної продукції є одним з найпотужніших, найдинамічніших і найбільш розвинених товарних ринків світу, що характеризується постійною та зростаючою конкуренцією зі сторони підприємств-виробників й держав загалом.

В економіці високорозвинених країн світу саме автомобілебудуванню відводиться визначальна роль та воно розглядається як стратегічний пріоритетний напрям економічного розвитку. Провідні країни світу спрямовують максимум зусиль, інвестицій та інтелектуального капіталу в автомобілебудування, намагаючись здобути статус країн-автовиробників.

Лідерами на світовому ринку виробництва автомобілебудівної продукції є Китай, США і Японія. Сукупні обсяги виробництва автотранспортних засобів цих трьох країн становлять майже 50% світового виробництва.

В Україні ж автомобілебудування також визначається у нормативно-правових актах як пріоритетний вид економічної діяльності, однак на практиці це не підтримує підтвердження.

Згідно доповіді ДП «УКРПРОМЗОВНІШЕКСПЕРТИЗА», роль галузі «Виробництво автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів» в структурі валової доданої вартості секторів машинобудування України за останні роки суттєво скоротилась та у 2017 році становила лише 9%. Близько 2/3 доданої вартості в

машинобудуванні формується галузями «Виробництво інших транспортних засобів» (головним чином у виробництві повітряних та космічних суден та частин до них) та «Виробництво машин і устаткування» (рис. 1) [2, с. 60].

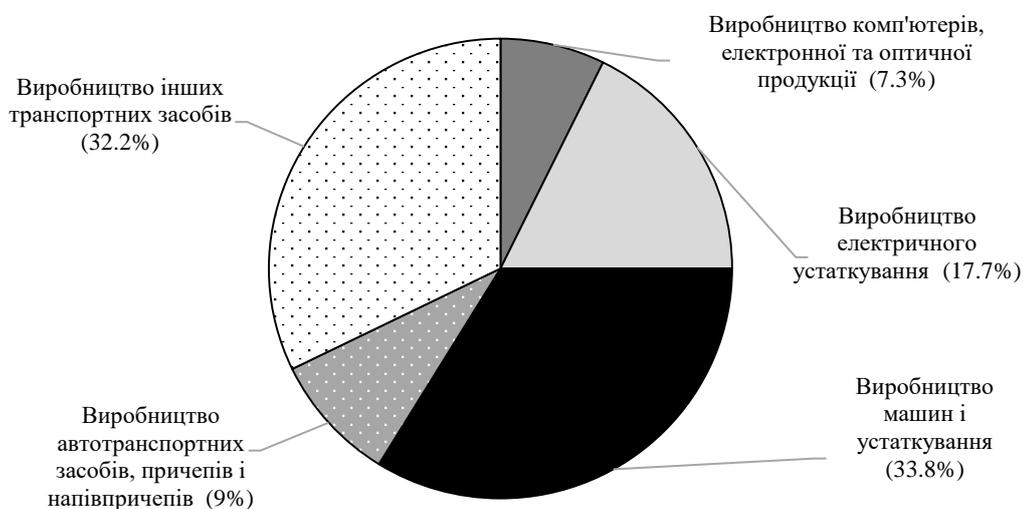


Рис. 1. Структура валової доданої вартості секторів машинобудування України в 2017 році за секторами, % [2, с. 60]

Найбільш критичним для українського автомобілебудування був 2009 рік, коли виробництво автомобілебудівної продукції скоротилось на понад 83% й, на жаль, у наступні роки не вдалось відновити її виробництво. Такі негативні тенденції в вітчизняному автомобілебудуванні були пов'язані з фінансовою кризою, а також з вступом України до Світової організації торгівлі і, як результат, було скасовано преференції для вітчизняних виробників автотранспортних засобів. Відчутними стали проблеми неспроможності вітчизняних підприємств автомобілебудування конкурувати з іноземними виробниками та нездатності української автомобілебудівної продукції задовольнити в повній мірі потреби українських споживачів. До того ж спостерігалась відсутність послідовних і активних дій уряду щодо запобігання кризовим проявам у автомобілебудуванні. Також треба зазначити, що в даному періоді в Україні загалом відмітилась негативна динаміка основних макроекономічних показників.

З 2014 року збройна агресія Росії проти України спричинила ще більші проблеми в автомобілебудуванні, адже було втрачено російські ринки збуту. Раніше понад 90% легкових автомобілів, понад 16% комерційних автомобілів та більше 70% автобусів, виготовлених в Україні, експортувались в Росію [3].

Сукупність вказаних факторів спричинили практично цілковитий занепад автомобілебудування в Україні за останні роки. При цьому певного розвитку зазнало вітчизняне машинобудування в секторі сільського господарства, зокрема в сегменті виробництва косарок, сівалок, культиваторів, тракторів й іншої техніки для сільського та лісового господарства.

Політичні, економічні, соціальні та технологічні фактори впливу на розвиток автомобілебудування в Україні подано у таблиці 1.

Ринок автомобілебудівної продукції України є ринком олігопольним, представленим продукцією вітчизняних й іноземних виробників, як первинною (ною), так і вживаною, і поділений на 3 сегменти: легкові автомобілі, комерційні (вантажні) автомобілі та автобуси [5, с. 7].

У 2018 році в Україні було виготовлено 6623 одиниць автотранспортних засобів, що на 22,9% менше, ніж у попередньому році. Зокрема, обсяги виробництва окремих різновидів автотранспортних засобів становили [6]:

- 1) легкових автомобілів – 5660 шт. (-22,4% у порівнянні з попереднім роком);
- 2) комерційних автотранспортних засобів – 132 шт. (-73,8% у порівнянні з попереднім роком);
- 3) автобусів – 831 шт. (+3,4% у порівнянні з попереднім роком).

Таблиця 1.

PEST-аналіз автомобілебудування в Україні [4, с. 81]

Політичні фактори (P)	Економічні фактори (E)
1. Високий рівень корупції та бюрократії. 2. Воєнні дії на території України. 3. Недосконала податкова система та законодавча база. 4. Нестабільний уряд. 5. Наближення норм українського законодавства до європейського в умовах європейських інтеграційних процесів. 6. Угода про асоціацію між Україною та ЄС (Частина 2, Глава 2, Розділ IV, стаття 44 «Спеціальні заходи щодо легкових автомобілів»).	1. Слабке залучення іноземних і вітчизняних інвестицій у автомобілебудування. 2. Високі ставки кредитування українських банків. 3. Залежність економіки України від іноземних кредитів. 4. Неконтрольоване зростання цін на послуги і товари природних монополій (наприклад, на сировину). 5. Низька рентабельність виробництва українських підприємств. 6. Нестабільність цін на паливо.
Соціальні фактори (S)	Технологічні фактори (T)
1. Більші вимоги споживачів щодо якості продукції. 2. Зростання інтересу споживачів до вітчизняної продукції. 3. Відсутня чітка орієнтація на якість, яка є основою конкурентоспроможності. 4. Зростає рівень освіченості в країні, а отже більше кваліфікованої робочої сили. 5. Стрімке скорочення персоналу автомобілебудівних підприємств.	1. Зростання швидкості трансферу технологій в умовах інтеграційних процесів. 2. Створення технопарків. 3. Уповільнене впровадження нових технологій і диверсифікація виробництва в автомобілебудуванні. 4. Незначна інноваційна діяльність українських підприємств. 5. Зношування на підприємствах активної частини основних засобів.

Динаміка виробництва автотранспортних засобів в Україні у 2014–2018 роках відображена на рисунку 2.

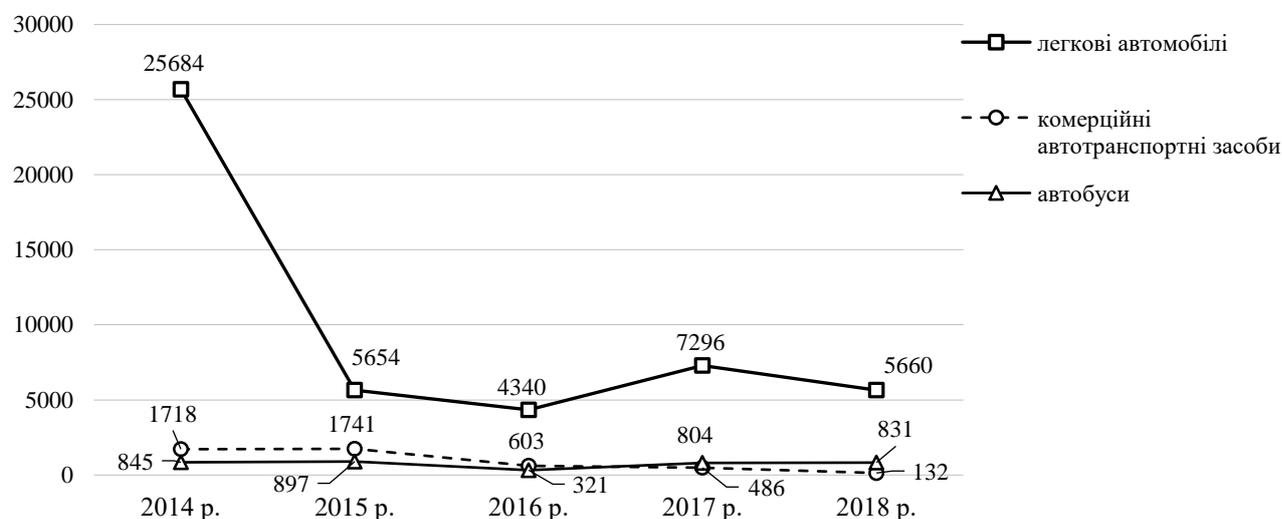


Рис. 2. Динаміка виробництва автотранспортних засобів в Україні у 2014–2018 роках\*

\* побудовано на основі даних [6]

Найбільшу частку (понад 68%) в обсягах виробництва автотранспортних засобів традиційно складав легковий підрозділ національного автомобілебудування (рис. 3).

У 2014 році вітчизняне автомобілебудування було представлено 9-ма підприємствами: ПрАТ «Запорізький автомобілебудівний завод», ПрАТ «Кременчуцький автомобілебудівний завод», Корпорація «Богдан», Корпорація «Еталон», ПрАТ «Єврокар», ПАТ «Часівоярський ремонтний завод», ПАТ «Черкаський автобус», ТЗОВ «Кременчуцький автоскладальний завод» (табл. 2). У 2015 році

ТзОВ «Кременчуцький автоскладальний завод» припинило свою діяльність. Таким чином, станом на сьогодні автомобілебудування в Україні представлене 8-ма підприємствами.

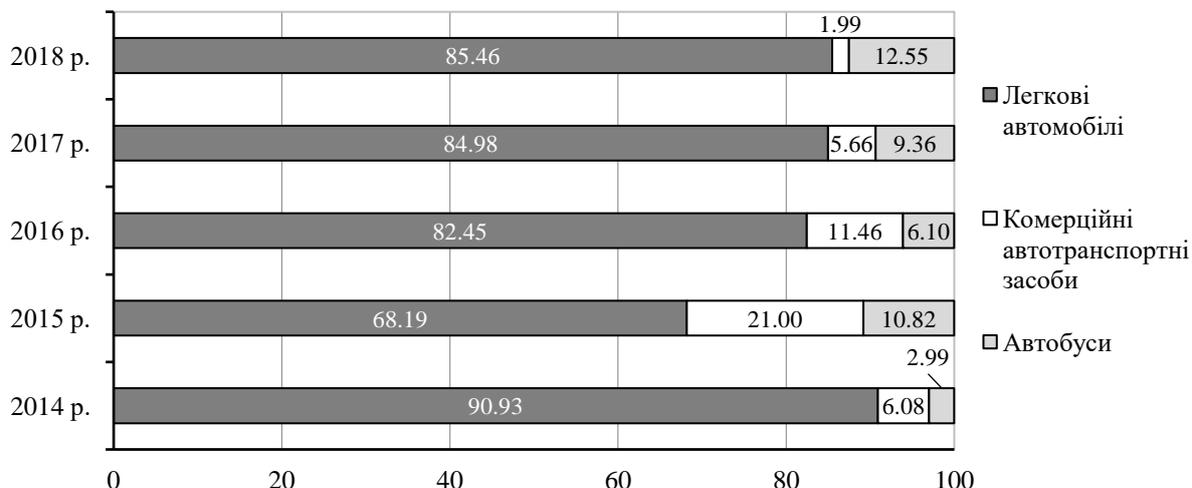


Рис. 3. Питома вага виробництва автомобілебудівної продукції за сегментами ринку в Україні у 2014–2018 роках\*

\* побудовано на основі даних [6]

Таблиця 2.

Підприємства автомобілебудування в Україні

Підприємства		Місце розташування	Спеціалізація
ПрАТ «Запорізький автомобілебудівний завод» (ПрАТ «ЗАЗ») / ПрАТ «Промавтоінвест» (з 2006 р.)		м. Запоріжжя, Запорізька обл.	Виробництво легкових автомобілів, вантажних автомобілів і автобусів.
ПрАТ «Кременчуцький автомобілебудівний завод» (ПрАТ «АвтоКрАЗ»)		м. Кременчук, Полтавська обл.	Виробництво вантажних автомобілів і запчастин до них, причепів і напівпричепів; комунальної автотехніки, військової техніки.
Корпорація «Богдан»	ДП «АСЗ №1» АТ «АК «Богдан Моторс»	м. Луцьк, Волинська обл.	Виробництво автобусів, електробусів і тролейбусів.
	ДП «АСЗ №2» АТ «АК «Богдан Моторс»	м. Черкаси, Черкаська обл.	Виробництво легкових автомобілів, військової, комерційної та спеціалізованої техніки.
Корпорація «Еталон»: ПрАТ «Бориспільський автозавод»		с. Проліски, Бориспільський р-н, Київська обл.	Виробництво автобусів.
Корпорація «Еталон»: ТОВ «Чернігівський автозавод»		м. Чернігів, Чернігівська обл.	Виробництво автобусів і тролейбусів.
ПрАТ «Сврокар»		с. Соломоново, Ужгородський р-н, Закарпатська обл.	Виробництво легкових автомобілів.
ПАТ «Часівоярський ремонтний завод»		М. Часів Яр, Донецька обл.	Виробництво автобусів; капітальний ремонт кузовів автобусів.
ПАТ «Черкаський автобус»		м. Черкаси, Черкаська обл.	Виробництво автобусів і зборка вантажних автомобілів із зарубіжних комплектуючих.
ТзОВ «Кременчуцький автоскладальний завод» (ТзОВ «КрАСЗ»)		м. Кременчук, Полтавська обл.	Виробництво легкових автомобілів.

Відповідно до місця розташування автомобілебудівних підприємств, можна визначити, що в Україні регіонами автомобілебудівної спеціалізації є Волинська, Донецька, Закарпатська, Запорізька, Київська, Полтавська, Черкаська, Чернігівська області.

Обсяги виробництва автотранспортних засобів за вітчизняними виробниками відображено у таблиці 3.

У 2014 році в Україні загалом було вироблено 25684 легкових автомобілів, у наступному 2015 році – обсяги виробництва зменшились на 70,6% та становили 5654 легкових автомобілів, а у 2016 році – ще зменшились на 36,5% та становили 4340 легкових автомобілів. У 2017 році порівняно із попереднім роком обсяги виробництва легкових автомобілів підвищились на 63,1% і становили 7296 одиниць.

Таблиця 3.

Обсяги виробництва автотранспортних засобів вітчизняними виробниками (на основі даних [6])

Виробники автотранспорту	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.	2015 р./ 2014 р.	2016 р./ 2015 р.	2017 р./ 2016 р.	2018 р./ 2017 р.
ПрАТ «ЗАЗ» (ПрАТ «Запорізький автомобілебудівний завод») / ПрАТ «Промавтоінвест» (з 2016 р.)	13124	3937	526	1674	131	-70,0	-86,6	218,3	-92,2
<i>легкові автомобілі</i>	12776	3624	403	1151	1	-71,6	-88,9	185,6	-99,9
<i>комерційні автотранспортні засоби</i>	317	229	118	479	85	-27,8	-48,5	305,9	-82,3
<i>автобуси</i>	31	84	5	44	45	171,0	-94,0	780,0	2,3
ПрАТ «АвтоКрАЗ» (ПрАТ «Кременчуцький автомобілебудівний завод»)	1218	1401	480	0	0	15,0	-65,7	-100,0	-
<i>легкові автомобілі</i>	0	0	0	0	0	-	-	-	-
<i>комерційні автотранспортні засоби</i>	1218	1401	480	0	0	15,0	-65,7	-100,0	-
<i>автобуси</i>	0	0	0	0	0	-	-	-	-
Корпорація «Богдан»	2178	60	78	110	50	-97,2	30,0	41,0	-54,5
<i>легкові автомобілі</i>	1999	0	0	0	0	-100,0	-	-	-
<i>комерційні автотранспортні засоби</i>	122	6	0	0	0	-95,1	-100,0	-	-
<i>автобуси</i>	57	54	78	110	50	-5,3	44,4	41,0	-54,5
Корпорація «Еталон»: ПрАТ «Бориспільський автозавод»	110	3	0	0	0	-97,3	-100,0	-	-
<i>легкові автомобілі</i>	0	0	0	0	0	-	-	-	-
<i>комерційні автотранспортні засоби</i>	0	2	0	0	0	-	-100,0	-	-
<i>автобуси</i>	110	1	0	0	0	-99,1	-100,0	-	-
Корпорація «Еталон»: ТОВ «Чернігівський автозавод»	185	299	3	178	188	61,6	-99,0	5833,3	5,6
<i>легкові автомобілі</i>	0	0	0	0	0	-	-	-	-
<i>комерційні автотранспортні засоби</i>	0	45	0	0	0	-	-100,0	-	-
<i>автобуси</i>	185	254	3	178	188	37,3	-98,8	5833,3	5,6
ПрАТ «Єврокар»	3395	2030	3937	6145	5659	-40,2	93,9	56,1	-7,9
<i>легкові автомобілі</i>	3395	2030	3937	6145	5659	-40,2	93,9	56,1	-7,9
<i>комерційні автотранспортні засоби</i>	0	0	0	0	0	-	-	-	-
<i>автобуси</i>	0	0	0	0	0	-	-	-	-
ПАТ «Завод Часівоярські автобуси»	155	174	37	90	107	12,3	-78,7	143,2	18,9
<i>легкові автомобілі</i>	0	0	0	0	0	-	-	-	-
<i>комерційні автотранспортні засоби</i>	0	0	0	0	0	-	-	-	-
<i>автобуси</i>	155	174	37	90	107	12,3	-78,7	143,2	18,9
ПАТ «Черкаський автобус»	368	388	203	389	488	5,4	-47,7	91,6	25,4
<i>легкові автомобілі</i>	0	0	0	0	0	-	-	-	-
<i>комерційні автотранспортні засоби</i>	61	58	5	7	47	-4,9	-91,4	40,0	571,4
<i>автобуси</i>	307	330	198	382	441	7,5	-40,0	92,9	15,4
ТзОВ «КрАСЗ» (ТзОВ «Кременчуцький автоскладальний завод»)	7514	2015 р. – закриття підприємства				-100,0	-	-	-
<i>легкові автомобілі</i>	7514					-100,0	-	-	-
<i>комерційні автотранспортні засоби</i>	0					-	-	-	-
<i>автобуси</i>	0					-	-	-	-
РАЗОМ	28247	8292	5264	8586	6623	-70,6	-36,5	63,1	-22,9
<i>легкові автомобілі</i>	25684	5654	4340	7296	5660	-78,0	-23,2	68,1	-22,4
<i>комерційні автотранспортні засоби</i>	1718	1741	603	486	132	1,3	-65,4	-19,4	-72,8
<i>автобуси</i>	845	897	321	804	831	6,2	-64,2	150,5	3,4

Примітка: У 2014 році відображено дані за січень-листопад.

У 2018 році Україні загалом було вироблено 5660 легкових автомобілів, що на 22,4% менше, ніж у 2017 році, та на 88% менше, ніж у 2014 році. Такі показники визначили те, що Україна у 2014–2018 роках у рейтингу ТОП-40 країн-автовиробників світу за обсягами вироблених автомобілів займала останнє 40 місце [7]. Для порівняння: у 2007–2008 роках Україна в такому рейтингу посідала 27 місце. Також слід зауважити, що вітчизняна продукція автомобілебудування за сегментом легкові автомобілі, основним чином, призначена для потреб внутрішнього ринку.

У 2014 році найпотужнішими виробниками легкових автомобілів в Україні були ПрАТ «ЗАЗ» (49,74% загального обсягу легкових автомобілів) та ТзОВ «КрАСЗ» (29,26% загального обсягу легкових автомобілів в Україні). Також виробництво легкових автомобілів у 2014 році здійснювали Корпорація «Богдан» (7,78% загального обсягу легкових автомобілів) і ПрАТ «Єврокар» (13,22% загального обсягу легкових автомобілів). Проте, у наступному 2015 році Корпорація «Богдан» припинила виробництво легкових автомобілів, а ТзОВ «КрАСЗ» було ліквідованим. Так, у 2018 році легкові автомобілі виробляли лише ПрАТ «ЗАЗ» і ПрАТ «Єврокар» й до того ж частка другого з цих підприємств у загальному обсягу їх виробництва становила 99,98%.

На другому місці за обсягами виробництва у 2014–2016 роках був сегмент ринку автомобілебудування – комерційні автотранспортні засоби, а у 2017–2018 роках – сегмент автобуси.

Обсяги виробництва комерційних (вантажних) автотранспортних засобів вітчизняними підприємствами в 2014 році становили 1718 од., у 2015 році – підвищились на 23 од. (+1,3%), однак у 2016 році – зменшились на 1138 од. (-65,4%), у 2017 році – ще зменшились на 117 од. (-19,4%), а у 2018 році – ще зменшились на 354 од. (-72,8%). Загалом за даним сегментом автомобілебудування спостерігалось найсуттєвіше скорочення обсягів виробництва, що відбулось під впливом кон'юнктури як внутрішнього, так і зовнішнього ринків. Виготовлена продукція автомобілебудування за сегментом комерційні автотранспортні засоби призначена для як потреб внутрішнього ринку, так і для реалізації на зовнішніх ринках.

Найпотужнішими виробниками комерційних (вантажних) автотранспортних засобів в Україні у 2014–2016 роках були ПрАТ «ЗАЗ» та ПрАТ «АвтоКрАЗ». Також у 2014–2015 роках вантажні автомобілі виробляла Корпорація «Богдан» у обсягах відповідно 7,10% та 0,34% від їх загальної чисельності. У 2017–2018 роках ПрАТ «АвтоКрАЗ» не виробляло комерційні автотранспортні засоби. Лідером з виробництва комерційних автотранспортних засобів у 2017–2018 роках було ПрАТ «ЗАЗ» (відповідно 98,56% і 64,39% загального обсягу комерційних автотранспортних засобів в Україні).

У 2014 році в Україні загалом було вироблено 845 автобусів, у 2015 році – обсяги їх виробництва підвищились на 6,2% та становили 897 автобусів, а у 2016 році – зменшились на 64,2% та становили 321 автобусів. У 2017 і 2018 роках спостерігалось зростання обсягів виробництва автобусів відповідно на 150,5% і 3,4%, проте цього було недостатньо, щоб перевищити рівень виробництва таких транспортних засобів у 2014 та 2015 роках.

Виробництво автобусів впродовж останніх п'яти років в Україні здійснювали ПрАТ «ЗАЗ», Корпорація «Богдан» (ДП «АСЗ №1» АТ «АК «Богдан Моторс»), ТОВ «Чернігівський автозавод», ПАТ «Завод Часівоярські автобуси» та ПАТ «Черкаський автобус», частка останнього з яких з 36,33% у 2014 році підвищилась до 53,07% у 2018 році. Корпорація «Богдан» за обсягами виробництва автобусів у 2016 і 2017 роках займала відповідно друге та третє місце, випустивши 78 автобусів у 2016 році (24,30% їх загальної чисельності) та 110 автобусів у 2017 році (13,68% їх загальної чисельності).

При цьому відкритість внутрішнього ринку України визначає високий рівень його насиченості, насамперед, імпортною продукцією автомобілебудування. Спостерігається агресивна експансія на український ринок автотранспортних засобів з РФ, Білорусі та

Узбекистану. Все це усугубляється відсутністю державної підтримки автомобілебудування. Така ситуація послаблює позиції вітчизняної продукції та негативно впливає на фінансово-економічні результати українських підприємств даного сектору машинобудування. Рівень проникнення імпорту станом на 2014 рік дорівнював 0,9, у 2015 році – 0,93, у 2016 році – 0,95. Для порівняння: у 2008 році цей показник становив 0,47. Тобто з кожним роком питома вага продажу первинної нової вітчизняної продукції автомобілебудування в Україні зменшувалась, а питома вага продажу первинної нової імпортової продукції автомобілебудування в нашій державі зростала та станом на 2016 рік остання становила понад 95%. Українські споживачі надають перевагу автотранспортним засобам іноземного виробництва.

У таблиці 4 систематизовано сильні та слабкі сторони, а також можливості та загрози розвитку вітчизняного автомобілебудування у кореляційній матриці SWOT-аналізу.

Таблиця 4.

Матриця SWOT-аналізу автомобілебудування в Україні (на основі [8, с. 98–99])

<p>Кореляційна матриця SWOT-аналізу</p>	<p><i>Можливості:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Високий внутрішній попит на ринку та його зростання.</li> <li>2. Митно-тарифні бар'єри для ввезення імпортованих засобів.</li> <li>3. Спільні програми споживчого кредитування підприємств галузі і банків.</li> <li>4. Залучення іноземних виробників.</li> <li>5. Технологічна модернізація виробництва.</li> </ol>	<p><i>Загрози:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Валютні коливання гривні.</li> <li>2. Ріст виробництва автотранспортних засобів в конкуруючих державах.</li> <li>3. Вихід на ринок країн з дешевою сировиною та робочою силою.</li> <li>4. Ріст цін на нафтопродукти та бензин зокрема.</li> <li>5. Зниження рівня доходів населення.</li> </ol>
<p><i>Сильні сторони вітчизняного автомобілебудування</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Високий досвід працівників галузі та порівняно невисока оплата праці працівників.</li> <li>2. Наявність освітньої бази для забезпечення кваліфікації працівників.</li> <li>3. Порівняно широкий асортимент продукції.</li> <li>4. Невисока ціна обслуговування автотранспортних засобів.</li> <li>5. Наявність достатньо розвинутої виробничої інфраструктури.</li> </ol>	<p><i>Поле «Сильні сторони + Можливості» (об'єкти пріоритетного розвитку):</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Збільшення обсягу продаж на внутрішньому ринку за рахунок гнучких систем фінансування.</li> <li>2. Залучення зовнішніх інвесторів за рахунок високого потенційного попиту на ринку.</li> <li>3. Розширення ринків збуту продукції за рахунок виробництва гібридних автомобілів та електромобілів.</li> </ol>	<p><i>Поле «Сильні сторони + Загрози» (об'єкти невизначеності):</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Утримання внутрішнього попиту за рахунок гнучкої системи цін.</li> <li>2. Утримання зацікавленості іноземних виробників за рахунок кваліфікованої та недорогої робочої сили.</li> </ol>
<p><i>Слабкі сторони вітчизняного автомобілебудування</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Скорочення обсягів виробництва за всіма сегментами автомобілебудування.</li> <li>2. Порівняно низька якість і конкурентоспроможність продукції автомобілебудування.</li> <li>3. Нестабільна державна підтримка автомобілебудування.</li> <li>4. Відсутність зовнішніх інвестицій.</li> <li>5. Насиченість ринку, основним чином, за рахунок імпорту.</li> <li>6. Низький рівень розвитку виробництва комплектуючих.</li> <li>7. Велика кількість імпортованих запчастин продукції автомобілебудування.</li> <li>8. Від'ємне сальдо зовнішньої торгівлі автомобілебудівної продукції.</li> <li>9. Високий рівень зносу основних засобів автомобілебудівних підприємств.</li> <li>10. Тривалий період окупності інвестицій.</li> <li>11. Низький рівень інноваційної активності вітчизняних автомобілебудівних підприємств.</li> </ol>	<p><i>Поле «Слабкі сторони + Можливості» (об'єкти невизначеності):</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Залучення зовнішніх інвестицій в автомобілебудування за рахунок формування сприятливого інвестиційного клімату.</li> <li>2. Активізація та стабілізація державної підтримки галузі.</li> <li>3. Підвищення якості продукції за рахунок модернізації виробництва.</li> <li>4. Покращення якості продукції за рахунок впровадження нових технологій.</li> </ol>	<p><i>Поле «Слабкі сторони + Загрози» (об'єкти реформування):</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Загрозу становить нестабільний курс валют через високу питому вагу імпортованих запчастин до автотранспортних засобів.</li> <li>2. Загрозу становить сировинно-паливна імпортозалежність, що призводить до постійного зростання вартості бензину.</li> <li>3. На фоні зниження доходів населення ріст курсу валют та вартості запчастин і палива може значно скоротити внутрішній попит.</li> </ol>

**Висновки.** Отже, результати проведеного аналітичного дослідження продемонстрували несприятливу та нестабільну ситуацію у вітчизняному автомобілебудуванні, його кризовий стан з тенденцією до погіршення. Україна, володіючи значним потенціалом для розвитку автомобілебудування, не використовує його належним чином.

Вважаємо, основними заходами на шляху підвищення конкурентоспроможності та забезпечення розвитку вітчизняного автомобілебудування повинні бути:

- активна державна підтримка відновлення та модернізації автомобілебудування як частини національної економіки, а також протекціонізм розвитку автомобілебудування;
- стимулювання попиту на українську продукцію автомобілебудування;
- підвищення конкурентоспроможності вітчизняної продукції автомобілебудування;
- модернізація та технічне переоснащення автомобілебудівних підприємств;
- інноваційно-інвестиційна активність автомобілебудівних підприємств;
- розробка та реалізація програм розвитку підприємств вітчизняного автомобілебудування;
- держзамовлення і держконтракти;
- надання податкових пільг підприємствам автомобілебудування;
- державне інвестування та кредитування тощо.

#### Список бібліографічного опису:

1. Шевченко І.Ю. Регулювання розвитку автомобілебудування на засадах гармонізаційного підходу: дис. ... док. екон. наук: 08.00.03 «Економіка та управління національним господарством»; Харківський національний автомобільно-дорожній університет. Харків, 2019. 468 с. URL: <https://nam.kiev.ua/files/tesis/dyss-shevchenko.pdf> (дата звернення 15.09.2019).
2. Машинобудівна галузь в Україні: потенціал та можливості для розширення експорту на період до 2021 року / ДП «УКРПРОМЗОВНІШЕКСПЕРТИЗА». Київ, 2019. 350 с. URL: [https://www.google.com.ua/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiOlsjrOKjmAhULqYsKHdWKAtcQFjAAegQIARAC&url=http%3A%2F%2Fwww.me.gov.ua%2FDocuments%2FDownload%3Fid%3D79ea6e19-5253-41b8-b2ce-eaccdee61116&usg=AOvVaw3I84SI53m0EZtG\\_GhiK8hk](https://www.google.com.ua/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiOlsjrOKjmAhULqYsKHdWKAtcQFjAAegQIARAC&url=http%3A%2F%2Fwww.me.gov.ua%2FDocuments%2FDownload%3Fid%3D79ea6e19-5253-41b8-b2ce-eaccdee61116&usg=AOvVaw3I84SI53m0EZtG_GhiK8hk) (дата звернення 15.09.2019).
3. Радіщук Т.П. Моделювання пропозиції продукції автомобілебудування в умовах невизначеності. *Ефективна економіка*. 2015. №10. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=4410> (дата звернення 15.09.2019).
4. Савченко С.М., Сельвестрова А.С. Оцінювання стану та виявлення перспектив розвитку автомобілебудівних підприємств України. *Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: Економіка та управління*. 2018. №3. Том 29 (68). С. 78–82.
5. Терлецька В.О. Економічне оцінювання та формування кон'юнктури ринку автомобілебудівної продукції: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.03 «Економіка та управління національним господарством»; Національний університет «Львівська політехніка». Львів, 2018. 24 с. URL: [http://lp.edu.ua/sites/default/files/dissertation/2018/8325/avtoreferat\\_terlecka\\_v.o.pdf](http://lp.edu.ua/sites/default/files/dissertation/2018/8325/avtoreferat_terlecka_v.o.pdf) (дата звернення 15.09.2019).
6. Асоціації автовиробників України «УкрАвтопром»: офіційний веб-сайт. URL: <http://ukrautoprom.com.ua/statistika> (дата звернення 15.09.2019).
7. OICA. International Organization of Motor Vehicle Manufacturers: [Electronic resource]. URL: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2018-statistics> (дата звернення 15.09.2019).
8. Семирак О.С. Планування та регулювання розвитку автомобілебудування в Україні: дис. ... канд. екон. наук: 08.00.03 «Економіка та управління національним господарством»; Національний університет «Львівська політехніка». Львів, 2016. 179 с. URL: [https://msu.edu.ua/wp-content/uploads/2017/06/sem\\_ds.pdf](https://msu.edu.ua/wp-content/uploads/2017/06/sem_ds.pdf) (дата звернення 15.09.2019).

#### References:

1. Shevchenko, I. Yu. (2019). Regulation of the development of the automotive industry on the principles of the harmonization approach. Doctor's thesis for the degree of a Doctor in Economics in specialty 08.00.03 – Economics and management of the national economy. Kharkiv National Automobile and Highway University, Kharkiv, Ukraine. Retrieved from <https://nam.kiev.ua/files/tesis/dyss-shevchenko.pdf> (accessed 15 September 2019). [in Ukrainian].
2. DP «UKRPROMZOVNISHKSPERTYZA» (2019). Mashynobudivna haluz v Ukraini: potentsial ta mozhlyvosti dlia rozshyrennia eksportu na period do 2021 roku. [Machinery building industry of Ukraine: potential and opportunities for the export expand by 2021]. Kyiv: DP «UKRPROMZOVNISHKSPERTYZA». 468 p. Retrieved from [https://www.google.com.ua/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiOlsjrOKjmAhULqYsKHdWKAtcQFjAAegQIARAC&url=http%3A%2F%2Fwww.me.gov.ua%2FDocuments%2FDownload%3Fid%3D79ea6e19-5253-41b8-b2ce-eaccdee61116&usg=AOvVaw3I84SI53m0EZtG\\_GhiK8hk](https://www.google.com.ua/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiOlsjrOKjmAhULqYsKHdWKAtcQFjAAegQIARAC&url=http%3A%2F%2Fwww.me.gov.ua%2FDocuments%2FDownload%3Fid%3D79ea6e19-5253-41b8-b2ce-eaccdee61116&usg=AOvVaw3I84SI53m0EZtG_GhiK8hk) (accessed 15 September 2019). [in Ukrainian].

3. Radishchuk, T. P. (2015). Modeliuvannia propozytsii produktsii avtomobilebuduvannia v umovakh nevyznachenosti [Simulation offers automotive products in conditions of uncertainty]. *Efektivna ekonomika – Efficient economy*, 10. Retrieved from <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=4410> (accessed 15 September 2019). [in Ukrainian].
4. Savchenko, S. M., & Selvestrova, A. S. (2018). Otsiniuvannia stanu ta vyjavlennia perspektyv rozvytku avtomobilebudivnykh pidpriemstv Ukrainy [Assessment of the state and identification of the prospects for the development of the automotive enterprises in Ukraine]. *Vcheni zapysky TNU imeni V.I. Vernadskoho. Seriia: Ekonomika ta upravlinnia – Scientific notes of Taurida National V.I. Vernadsky University Series: Economy and Management*, 3. Vol. 29 (68). 78–82. (accessed 15 September 2019). [in Ukrainian].
5. Terletska, V. O. (2018). Economic evaluation and formation of the market conditions of automotive products. Extended abstract of candidate's thesis for the degree of a Candidate in Economics in specialty 08.00.03 – Economics and management of the national economy. Lviv Polytechnic National University, Lviv, Ukraine. Retrieved from [http://lp.edu.ua/sites/default/files/dissertation/2018/8325/avtoreferat\\_terlecka\\_v.o.pdf](http://lp.edu.ua/sites/default/files/dissertation/2018/8325/avtoreferat_terlecka_v.o.pdf) (accessed 15 September 2019). [in Ukrainian].
6. Ukrainian Motor Vehicle Manufacturers Association «Ukraudprom». Statistics. Retrieved from <http://ukraudprom.com.ua/statistika> (accessed 15 September 2019).
7. OICA. International Organization of Motor Vehicle Manufacturers. Production Statistics. Retrieved from <http://www.oica.net/category/production-statistics/2018-statistics> (accessed 15 September 2019).
8. Semyrak, O. S. (2016). Planning and regulation of the development of the automotive industry in Ukraine. Doctor's thesis for the degree of a Candidate in Economics in specialty 08.00.03 – Economics and management of the national economy. Lviv Polytechnic National University, Lviv, Ukraine. Retrieved from [https://msu.edu.ua/wp-content/uploads/2017/06/sem\\_ds.pdf](https://msu.edu.ua/wp-content/uploads/2017/06/sem_ds.pdf) (accessed 15 September 2019). [in Ukrainian].

DOI: <https://doi.org/10.36910/6775-2308-8559-2020-1-4>