

Вищий навчальний заклад  
«НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ УПРАВЛІННЯ»

## КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на здобуття другого (магістерського) рівня вищої освіти

на тему  
«РОЗВИТОК АВТОМОБІЛЬНОГО ВИРОБНИЦТВА ТА ЙОГО РОЛЬ  
В ЕКОНОМІЧНОМУ ЗРОСТАННІ»

Здобувача вищої освіти заочної форми навчання

\_\_\_\_\_ Стинич Іван Іванович  
(підпис) (прізвище, імя, по батькові)

Науковий керівник

\_\_\_\_\_ кандидат економічних наук  
(науковий ступінь, вчене звання)

\_\_\_\_\_ Антонова Олена Михайлівна  
(підпис) (прізвище, імя, по батькові)

Завідувач кафедри фінансів, обліку та  
фундаментальних економічних дисциплін

\_\_\_\_\_ кандидат економічних наук  
(науковий ступінь, вчене звання)

\_\_\_\_\_ Сугак Тетяна Михайлівна  
(підпис) (прізвище, імя, по батькові)

## ЗМІСТ

<b>ВСТУП.....</b>	<b>3</b>
<b>РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ТА НОРМАТИВНО-ПРАВОВА БАЗА РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЬНОГО ВИРОБНИЦТВА.....</b>	<b>6</b>
1.1. Автомобілевиробництво та його місце в системі ринкової економіки.....	6
1.2. Моделі зростання автомобільного сектору національної економіки.....	11
1.3. Нормативно-правова база управління розвитком автомобільного виробництва.....	18
Висновки до розділу 1.....	22
<b>РОЗДІЛ 2. ДОСЛІДЖЕННЯ ОСНОВНИХ ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЬНОГО ВИРОБНИЦТВА .....</b>	<b>23</b>
2.1. Ретроспективний аналіз розвитку автомобільної промисловості України .....	23
2.2. Аналіз розвитку автомобільної промисловості в Україні на прикладі діяльності підприємства .....	30
2.3. Світові тенденції розвитку автомобільного виробництва .....	40
Висновки до розділу 2.....	53
<b>РОЗДІЛ 3. УДОСКОНАЛЕННЯ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЬНОГО ВИРОБНИЦТВА В УКРАЇНІ.....</b>	<b>55</b>
3.1. Оцінка перспектив розвитку автомобільного виробництва .....	55
3.2. Пропозиції щодо удосконалення напрямів розвитку автомобільного виробництва...66	
Висновки до розділу 3.....	74
<b>ВИСНОВКИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ.....</b>	<b>75</b>
<b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....</b>	<b>78</b>
<b>ДОДАТКИ.....</b>	<b>87</b>

## ВСТУП

**Актуальність теми.** Сучасний стан економічного розвитку нашої країни характеризується падінням обсягів автомобільного виробництва. Це напряму залежить від внутрішніх показників економічного розвитку та від світової економічної кон'юнктури.

Розвиток автомобільної промисловості є одним із ключових напрямів економічної політики держави. А аналіз сучасного стану автомобільного виробництва свідчить про необхідність модернізації промислової політики нашої держави. Українська промисловість, в тому числі автомобільна, характеризується негативними факторами впливу, що потребує термінового вирішення на державному рівні.

Актуальність теми також підтверджується вразливістю економіки до впливів світової кризи. Актуальність і невідкладність завдань, пов'язаних з розвитком вітчизняної промисловості та автомобілебудування, а також визначення місця автомобільного виробництва в економічному зростанні визначили тему кваліфікаційної роботи, її зміст, мету, завдання і структуру.

**Аналіз останніх публікацій і досліджень.** Проблему вивчення напрямів розвитку промисловості приділяли відомі вчені: О. Амоша, Л. Беззубко, Ю. Бойко, Б. Губський, Ю. Гончаров, Б. Данилишин, О. Долгальова, Ю. Кіндзерський, О. Кондрашов, О. Крюков, А. Мерзляк, А. Никифоров, Л. Федулова, К. Ткач, Н. Чала, І. Шевченко та інші. Саме їх наукові дослідження стануть основою теоретичного матеріалу кваліфікаційної роботи.

**Мета і завдання дослідження.** Метою кваліфікаційної роботи є обґрунтування та розробка практичних рекомендацій щодо розвитку автомобільного виробництва в Україні. Для досягнення цієї мети було поставлено такі **завдання**:

– визначити значення і місце автомобільного виробництва в економіці країни;

–дослідити моделі зростання автомобільного сектору національної економіки;

–розглянути нормативно-правову базу управління розвитком автомобільного виробництва;

–здійснити ретроспективний аналіз розвитку промисловості України;

–провести аналіз розвитку автомобільної промисловості в Україні на прикладі діяльності підприємства;

–дослідити світові тенденції розвитку автомобільного виробництва;

–оцінити перспективи розвитку автомобільного виробництва;

–розробити пропозиції щодо удосконалення напрямів розвитку автомобільного виробництва.

**Об'єктом дослідження** є суспільні процеси, що пов'язані з розвитком автомобільного виробництва визначають його роль в економічному зростанні.

**Предметом дослідження** є розвиток автомобільного виробництва та його роль в економічному зростанні.

**Методи дослідження.** Поставлені завдання вирішувалися за допомогою загальнонаукових та спеціальних методів дослідження, серед яких: індукції та дедукції, методи наукового абстрагування, класифікації, теоретичного узагальнення і порівняння, методи статистичного аналізу рядів динаміки, методи експертних оцінок, опитування, спостереження, метод системно-структурного аналізу.

**Елементи наукової новизни одержаних результатів** полягають в теоретичному обґрунтуванні та практичному вирішенні питань пов'язаних з розвитком автомобільного виробництва.

**Практичне значення одержаних результатів** полягає у розробці рекомендацій щодо удосконалення напрямів розвитку автомобільного виробництва.

Інформаційну базу досліджень становлять законодавчі й нормативно-правові акти України, статистичні матеріали Державної служби статистики

України, наукові праці вітчизняних і зарубіжних вчених, матеріали наукових досліджень тощо.

**Структура кваліфікаційної роботи.** Кваліфікаційна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, додатків, списку використаних джерел.

У вступі обґрунтовано актуальність теми дослідження, визначено мету, основні завдання, об'єкт та методи дослідження, сформульовано наукову новизну та практичне значення отриманих результатів.

У першому розділі визначено проль та значення автомобілебудівництва, висвітлено моделі зростання автомобільного сектору національної економіки і охарактеризовано нормативно-правова база управління розвитком автомобільного виробництва.

У другому розділі здійснено ретроспективний аналіз розвитку автомобільної промисловості України, проведено аналіз розвитку автомобільної промисловості в Україні на прикладі діяльності підприємства та досліджено світові тенденції розвитку автомобільного виробництва.

У третьому розділі здійснено оцінку перспектив розвитку автомобільного виробництва та внесено пропозиції щодо удосконалення напрямів розвитку автомобільного виробництва.

Отримані в роботі теоретичні та практичні узагальнення дозволяють сформулювати висновки як теоретичного так і практичного характеру, які представляють вирішення завдань дослідження відповідно до поставленої мети та завдань.

Основний текст роботи складає 95 сторінок комп'ютерного тексту. Робота містить 10 таблиць, 3 рисунки, 4 додатки. Список використаних джерел налічує 86 найменувань.

## **РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ТА НОРМАТИВНО-ПРАВОВА БАЗА РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЬНОГО ВИРОБНИЦТВА**

### **1.1. Автомобілевиробництво та його місце в системі ринкової економіки**

В економіці України провідну роль відіграє промисловий комплекс, який впливає на стабілізацію фінансової та бюджетної політики, успішне продовження та поглиблення економічних реформ, структурні перетворення в економіці України. Орієнтація України на побудову ринкової економіки обумовлює необхідність кардинальних структурних змін автомобільного виробництва. [22, с.4].

Промисловий сектор економіки несе важливе соціальне навантаження - забезпечує робочі місця. Автомобілебудівництво виступає суттєвим фактором інтеграції України у світову економіку. Його експортно-імпортний оборот дорівнює майже 80% валового випуску промислової продукції. В умовах економічної незалежності це вагомий аргумент на користь автомобільного виробництва і перспектив його розвитку. Завдяки автомобільного виробництва держава отримує 2/3 валютних надходжень від загального експорту товарів та послуг. [28].

Україна має великий інтелектуальний і технічний потенціал майже в усіх провідних галузях промисловості, в тому числі і для автомобільного виробництва.

У різних галузях і сферах діяльності виникають виклики і загрози, що, потребують створення механізмів та інструментів їх своєчасного виявлення, нівелювання та запобігання. Саме з цим пов'язано необхідність аналізу макроекономічного середовища розвитку автомобільної промисловості в Україні та формування пропозиції щодо його удосконалення.

Виробництво автомобілів - провідна галузь промислового виробництва. Головна роль цього сектору економіки пов'язана з тим, що від її розвитку престиж країни та добробут населення. [33, с.128].

Насправді виробництво автомобілів має розвинену і розгалужену мережу виробництв діяльності. До прикладу, в сучасному виробництві автомобілів виділяють безлічі самостійних галузей виробництва, які виготовляють продукти компоненти для складання кінцевого продукту – автомобіля.

Кожна долучена до процесу виробництва галузь та сектор економіки включає велику групу споріднених підприємств, які забезпечують продукцією основне виробництво.

Завдяки такому розподілу виробництво автомобілів формує цілу структуру промисловості, до якої входять певні галузі, які виражають певні виробничі взаємозв'язки. Чим більше у структурі виробництва задіяно суміжних галузей та секторів, тим більше значення для економіки країни має те чи інше виробництво.

Зважаючи на галузевий розподіл, у структурі автомобільного виробництва можна прослідкувати рівень індустріального розвитку країни. Додатковими показниками, які характеризують рівень розвитку економіки та визначають її роль та значення - ступінь технічної оснащеності галузі і її роль в економіці в цілому.

Відповідно можна навести припущення, що чим більш досконала галузева структура тим ефективніше буде виробництво, в тому числі і автомобільне.

Щодо прогресивності та сучасності структури автомобільного виробництва роблять висновок, щодо складу і питомої ваги галузей а секторів економіки, що входять в виробництво автомобілів та забезпечують виготовлення та функціонування галузей. [42, с.88].

Також досконалість внутрішньогалузева структура представлено найбільш прогресивними виробництва.

Способом виробництва, а багатьома іншими факторами визначаються взаємозв'язки у галузях промисловості. Зміни в галузевій структурі промисловості визначено найважливіші фактори, що визначають:

- 1) НТП і частка його впровадження у виробництво;
- 2) розвиток виробництва;
- 3) спеціалізація виробництва;
- 4) кооперування виробництва;
- 5) зростання потреб населення;
- 6) природні ресурси країни. [63, с.28].

Такі основні економічні принципи покладені в класифікацію галузей промисловості та автомобільного виробництва також:

- 1) економічна вартість продукції;
- 2) характер продукції у виробничому процесі;
- 3) цільове призначення продукції,
- 4) сировина, що переробляється;
- 5) характер технології, тощо. [50].

В системі національних рахунків використовується класифікація галузей промисловості, що передбачає їх об'єднання в великі комплексні галузі. Тому поділ автомобільного виробництва за економічним призначенням продукції не збігається з галузевою структурою промисловості. Права в тому, що натуральна форма виробленої продукції не визначає її економічного призначення. В основі такого поділу лежать виокремлення таких ознак:

1) продукція. До таких галузей належить машинобудування, паливна промисловість, харчова промисловість, виробництво автомобілів, виготовлення будівельних матеріалів тощо);

2) спільності сировини. До таких галузей належить наприклад деревообробна та целюлознопаперова галузі.

3) технології виробництва. До таких галузей належить характер застосовуваної технології виробництва. Наприклад хімічне та біоекологічне виробництво, тощо). [63, с.45].



За характером впливу виробництво автомобілів виділяється групуванням на видобувні і обробні галузі.

До складу добувної промисловості галузі автомобільного виробництва належать ті галузі, в яких здійснюється процес видобутку сировини і палива із земних надр, лісів та водойм (вугільна, лісова та ін.)

До складу обробної промисловості автомобільного виробництва відносяться галузі, що займаються переробкою сировинних матеріалів.

Відповідно автомобільне виробництво підрозділяється на галузі, що переробляють сировину.

На думку більшості дослідників етапами економічного розвитку характеризується незворотність переходу до нових пропорцій. Сприяли подорожчання сировини та енергоносіїв такі фактори, як сировина криза і залежність. Підвищення витрат виробництва відбулося за рахунок складнення інвестиційного процесу. Все це не тільки викликало, але й посилювало подорожчання процесу виробництва. Це є причиною стимулювання вступу країн на новий етап технологічної революції.

До зміни сформованих пропорцій в економіці призвели розвиток нових форм суспільного попиту. Відбувся перехід до нових видів технологічних процесів. Економіка почала розвиватися за двома напрямками:

- шляхом реконструкції і модернізації традиційних галузей економіки;
- шляхом зміни поколінь продукції, що випускається в секторі нових наукомістких галузей. [70, с.72].

Для економік розвинених країн світу наразі є характерним насиченість виробництва технологічними процесами виробництва та кваліфікованою робочою силою. З іншої сторони наявність значного платоспроможного попиту на товари і послуги. Оскільки для збільшення виробництва автомобілів немає необхідності збільшувати випуск металу, комплектуючих виробів і всього що потрібно для його виготовлення, то виробництво цих продуктів в певних країнах стала скорочуватися.

Структурні зміни відбуваються у всіх сферах: в галузевому і у відтворювальному вимірах. Структурна перебудова економіки націлена на підвищення якісних параметрів виробництва та виробів, що випускаються, проходить посилення ресурсозберігаючого типу відтворення, відбувається інтенсифікація народногосподарських процесів, відбувається прискорений розвиток новітніх галузей то сфер. [53, с.33].

На мікрорівні структурні перетворення стали здійснюватися на рівні підгалузей і видів виробництв. Можливим це стало завдяки якісним зрушенням у традиційних галузях господарства. При цьому у промисловості однією з провідних галузей виробництва є автомобільне виробництво. Провідні позиції цієї галузі визначені акумулюванням науково-технічних досягнень. Тому саме в автомобільному виробництві найбільш помітною є тенденція до зниження вартості та частки використаної сировини, енергоносіїв, праці, тощо. Паралельно у структурі промисловості та автомобільного виробництва зростає частка наукоємних досліджень.

В той же час в автомобільному виробництві зберігається тенденція до скорочення частки традиційної промисловості – машинобудування, виробництва металів, шин, резини тощо. А відбувається зростання частки технічно розвинутої промисловості – приладобудування, електроніки, цифровізації, діджиталізації тощо. Тобто до сфери автомобільного виробництва все більше проникають новітні прогресивні технологічні процеси. Розвиток автомобільного виробництва супроводжується мікропроцесорами і мікросхемами. Завдяки цьому відбувається зміна структури виробництва і відбувається роботизація та компютеризація процесів, що сприяє вивільненню робочої сили з виробничого процесу.

Таким чином провідними напрямками науково-технічного прогресу є комплексна автоматизація виробництва. [58, с.77].

В останні десятиліття відбувається зниження питомої ваги сировинних галузей, стрімко розвивається технічна модернізація автомобільного виробництва.

## 1.2. Моделі зростання автомобільного сектору національної економіки

У сучасному економічному стані більшість країн викликають ризики та загрози зумовлені необхідністю передбачення тенденцій та сценаріїв розвитку автомобільного сектору національної економіки. У наш час стає все більш актуальним необхідність підвищення дієвості та наукової обґрунтованості економічних рішень. Це стосується всіх рівнів управління. Насправді, розрахувати та розробити моделі зростання автомобільного сектору неможливо без застосування математичних методів.

Перші спроби здійснити розрахунки щодо тенденцій розвитку автомобільного сектору здебільшого пов'язані із розробкою та виникненням нових і застосуванням традиційно усталених методів математики та статистики. Найпоширенішими методами передбачення тенденцій та сценаріїв розвитку автомобільного сектору національної економіки є саме: метод часових рядів; методи лінійного та нелінійного регресійного аналізу, як одновимірною, так і багатовимірною; методи імітаційного моделювання; економетричні моделі тоо. [40].

Математичні методи та моделі передбачають сотні а інколи тисячі формул та рівнянь. Побудова формул та рівнянь насправді трудомісткий і складний процес.

Головне призначення моделей розрахунку та визначення тенденцій розвитку автомобільного сектору полягає у вирішенні важливих питань.

Насамперед визначається який кількісний вплив зроблять на вихідні показники зміни керованих даних. Тобто як сукупний попит та сукупна пропозиція, рівень цін, національний дохід, ставка відсотка, валютний курс тощо вплинуть на фіскальну та грошову політики.

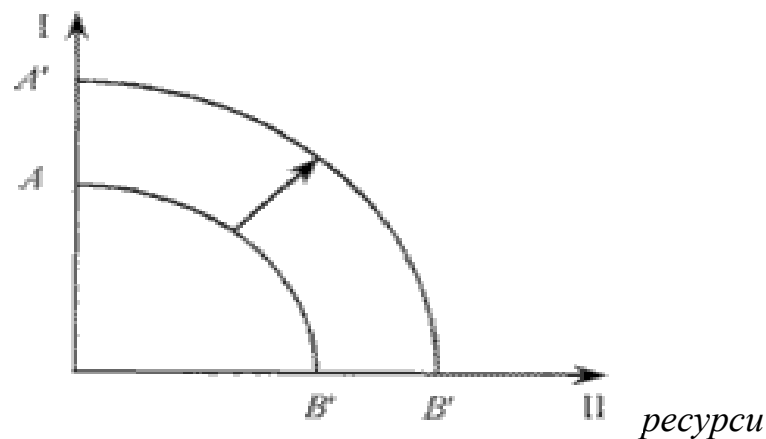
Тому проблема розробки, розрахунків та визначення кількісних методів моделювання сценаріїв розвитку автомобільного сектору національної економіки, а також соціально-економічного розвитку країни є актуальною.

Однією з найголовніших проблем макроекономічного аналізу є розвиток національної економіки. Від його побудови залежить економічне майбутнє країни перш за все та автомобільного сектору зокрема.

З точки зору побудови сценаріїв розвитку автомобільного сектору національної економіки економічне зростання – це довгострокове збільшення обсягів виробництва за рахунок підвищення ВВП і зростання сукупного попиту.

Графічно економічне зростання автомобільного сектору національної економіки можна представити у вигляді моделі кривої виробничих можливостей (рис. 1.1.)

*ресурси*



**Рис. 1.1. Економічне зростання автомобільного сектору національної економіки**

Джерело: 65

На рис. 1.1. представлено криву економічного зростання автомобільного сектору національної економіки. Економічне зростання автомобільного сектору представлено зсув кривої виробничих можливостей вправо. Такий рух можливий завдяки збільшенню інвестицій і залежить від норми накопичення інвестицій. Таке відображення показує у довгостроковому періоді співвідношення між споживчими та інвестиційними товарами у обсягу ВВП.

У короткостроковому періоді економічне зростання автомобільного сектору відображає зростання норми накопичення, що зменшує частку особистого споживання. Згідно доведених теоретичних даних у майбутньому це прискорить зростання економіки та економічне зростання автомобільного сектору, зокрема [48, с.342].

Будь яке економічне зростання вимірюється абсолютними й відносними показниками, не виключенням тут є економічне зростання автомобільного сектору.

Економічне зростання пов'язане з економічним розвитком, але це не одне й те саме. Поняття економічний розвиток є ширшим поняттям ніж економічне зростання.

На думку більшості дослідників економічний розвиток відображає здатність економіки збільшувати обсяги виробництва, підвищувати якість життя населення, сприяти розвитку економічної свободи, підприємницької діяльності, тощо.

Відповідно можна вивести формулу «економічне зростання може відбуватися і без економічного розвитку, але економічний розвиток неможливий без економічного зростання».

На думку більшості дослідників економічне зростання є функцією, що залежить від ряду факторів. Традиційно, в економічній теорії та практиці визначають три групи факторів:

1. фактор попиту;
2. фактор пропозиції;
3. фактор розподілу. [71, с.162].

Кожен з факторів у цій групі впливає на механізм економічне зростання автомобільного сектору.

До факторів попиту у економічному зростанні автомобільного сектору відносять рівень цін, споживчі, інвестиційні, державні витрати, обсяг чистого експорту.

До факторів розподілу у економічному зростанні автомобільного сектору складають повнота і раціональність залучення ресурсів у виробничий процес.

До факторів пропозиції у економічному зростанні автомобільного сектору забезпечують саму потенційну можливість зростання (зростання капіталу; збільшення праці, кількість зайнятих і кількість відпрацьованого робочого часу, технологічний прогрес; удосконалення управління виробництвом, системи мотивації праці і т.д.).

Розрізняють дві форми економічного зростання, що залежить від того, які фактори спричиняють збільшення обсягів виробництва. Виділяють екстенсивне та інтенсивне економічне зростання автомобільного сектору.

Екстенсивне економічне зростання автомобільного сектору досягається за умов, що обсяг виробництва відбувається при збільшенні кількості обсягів та факторів виробництва при незміні їх ефективності. І, навпаки, зростання обсягів виробництва, тобто економічне зростання автомобільного сектору, може відбуватися завдяки підвищенню продуктивності виробничих факторів. Відповідно це означає, що економіка зростає на інтенсивній основі, або відбувається економічне зростання автомобільного сектору.

Більшість дослідників схиляються до думки, що в реальній економіці не буває екстенсивного або інтенсивного економічного зростання в чистому вигляді. Доведено, що на основі певного поєднання екстенсивного та інтенсивного типів економічного зростання відбувається збільшення фактичного обсягу виробництва. [76, с.28].

Відповідно, оцінюючи реальну економіку та автомобільний сектор, можна визначити екстенсивне або інтенсивне економічне зростання автомобільного сектору.

Неонейнсіанська і неокласична теорії є ключовими в економічному зростанні автомобільного сектору.

Прихильники неокейнсіанської теорії економічного зростання доводять необхідність державного регулювання процесу накопичення капіталу. Метою

цього процесу вони вбачають підтримання стійких темпів зростання економіки в довгостроковому періоді.

Зародилася неокейнсіанська теорія економічного зростання в 40-х роках ХХ століття. Англійський економіст Р. Харрод і американський економіст Є. Домар стали її засновниками. [64, с.98].

На їх думку, в економічному зростанні головну роль відіграють інвестиції. Інвестиції розглядаються як складова частина сукупного попиту і як засіб та джерело накопичення капіталу та збільшення виробничого потенціалу економіки.

Згідно з побудовою неокейнсіанських моделей темп економічного зростання, в тому числі економічного зростання автомобільного сектору, визначається величиною граничної схильності до споживання. Відповідно динамічна рівновага може існувати в умовах неповної зайнятості.

За допомогою інструментів макроекономічної політики держава може впливати на обсяги залучених інвестицій, щоб забезпечити темпи економічного зростання автомобільного сектору.

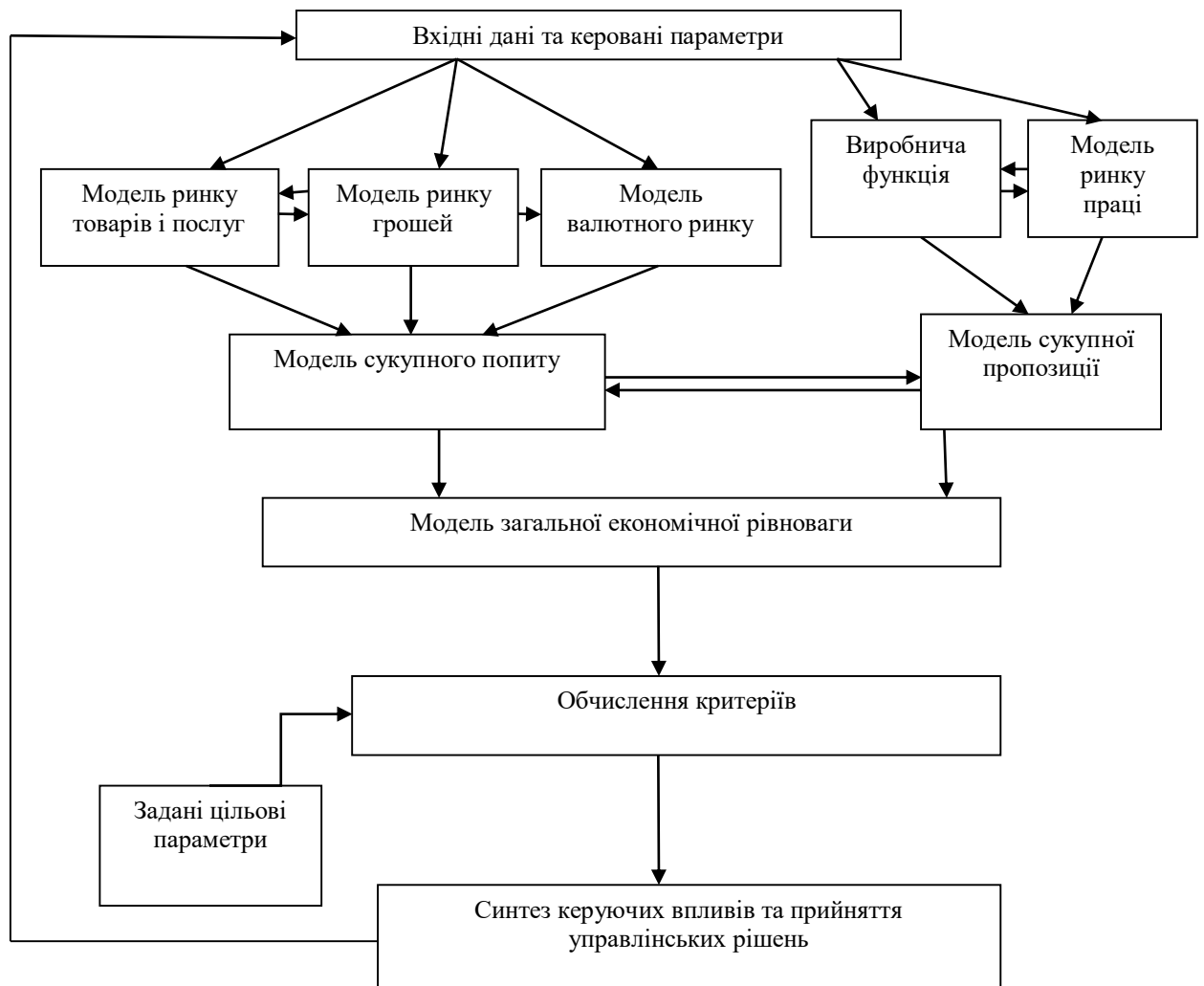
Кейнсіанську теорію економічного зростання можна застосувати до автомобільного сектору. Ця теорія економічного зростання будується на екзогенній основі. Відповідно це означає, що в моделях темп зростання економіки є функцією зовнішньо визначених параметрів, таких як норма заощаджень, приріст населення капіталомісткість тощо.

Після кейнсіанських теорій економічного зростання заснованих на екзогенній основі стали виникати теорії ендогенного (внутрішнього) зростання. Обидві теорії моделей економічного зростання почали визначатися у процесі їх створення.

На відміну від кейнсіанців, прихильники неокласичні теорії головну увагу приділяють потенційно можливим темпам зростання економіки. На їх думку факторами від яких залежать економічне зростання є зміни у факторах виробництва, які є результатом вдосконалення технології виробництва.

Ендогенний характер економічного зростання є головною особливістю сучасних неокласичних теорій. В їх основі лежить: праця, людський капітал, витрати на науково-дослідні та дослідно-конструкторські роботи, державне регулювання тощо. Д. Ромер, Р. Лукас та Р. Барро стали першими науковцями які у своїх працях вивчали ендогенні теорії економічного зростання. [76, с.28].

Прикладом моделі економічного зростання є модель розроблена спеціалістами Державного науково-дослідного інституту інформатизації та моделювання економіки при Міністерстві торгівлі, економіки та сільськогосподарства України. (рис.1.2).



**Рис.1.2. Модель економічного зростання**

Джерело: Державний науково-дослідний інститут інформатизації та моделювання економіки



Розроблена фахівцями інституту модель економічного зростання побудована на взаємодії кейнсіанського та класичного підходів і розглядає національну економіку в цілому.

Всі вхідні та вихідні параметри моделі економічного зростання взаємопов'язані. Така взаємодія визначає загальну економічну рівновагу. [40].

Представлена модель економічного зростання характеризується такими ознаками: динамічність, неперервність, детермінованість, нелінійність, аналітичність.

Представлена модель економічного зростання характеризується такими відмінними рисами: математичний розрахунок; обчислення потенційного ВВП та ефективності економіки, розрахунок впливу зміни макропоказників при використанні інструментів регулювання грошово-кредитної і бюджетно-податкової політик; синтез впливів, обчислення темпів росту, індексів інфляції й інших показників у промисловості, сільському господарстві, послугах, прогнозування індексу споживчих цін, ідентифікація і прогнозування соціально-економічного розвитку регіонів; обчислення кількісних показників і темпів росту тіньової економіки [40].

Отже, побудова макроекономічної моделі зростання національної економіки, в тому числі автомобільного сектору дозволяє комплексно відображати економічні наслідки екзогенних та ендогенних імпульсів. Наслідком взаємозалежних мультиплікативних процесів на всіх макроекономічних ринках є зміни величин сукупного попиту та сукупної пропозиції. Це дає змогу розрахувати поточну економічну ефективність, потенційні можливості України та розробити ефективну економічну стратегію розвитку держави і автомобільного сектору національної економіки.

### **1.3. Нормативно-правова база управління розвитком автомобільного виробництва**

Автомобільне виробництво є однією з найважливіших сфер економіки. Автомобілевиробництво входить до промислово-виробничої діяльності підприємств і господарських організацій. Наразі розвиток автомобільної промисловості визначає внапрямок економічного розвитку держави й, відповідно, розвиток соціально-культурної сфери.

Рівень розвитку промисловості та автомобільного виробництва є показником технічного прогресу країни. При інтеграції у європейську та світову економіку актуалізувалася потреба у високорозвинених промислових галузях, а виробництво автомобілів є основою входження України у світове співтовариство. [77, с.112].

Загальне управління автомобільним виробництвом в Україні та здійснення державної політики в цьому напрямку здійснює Кабінет Міністрів України. До його функцій належить координація роботи всіх міністерств, відомств та інших органів виконавчої влади.

До місцевих органів державного управління автомобільним виробництвом належать територіальні органи міністерств і державних комітетів відповідні управління місцевих (обласних та районних, міських міст Києва та Севастополя) державних адміністрацій.

Автомобільне виробництво включає десятки галузей. Насправді основним є металургійна, верстатобудівна, хімічна, нафтохімічна, текстильна, електронна та багато інших галузей. Автомобільне виробництво забезпечує розвиток суміжних промислових галузей.

Автомобільне виробництво впливає на подолання економічних, соціальних, науково-технічних проблем. Автомобільне виробництво створює додаткові робочі місця в країні, сприяє загальному економічному зростанню. Автомобільне виробництво в державах з високим рівнем розвитку одне робоче місце створює 7-8 робочих місць в суміжних галузях. [85, с.87].

Міжнародна організація автомобілебудівників, опираючись на дані AUTO-Consulting повідомляє, що оборотний капітал світової автомобільного виробництва складає приблизно 2 трлн. євро.

Основні напрямки державного регулювання в автомобільному виробництві в Україні визначаються законодавчими актами прийнятими Верховною Радою України.

В сфері автомобільного виробництва Кабінет Міністрів України забезпечує проведення фінансової, цінової, інвестиційної та податкової політики.

Державне агентство України з управління державними корпоративними правами та майном, Міністерство інфраструктури України, Міністерство економічного розвитку, торгівлі та сільського господарства України, Міністерства фінансів України та інші органи виконавчої влади реалізують державну політику в автомобільному виробництві.

Структурним підрозділом, що функціонально реалізує політику в автомобільному виробництві Департамент машинобудування Державного агентства України з управління державними корпоративними правами та майном, до складу якого входять:

- 1) управління енергетичного, хімічного та нафтовидобувного машинобудування;
- 2) управління машинобудування для гірничо-металургійного комплексу, транспортного машинобудування та верстатостроительної промисловості;
- 3) управління автомобільної та дорожньої техніки. [57, с.28].

На місцевому рівні державне регулювання у сфері автомобільного виробництва здійснюється у галузях управління промисловістю, енергетикою, транспортом тощо.

Вертикаль виконавчої влади в Україні завершується на рівні районних державних адміністрацій.

Кабінетом Міністрів України у 1998–2005 роках задля розвитку автомобільного виробництва було затверджено декілька інвестиційних програм. Метою цих програм було сприяння розвитку автомобільного виробництва. До таких належать:

- 1) прийнята у 1998 році «Інвестиційна програма спільного українсько-корейського підприємства з іноземною інвестицією у формі закритого акціонерного товариства «АвтоЗАЗ – ДЕУ»;
- 2) прийнята у 2003 році «Інвестиційна програма виробництва вантажних автомобілів, автобусів, комплектуючих виробів і запасних частин до них закритим акціонерним товариством «Львівський автомобільний завод»;
- 3) прийнята у 2004 році «Інвестиційна програма виробництва вантажних автомобілів та автобусів товариством з обмеженою відповідальністю «Кременчуцький автоскладальний завод»
- 4) прийнята у 2005 році «Інвестиційна програма виробництва автомобілів відкритим акціонерним товариством «Луцький автомобільний завод». [47, с.28].

З прийняттям Закону України «Про стимулювання виробництва автомобілів в Україні» до інших законодавчих актів було внесено цілий ряд доповнень і змін, які значно полегшують діяльність автомобілебудівних підприємств. Також це сприятиме стимулюванню розвитку виробництва легкових автомобілів в Україні в цілому.

Прийнятий Закон України «Про стимулювання виробництва автомобілів в Україні» мав дію до 1 січня 2008 року. [9].

У Законі України «Про розвиток автомобільної промисловості України» відмічається, що він спрямований на:

- ефективного використання виробничого, науковотехнічного та експортного потенціалу автомобільного виробництва;
- створення сприятливих умов для залучення інвестицій у автомобільне виробництво;

- забезпечення економічних інтересів держави в нарощуванні обсягів автомобільного виробництва у відповідність з вимогами ГАТТ/СОТ та Угоди про партнерство та співробітництво між Україною та Європейськими співтовариствами.

Наступним нормативним документом стала «Концепція розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів у період до 2015 року» прийнята Кабінетом Міністрів України у 2006 році. В даній Концепції відмічалось, що «...Державна політика повинна бути спрямована на зміцнення позицій вітчизняних виробників на внутрішньому та зовнішньому ринку автомобільної техніки, комплектувальних виробів, вузлів, агрегатів і запасних частин, що можливо досягти шляхом підвищення конкурентоспроможності та рівня обслуговування, вдосконалення мережі продажу автомобільної техніки». [10].

В доповнення до «Концепції розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів у період до 2015 року» Асоціацією «Укравтопром» було розроблено «Стратегію розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів на період до 2015 року». Даний нормативний документ ставив за головну мету удосконалення господарсько-правових відносин на автомобільному ринку України та вирішував ряд інших важливих питань.

В «Стратегії розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів на період до 2015 року» були відмічені такі слабкі сторони: [14].

- відсутність чітких заходів державного регулювання автомобільної галузі;
- відсутність методичного підходу до прогнозування основних показників;
- відсутність механізмів практичного впровадження заходів у галузь;
- дублювання ряду положень з іншими документами тощо.

Отже, на основі проведеного аналізу нормативно-правової бази у питаннях державної підтримки розвитку автомобільного виробництва можна зробити висновок, що сучасні документи мають декларативний характер та потребують доопрацювання.

## **Висновки до розділу 1**

Автомобільне виробництво відіграє провідну роль в економіці України та впливає на стабілізацію фінансової та бюджетної політики. Автомобільне виробництво має найбільш розвинену і розгалужену структуру серед усіх видів господарської діяльності.

Система органів державного управління автомобільним виробництвом складається з профільного міністерства, державних комітетів, управлінь промисловості, місцевих державних адміністрацій, органів місцевого самоврядування й місцевих рад та підприємств.

До компетенції Верховної Ради України належить визначення та закріплення концептуальних засад управління автомобільним виробництвом в Україні та його розвитком.

У сучасному економічному стані виникають виклики та загрози, які зумовлюють необхідність розробки сценаріїв того, що може відбутися.

Однією з найголовніших проблем макроекономічного аналізу є розвиток національної економіки, її економічне майбутнє країни, що забезпечується високими темпами економічного зростання.

## **РОЗДІЛ 2. ДОСЛІДЖЕННЯ ОСНОВНИХ ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЬНОГО ВИРОБНИЦТВА**

### **2.1. Перспективний аналіз розвитку автомобільної промисловості України**

Автомобільне виробництво є одним з фундаментальних системоутворюючих елементів національної економічної системи. Автомобільне виробництво лежить в основі відтворювального циклу національної економіки. Автомобільне виробництво є базисом, на який спирається діяльність інших секторів економіки.

Підприємства автомобільного виробництва забезпечують значну частку доходів до державного бюджету. [20, с.28].

Автомобільне виробництво розвивається під впливом внутрішніх та зовнішніх чинників на сучасному етапі. Серед внутрішніх чинників розвитку автомобільного виробництва слід виокремити: особливості державного регулювання та підтримку вітчизняних товаровиробників.

До елементів державного регулювання автомобільного виробництва належать виважена податкова політика, введення митних та акцизних зборів, створення територій пріоритетного розвитку й вільних економічних зон, розвиток високотехнологічної продукції, стимулювання до запровадження інновацій у виробництві технічного й технологічного переозброєння.

До фіскальних елементів державного регулювання автомобільного виробництва належать наявність і доступність кредитних ресурсів для розвитку виробництва.

До регулятивних елементів державної політики автомобільного виробництва належать місткість українського ринку та наявність платоспроможного попиту на ньому.

До ендогенних елементів державного регулювання автомобільного виробництва належать низький рівень оплати праці, продуктивність праці, тощо [77, с.112].

До зовнішніх чинників, що впливають на розвиток автомобільного виробництва належать особливості розвитку:

- світової економічної кон'юнктури;
- стану на товарних і ресурсних ринках;
- наявності платоспроможного попиту у споживачів.

Для того, щоб дослідити основні тенденції розвитку автомобільного виробництва в Україні потрібно здійснити ретроспективний аналіз розвитку промисловості України. Здійснити це можливо зробивши аналіз основних економічних показників з 2007 року по 2011 рік (табл. 2.1).

**Таблиця 2.1**

**Основні показники розвитку автомобільного виробництва України\***

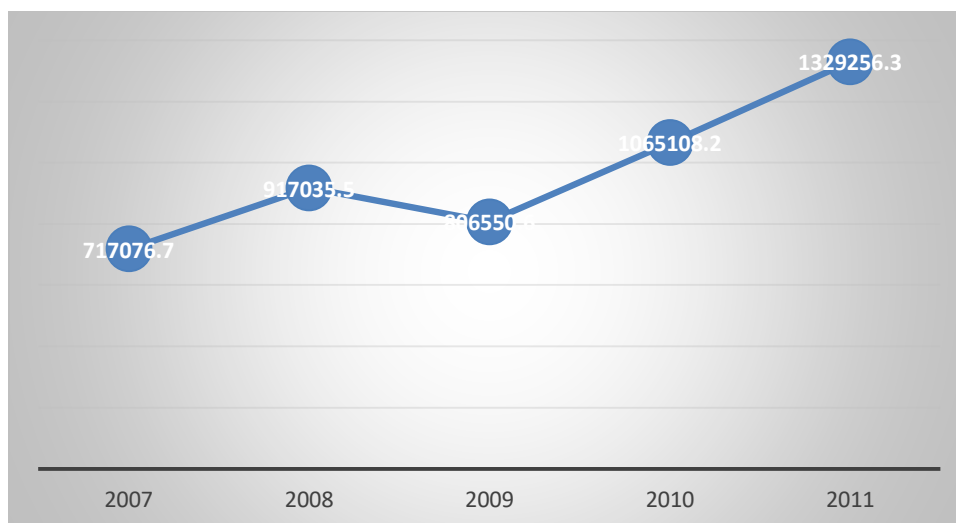
Показники	Роки				
	2007	2008	2009	2010	2011
Індекс автомобільного виробництва	107,6	94,8	78,1	111,2	107,6
Обсяг реалізованої продукції промисловості (у фактичних цінах), млн грн	717076,7	917035,5	806550,6	1065108,2	1329256,3
Темпи приросту обсягу реалізованої продукції промисловості, %	30	28	-27	33	42
Індекси цін виробників промислової продукції	123,3	123,0	114,3	121,5	114,2
Рентабельність операційної діяльності промислових підприємств, %	5,8	4,9	1,8	3,5	4,0
Частка збиткових підприємств, %	33	39	40	41	41
Середньомісячна номінальна заробітна плата найманих працівників у промисловості, грн	1481,96	1936,93	2033,51	2471,99	2563,81
Темпи приросту середньорічної номінальної заробітної плати найманих працівників у промисловості, %	29	30	9	27	14

*Джерело 25*

Вивчення масштабів автомобільного виробництва засвідчує, що в Україні частка машинобудування скоротилася майже в три рази. [76, с.28].



Темпи приросту основних показників розвитку промисловості України, до якої входить автомобільна галузь зображено на рис. 2.2.



**Рис. 2.2. Темпи приросту обсягу реалізованої продукції промисловості, млн. грн**

Джерело: 34

Розвиток автомобільного виробництва є фундаментом для становлення інших секторів економіки.

Ключовими складовими розвитку автомобільного виробництва стають високотехнологічні виробництва. Саме вони визначають розвиток наукоємних та інформаційно-містких видів діяльності.

Ретроспективний аналіз темпів розвитку автомобільного виробництва значною мірою характеризують якість та спрямованість економічного зростання країни. [42, с.86].

Події 2009 року мали значний вплив на розвиток автомобільного виробництва, становили досить складний становищі. В той період відбулось одне із найглибших показників падіння. Вітчизняний розвиток автомобільного виробництва впливає на рівень інвестиційної активності, зайнятості населення та формує значну частку доходів бюджетів усіх рівнів.

До найбільш важливих чинників, які сприяли кризі в розвитку автомобільного виробництва, належать:

- падіння платоспроможності та добробуту населення;

- посилення фіскального тиску;
- зменшення обсягів кредитування економіки та інвестування в економіку;
- криза виробництва в галузях економіки, які формують попит на продукцію автомобільного виробництва. [45, с.250].

Динаміка автомобільного виробництва за основними видами діяльності характеризується такими даними (табл. 2.3):

**Таблиця 2.3**

**Індекси промислової продукції, % до попереднього року**

Показники	2009	2010	2011
Автомобільне виробництво	78,1	111,2	107,6
Добувна автомобілебудівництво	89,4	103,7	107,2
Переробна автомобілебудівництво, у т.ч.:	73,5	113,9	108,2
виробництво харчових продуктів, напоїв та тютюнових виробів	94,0	103,2	99,4
Легка автомобілебудівництво у т.ч.:	74,2	108,9	107,7
Оброблення деревини та виробництво виробів з деревини, крім меблів	75,4	109,6	109,7
Целюлозно-паперове виробництво; видавнича діяльність	81,3	102,8	99,1
Виробництво коксу, продуктів нафтоперероблення	96,6	99,8	91,5
Хімічна та нафтохімічна автомобілебудівництво	77,0	122,5	114,4
Виробництво іншої неметалевої мінеральної продукції	61,5	108,5	112,4
Металургійне виробництво та виробництво готових металевих виробів	73,3	112,2	108,9
Машинобудування	55,1	136,1	117,2

Джерело: 41

У 2009 р. обсяги автомобільного виробництва в переробній промисловості зменшилися на 35,9%.

Найбільше зниження обсягів автомобільного виробництва зафіксовано в машинобудуванні (53,0%), виробництві неметалевої мінеральної продукції (44,3%), металургії (43,4%). Це пояснюється як звичайним статистичним ефектом порівняння, так і тимчасовістю конкурентних переваг цих галузей у попередні роки, які будувалися, насамперед, на цінових чинниках

конкуренцеспроможності. Саме металургія та машинобудування, є «відповідальними» за понад половину всього промислового спаду в 2009 р. Максимальній внесок у падіння автомобільного виробництва (-11,3 %.). зробила металургія, на яку в докризовий період припадали майже третина всього автомобільного виробництва та близько 45% вітчизняного експорту. [66-68].

Спад металургійного виробництва, на яке в докризовий період припадало близько третини всього автомобільного виробництва й близько 45% експорту теж завдав особливо відчутної шкоди українській промисловості.

Повільному відновленню вітчизняної чорної металургії сприяли девальвація національної валюти, скорочення видатків металургів через конструктивні переговори з урядом і постачальниками сировини, і пожвавлення попиту в країнах Азії й Африки, пов'язане з виснаженням нагромаджених запасів металу.

Проте у квітні 2009 р. відбувся злам, який став причиною зменшення завантаженості вітчизняних металургійних підприємств. Також, значно більше скорочення вартісних показників галузі було зумовлено зниженням світових цін на металопродукцію. Відповідно, є підстави стверджувати про можливість виникнення тривалої депресії в металургійній галузі.

Обсяги автомобільного виробництва у переробній промисловості зменшились на 1,5%. Було скорочено обсяги випуску продукції на таких підприємствах:

- на 10,1% - на підприємствах хімічної та нафтохімічної промисловості;
- на 3,6% - на підприємствах з оброблення деревини та виробництва виробів з деревини, крім меблів;
- на 3,0% - на підприємствах з целюлозно-паперового виробництва, видавничої діяльності;

- на 0,3% - на підприємствах з виробництва іншої неметалевої мінеральної продукції.

Обсяг випуску промислової продукції у добувній промисловості порівняно з серпнем 2012 р. зменшився на 2,1%. Обсяги виробництва газу та води зменшено на 8,7%. Загальний обсяг випуску промислової продукції скоротився на 7,0%. [83, с.17].

Розглянемо промислове виробництво по окремих видах діяльності.

**Машинобудування.** За січень-вересень 2012 р. порівняно з відповідним періодом 2011 р. промислове виробництво на підприємствах скоротилося на 4,8%. Відбулося зменшення обсягів продукції у виробництві машин та устаткування для сільського та лісового господарства на 33,9%, автомобільного транспорту – на 16,2%, електричних машин та устаткування – на 12,6%, контрольно-вимірюваних приладів – на 10,3%, для металургії – на 2,3%, для добувної промисловості й будівництва – на 2,4%. Також спостерігалось зростання обсягів виробництва апаратури для радіо, телебачення та зв'язку на 5,6%, залізничного рухомого складу – на 6,4%. За I півріччя 2012 р. кількість прибуткових підприємств галузі склала 58,5% (торік – на 58,5%). [66-68].

**Металургійне виробництво та виробництво готових металевих виробів.** За січень-вересень 2012 р. обсяги виробництва галузі зменшились на 4,5%, порівняно з відповідним періодом 2011 р.. Зокрема скорочення відбулося у виробництві чавуну, сталі та феросплавів – на 4,8%, труб – на 3,7%, інших видів первинного оброблення сталі – на 11,8%, кольорових металів – на 10,7%. Також нарощено обсяги випуску продукції у виробництві готових металевих виробів (на 1,3%). За I півріччя 2012 р. кількість прибуткових підприємств галузі склала 54,8% (торік – на 54,6%).[66-68].

**Хімічна та нафтохімічна промисловість.** За січень-вересень 2012 р. обсяги випуску промислової продукції галузі, порівняно з відповідним періодом 2011 р., зросли на 9,5%. Зокрема у виробництві агрохімічної продукції – на 23,9%, мила та миючих засобів, засобів для чищення та

полірування, парфумерних і косметичних засобів – на 8,3%, фармацевтичної продукції – на 1,0%, пластмасових виробів – на 3,3%. Обсяги виробництва лаків і фарб скоротились на 3,7%, гумових виробів на 6,3%, основної хімічної продукції на 2,8%. Кількість прибуткових підприємств галузі за I півріччя 2012 р склала 65,8% (торік – на 62,2%).[66-68].

**Виробництво харчових продуктів, напоїв та тютюнових виробів.** За січень-вересень 2012 р. обсяги випуску промислової продукції галузі збільшились на 0,3% порівняно з відповідним періодом 2011 р. Обсяги випуску на підприємствах з виробництва олії та жирів нарощено на 17,3%, переробленні та консервуванні овочів та фруктів – на 1,4%, молочній промисловості – на 2,7%, тютюновій промисловості – на 0,3%. Також у виробництві напоїв, м'ясній та кондитерській промисловості спостерігається скорочення обсягів випуску продукції (на 2,1% та 1,6% відповідно). Кількість прибуткових підприємств галузі за I півріччя 2012 р склала 59,5%. [66-68].

**Легка промисловість.** У січні-вересні 2012 р. виробництво галузі зменшилось на 8,2%, порівняно з відповідним періодом 2011 р. Обсяги випуску промислової продукції на підприємствах з виробництва шкіри, виробів зі шкіри та інших матеріалів скорочено на 20,4%, текстильного виробництва; виробництва одягу, хутра та виробів із хутра скорочено на 5,2%. Кількість прибуткових підприємств галузі за I півріччя 2012 р. склала 52,6%. [66-68].

Серед найбільших проблем українських підприємств автомобільної промисловості, можна виділити такі:

- 1) висока енерго- і ресурсомісткість виробництва;
- 2) низька ефективність ринків сировини;
- 3) непрогнозованість державного регулювання;
- 4) дороговизна транспортної інфраструктури. [23, с.8].

Таким чином, у автомобільній промисловості України зберігається стан, який обмежує перспективи його зростання в довгостроковому періоді.

Також з часом формуються ризики та обмеження щодо зміцнення конкурентоспроможності економіки України:

- нестійкість динаміки автомобільного промислового зростання;
- повільна динаміка покращення технологічної структури автомобільного виробництва;
- погіршення кваліфікаційної структури автомобільного виробництва;
- посилення орієнтації промисловості на зовнішній попит;
- поступове витіснення вітчизняних виробників на окремих ринках промислової продукції. [25, с.151].

Подальші перспективи зростання автомобільної промисловості визначатимуться спроможністю подолати базові суперечності розвитку, гнучкістю й ефективністю державної промислової політики, її здатністю реагування на зміну конкурентної ситуації як на світовому, так і на внутрішньому ринку.

## **2.2. Аналіз розвитку автомобільної промисловості в Україні на прикладі діяльності підприємства**

Об'єктом дослідження стала діяльність Товариство з обмеженою відповідальністю «СТАСТЕК» (далі – ТОВ «СТАСТЕК») створено учасниками відповідно до чинного законодавства України, у своїй діяльності керується Господарським та Цивільним Кодексами України.

ТОВ «СТАСТЕК» є юридичною особою, має самостійний баланс, забезпечує власну самоокупність, фінансування витрат по удосконаленню виробництва, соціального розвитку та матеріальному стимулюванню робітників за рахунок зароблених коштів, повністю відповідає за результат своєї виробничо-господарської діяльності і виконання зобов'язань перед постачальниками, споживачами, бюджетом і банками. [86].

Відносини ТОВ «СТАСТЕК» з іншими господарськими структурами і громадянами у всіх сферах його діяльності як на території України, так і за кордоном, будуються на основі договорів (контрактів, угод).

Цілями діяльності досліджуваного підприємства є: поєднання економічних інтересів, матеріальних та фінансових ресурсів для ведення господарської діяльності, спрямованої на одержання прибутку.

Предметом діяльності досліджуваного підприємства є діяльність у галузі організації перевезення вантажів. Також згідно статутний документів ТОВ «СТАСТЕК» має право на такі види діяльності:

- 52.29 — Інша допоміжна діяльність у сфері транспорту
- 46.19 — Діяльність посередників у торгівлі товарами широкого асортименту
- 46.73 — Оптова торгівля деревиною, будівельними матеріалами та санітарно-технічним обладнанням
- 49.41 — Вантажний автомобільний транспорт
- 74.90 — Інша професійна, наукова та технічна діяльність.

Юридична адреса: 88015, Закарпатська обл., м. Ужгород, вул. Легоцького, 8, к.40

Фактична адреса: Закарпатська обл., м. Ужгород, вул. Кирила і Мефодія, 1, оф. 70

Досліджуване підприємство має круглу печатку, штампи, бланки зі своїм найменуванням, власний товарний знак, зареєстрований в установленому порядку.

Ефективність функціонування ТОВ «СТАСТЕК» вимагає такого організаційно-економічного механізму, який за інших рівних умов забезпечував би максимальну віддачу від використання ресурсів у процесі досягнення поставлених стратегічних цілей підприємства. Основою для обґрунтування та прийняття управлінських рішень щодо управління ТОВ «СТАСТЕК» є аналіз та оцінювання ефективності його фінансової діяльності.

Проведемо діагностику виробничо-господарського результату ТОВ «СТАСТЕК». В таблиці 2.4. наведено аналіз основних економічних показників.

Таблиця 2.4.

## Основні економічні показники ТОВ «СТАСТЕК» за 2017-2019 рр.

Показники	2017	2018	2019	Темпи приросту у %	
				2018/ 2017	2019/ 2018
Залишкова вартість основних засобів, тис.грн.	98,9	96,1	90,2	-2,8	-6,1
Вартість оборотних активів, тис.грн.	25,7	85,1	121,9	231	43,2
у тому числі: запасів	2,5	1,3	1,2	-48	-7,7
Середньорічна чисельність працівників, осіб	11	11	12	0	9,1
Фонд оплати праці, тис.грн.	119,2	129,8	140,5	8,9	8,2
Власний капітал, тис.грн.	136,7	158,8	176,4	16,1	11
у тому числі: зареєстрований капітал	-	-	-	-	-
нерозподілений прибуток або непокриті збитки	-	-	-	-	-
Поточні зобов'язання за розрахунками, тис.грн	37,3	23,3	33,8	-37,5	45
Дохід, (виручка) від реалізації продукції, тис.грн.	632,4	892,3	1240,9	41	39
Інші операційні витрати: сума, тис.грн	60,0	37,3	31	-37,8	-16,9
Інші операційні доходи, тис.грн.	3,4	8,2	7,2	141	-12,2
Собівартість реалізованої продукції та наданих послуг, тис.грн	(394,4)	(589,0)	(839,7)	49,3	42,5
Валовий прибуток до оподаткування (збиток), тис. грн.	138,0	155,0	196,3	12,3	26,6
Чистий прибуток (збиток), тис.грн	26,7	22,0	22,2	-17,6	0,9
Середньомісячна заробітна плата, грн.	829	837	850	0,96	1,5
Кредиторська заборгованість за послуги, тис.грн.	18,2	15,7	25,1	-13,7	59,8
Дебіторська заборгованість за послуги, тис.грн.	2,6	1,5	2,2	42,3	53,4

Джерело 86



Дані табл. 2.4. свідчать, що протягом аналізованого періоду на досліджуваному підприємстві - ТОВ «СТАСТЕК» спостерігається зростання розміру доходу від реалізації товарів та наданих послуг, у 2019 році його величина становила 1240,1 тис. грн., що на 347,8 тис. грн. більше 2018 року та на 607,7 тис. грн. більше 2017 року. Дохід від реалізації у 2019 році склав 39% від рівня 2018 року, що є позитивним показником у діяльності аналізованого підприємства.

ТОВ «СТАСТЕК» протягом досліджуваного періоду є доходним підприємством, про що свідчить позитивна величина чистого доходу від реалізації товарів, робіт та послуг. Правда, з даних таблиці 1 видно, що розмір цього доходу протягом 3 років змінювався, – якщо в 2017 році підприємство отримало чистий дохід в розмірі – 26,7 тис. грн., а в 2018 та 2019 роках – 22,2 тис. грн. [86].

Первинними документами, які використовуються для складання і подання звітності «ТОВ «СТАСТЕК» є первинні документи, чеки, довідки, рахунки-фактури, договори купівлі-продажу, товарно-транспортні накладні розрахунки бухгалтерії тощо. Їх відображають в відомостях, справках, аркушах-розшифровках, журналах. Всі господарські операції відображаються в регістрах бухгалтерського обліку на основі первинних документів. Потім інформацію переносять в Головну книгу. Головна книга – це відомість за якими відображаються всі господарські операції підприємства протягом звітного періоду. Головна книга – основний документ бухгалтерського обліку. Отримані з Головної книги дані є основою для складання фінансової звітності підприємства.

На основі первинних документів та Головної книги складається Баланс та Звіт про фінансові результати.

Порядок використання отриманого прибутку визначає власник підприємства – директор ТОВ «СТАСТЕК». Доход, який отримує ТОВ «СТАСТЕК» керівництво вважає доцільним залишити нерозподіленим. Однак, зазначимо, що прибуток можна використовувати на оновлення

основних засобів, погашення довгострокових кредитів банків, матеріальне стимулювання працівників тощо.

Здійснимо аналіз структури доходів товариства і витрат, понесених для отримання цих доходів, адже у ході їх порівняння й визначають фінансові результати діяльності. Аналіз структури доходів і витрат, відстеження їх динаміки свідчить про доцільність здійснення витрат у порівнянні з отриманими доходами. Поряд з витратами аналізується також структура вирахувань з доходу (непрямі податки, знижки тощо). Для оцінки структури доходів, витрат і фінансових результатів також використовуються дані Звіту про фінансові результати.

Проаналізуємо структуру і динаміку доходів ТОВ «СТАСТЕК», отриманих у 2017-2019 рр. на основі даних Звіту про фінансові результати за 2018 і 2019 рр. Для цього побудуємо аналітичну таблицю 2.5.

**Таблиця 2.5.**

**Аналіз рівнів показників фінансових результатів діяльності  
ТОВ «СТАСТЕК» за 2017-2019 роки**

Показник	Базові дані						Відхилення			
	2017		2018		2019		2017-2018		2018-2019	
	Сума, тис. грн..	Пит. вага, %	Сума, тис. грн..	Пит вага %	Сума, тис. грн.	Пит. вага %	тис. грн.	%	Тис. грн.	%
Дохід (виручка) від реалізації	632,4	100,0	892,30	100,0	1240,0 9	100,0	+259,9	-	+348,6	-
Непрямі податки та інші вирахування з доходу	(100,0)	+ 15,8	(148,0)	+16,6	(205,0)	+ 16,5	+48,0	+0,82	+57,10	-0,1
Чистий дохід (виручка) від реалізації	532,4	84,19	744,0	83,38	1036,0	83,49	+211,6 0	-0,81	+292,0	+0,1
Собівартість реалізації	(394,4)	+62,4	(589,0)	+66,0	(839,7)	+67,7	+194,6	+3,6	+250,7 0	+1,7
Валовий прибуток	138,0	21,82	155,0	17,37	196,30	15,82	+ 17,0	-4,45	+41,30	-1,6
Інші операційні доходи	3,40	0,54	8,20	0,92	7,20	0,58	+4,80	+0,38	-1,0	-0,3

Адміністративні витрати	(28,30)	+4,48	(30,0)	+3.36	-	-	+ 1,7	-1.12	-30,0	-3,4
Витрати на збут	(148,10)	+23,42	(102,0)	+ 11,4	(171,1)	+ 13.8	-46,1	-12.0	+69,10	+2,4
Фінансовий результат від операційної діяльності	-35,0	-5,53	31,20	3.5	32,40	2,61	+66,20	-2,03	+1,2	-0,9
Інші фінансові доходи	-	-	1,10	0,12	-	-	+1,1	+0,12	-1,1	-0,1
Інші доходи	101,20	16,0	1,10	0,12	2,20	0,18	-100,10	-15,9	-1,1	+0,1
Фінансові витрати	(8,10)	+ 1,28	-	-	-	-	-8,10	-1.28	-	-
Інші витрати	(30,40)	+4,81	(9,20)	+1,03	(2,40)	+0,19	-21,20	-3.78	-6,8	-0.8
Фінансовий результат від звичайної діяльності до оподаткування	27,70	4,38	24,2	2.71	32,20	2,59	-3,5	-1.67	+8,0	-0.2
Непрямі податки та інші вирахування з доходу	(1.0)	+0,16	(2,2)	+0.25	(10,0)	+0,8	+ 1,10	+0.09	7,8	+0.6
Фінансовий результат від звичайної діяльності	26.70	0,04	22,0	2,47	22,20	1.79	-4,7	-2,43	+0,2	+0.7
Чистий прибуток	26,70	0,04	22,0	2,47	22,20	1,79	-4,7	-2.43	+0,2	+0.7

Джерело: 86

Слід вказати на наступну негативну зміну: чистий дохід (виручка) від реалізації продукції ( товарів, робіт, послуг ) зріс на 41 % у 2018р. і на 39,1 % у 2019р., а валовий прибуток - тільки на 12,3 % у 2018р. і на 26,6 % у 2019р., тобто, темп приросту витрат на виробництво і реалізацію продукції (товарів, робіт, послуг) є більшим за темп приросту доходу підприємства .

Поряд з основною діяльністю до операційної входить й інша операційна діяльність. Фінансовий результат (прибуток/збиток) від такого виду діяльності складає суттєву частку загального результату.

Аналіз фінансових результатів від іншої операційної діяльності проводиться у розрізі їх динаміки за певні періоди, структури та впливу факторів. Вплив факторів на зміну результативного показника визначається як абсолютне відхилення значень факторів.

Здійснимо факторний аналіз фінансових результатів від іншої операційної діяльності товариства на підставі даних таблиці 2.6.

**Таблиця 2.6.**

**Факторний аналіз фінансових результатів від іншої операційної діяльності досліджуваного підприємства**

Показник	Базові дані, тис.грн.			Відхилення, +/-	
	2017	2018	2019	2017-2018	2018-2019
Інші операційні доходи	3,4	8,2	7,2	+4,8	-1,0
Адміністративні витрати	28,3	30,0	-	+1,7	-30,0
Витрати на збут	148,1	102,0	171,1	-4,8	+82,92

*Джерело: 86*

Отже, вплив факторів на фінансові результати від іншої операційної діяльності не має чіткої тенденції. Так, у 2018 р. позитивний вплив на кінцевий результат мало зростання інших операційних доходів і зниження величини витрат на збут, а зростання суми адміністративних витрат мало негативний вплив. У 2019 р., навпаки, негативно вплинуло на фінансові результати від іншої операційної діяльності зниження величини інших операційних доходів і зростання – витрат на збут, а зниження адміністративних витрат мало позитивний вплив.

З Приміток до річної фінансової звітності можемо взяти інформацію про зміст окремих статей доходів підприємства. Так, статтю "Інші операційні доходи" формує дохід від операційної оренди активів, а статтю "Інші фінансові доходи" - дохід від реалізації майнових комплексів.

Приставаючи до аналізу фінансових результатів перш за все необхідно переконатися у достовірності даних Звіту про фінансові результати, визначити, чи відповідає встановленому порядку розрахунок показників прибутку: від звичайної діяльності, нерозподіленого прибутку збитку) та всіх вихідних складових для їх формування (зокрема, чистого доходу від продажу продукції, товарів, робіт, послуг), собівартості реалізованої продукції, (товарів, робіт, послуг), витрат на збут і

адміністративних витрат, інших операційних, фінансових, інвестиційних і надзвичайних доходів та витрат. [86].

У процесі аналізу першочергово необхідно оцінити рівень і динаміку фінансових результатів, дослідити структуру прибутку звітного періоду (здійснити вертикальний аналіз) зміну окремих складових та їх вплив на суму прибутку, зміну темпів зростання прибутку в розрізі окремих складових частин (горизонтальний аналіз) тощо. Аналізуючи рівень прибутку, необхідно особливу увагу приділити його динаміці, оскільки динаміка характеризує розвиток явища у часі.

Аналіз рівня формування виробничого результату ТОВ «СТАСТЕК» є найважливішим чинником процесу планування. Для розробки шляхів покращення результатів діяльності підприємства необхідно дослідити рентабельність даного підприємства використовуючи такі показники рентабельності:

1. Загальна рентабельність активів, яка обчислюється як відношення чистого прибутку до вартості всіх активів підприємства.
2. Рентабельність необоротних активів, для розрахунку якої береться тільки вартість необоротних активів підприємства.
3. Рентабельність оборотних активів, для розрахунку якої береться тільки вартість оборотних активів підприємства.
4. Рентабельність власного капіталу, яка обчислюється як відношення суми чистого прибутку до суми власного капіталу.
5. Рентабельність продажу, яка дорівнює відношенню чистого прибутку до чистого доходу (виручки) від реалізації.
6. Рентабельність продукції, товарів, робіт, послуг, яка обчислюється як відношення чистого прибутку до собівартості реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг).
7. Окупність витрат, що обчислюється як відношення собівартості реалізованої продукції до чистого доходу (виручки) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг).

Обчислені показники рентабельності ТОВ «СТАСТЕК» наведено в таблиці 2.7..

Таблиця 2.7.

**Показники ефективності господарської діяльності  
ТОВ «СТАСТЕК» у 2017 – 2019 рр.**

Показник	: 2017	: 2018	: 2019	Відхилення, +/-	
	:	:	:	: 2017 -	: 2018
	:	:	:	: 2018	: 2019
Рентабельність активів	0,15	0,12	0,1	- 0,03	-0,02
<b>Рентабельність необоротних</b>					
активів	0,26	0,22	0,1	-0,04	-0,02
<b>Рентабельність оборотних</b>					
активів	0,38	0,12	0,18	-0,06	-0,02
<b>Рентабельність власного</b>					
капіталу	0,2	0,14	0,13	-0,06	-0,01
Рентабельність продажу	0,05	0,03	0,02	-0,02	-0,01
<b>Рентабельність продукції,</b>					
товарів, робіт, послуг	0,35	0,26	0,23	-0,09	-0,03
Окупність витрат	0,7	0,79	0,81	+0,09	+0,02

*Джерело 86*

Як бачимо, всі показники рентабельності в аналізованому періоді мали тенденцію до зниження, Отже, основною проблемою ТОВ «СТАСТЕК» є зниження ефективності його діяльності, незважаючи на те, що сума прибутку, яка залишається у розпорядженні підприємства після платежів до бюджету, зростає. Слід зазначити, що зниження показників рентабельності свідчить про наявні резерви у використанні основних засобів, запасів, трудових ресурсів у господарській діяльності підприємства, тобто факторів інтенсифікації діяльності в цілому. Тому всі дії керівництва повинні бути

направлені на підвищення рентабельності, чого можна досягти за рахунок раціонального і економного витрачання ресурсів, підвищення фондівіддачі, розширення мережі, збільшення продаж тощо.

Кожен з перерахованих показників легко моделюється за факторною залежністю:

$$\text{Чистий прибуток} / \text{Активи} = (\text{Чистий прибуток} / \text{Обсяг продажу}) \times (\text{Обсяг продажу} / \text{Активи}) = \text{Рентабельність реалізованої продукції} \times \text{Оборотність активів}$$

Ця залежність розкриває зв'язок між рентабельністю всіх активів, рентабельністю реалізації і оборотністю активів. Оскільки підприємство займається перевезеннями, то рентабельність реалізації означає рентабельність наданих послуг. Використавши метод абсолютних різниць можна визначити ступінь впливу факторів на рентабельність вкладень. Здійснимо факторний аналіз рентабельності активів товариства (табл.2.8.).

**Таблиця 2.8.**

**Факторний аналіз рентабельності активів**

**ТОВ «СТАСТЕК» у 2017 – 2019 рр. [86].**

Показник	: Сума, тис. грн.			: Відхилення,+/-	
	: 2017	: 2018	: 2019	: 2017 -	: 2018 –
	:	:	:	: 2018	: 2019
Валюта балансу	174,0	183,3	212,8	+93,0	+29,5
Чистий дохід (виручка) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	532,4	744,0	1036,0	+211,6	+292,0
Чистий прибуток	26,7	22,0	22,2	-4,7	+0,2
Оборотність активів	3,06	4,06	4,87	+0,97	+0,81
Рентабельність наданих послуг	5,02	2,96	2,14	-2,06	-0,82
Рентабельність активів	15,34	12,0	10,43	-3,34	-1,57

1) вплив фактора рентабельності наданих послуг:

2018 р.:  $- 2,06 \times 3,06 = -6,3$ ;

2019 р. :  $-0,82 \times 4,06 = - 3,33$ .

2) вплив фактора зміни оборотності активів:

2018 р.:  $0,97 \times 2,96 = 2,87$ ;

2019р. :  $0,81 \times 2,14 = 1,73$ .

Загальний вплив становить:

2018р.:  $- 6,3 + 2,87 = - 3,34$ ;

2019р.:  $- 3,33 + 1,73 = - 1,6$ .

Отже, незважаючи на те, що оборотність активів зростає в аналізованому періоді, зниження фактора рентабельності наданих послуг мало переважний вплив, що в кінцевому підсумку призвело до зниження рентабельності активів.

### **2.3. Світові тенденції розвитку автомобільного виробництва**

Промислово розвинуті країни накопичили значний досвід державного управління автомобільним виробництвом. Роль державної промислової політики в зарубіжних країнах, що зростає, зумовлена низкою причин, найбільш істотною серед них є різке зростання загроз економічної безпеки на світових ринках. У ХХ ст. Корея, Гонконг, Тайвань, Сінгапур, Бразилія, Іспанія, Мексика захопили лідерство в багатьох галузях економіки. Основою цьому стала сформована високоефективна та гнучка структура промисловості й орієнтацію на виробництво новітньої науковомісної продукції. [70, с.72].

Досвід і практика управління державною політикою автомобільного виробництва в різних країнах містять багато повчального і певною мірою можуть бути використані в Україні.

Аналіз державної промислової політики автомобільного виробництва Японії показав високу ефективність демонополізації промисловості та



формування механізму регламентованої ринкової конкуренції. В основі японського феномену лежить створений державою механізм регламентованої ринкової конкуренції, який названий японським «економічним чудом».

У розвинутих країнах Західної Європи державну промислову політику автомобільного виробництва розуміли як пряме втручання в галузі промисловості, що були у важкому економічному становищі. Така політика одержала назву «вертикальна промислова політика». Але, як показав досвід, держава, що впроваджує таку політику, надає підтримку підприємствам, які є найменш конкурентоспроможними. Тому у країнах Європейського Союзу стався перехід від вертикальної до горизонтальної політики. Горизонтальна промислова політика автомобільного виробництва передбачає створення найбільш загальних умов, в рамках яких підприємства можуть пристосуватись до структурних змін шляхом входу на ринок і виходу з нього.

Перегляд основ державної промислової політики автомобільного виробництва в економічно розвинутих країнах відбувся переважно у зв'язку з технологічним зрушенням у промисловості та зі зміною корпоративної організації її суб'єктів. Масштаб автомобільного виробництва і характер рішень, які приймалися ними, призвели до того, що відпала економічна необхідність у державі. Більшість техніко-технологічних рішень автомобільного виробництва стали прийматися не на державному рівні.

Однак існувала ще одна обставина - промислової політики автомобільного виробництва – глобалізація, що зруйнувала економічну автономію.

Промислова політика автомобільного виробництва орієнтувалась на розвиток виробництва, здатних витримувати конкуренцію на світових ринках. Нові підприємства автомобільного виробництва створювались в рамках національних економік. В інші країни продавались технології автомобільного виробництва. [71, с.161].

У зв'язку з цим розвивалась галузь автомобільного виробництва і вдосконалювалась торгівля.

Починаючи з ХХ ст. світове господарство автомобільного виробництва істотно змінилось і розвивається під впливом економічних процесів, які взаємодоповнюють один одного. Б.М. Смітєнко щодо цього відмічає наявність тісного зв'язку «з глобалізацією економіки, коли відбувається, по суті, поступове «злиття ринків» окремих країн». В основі цього розвитку лежить перевага інвестиційних процесів, темпи зростання яких перевищили темпи зростання міжнародної торгівлі, що раніше переважали.

До початку 1990-х рр. в Європі і США держава почала відмовлятися від прямого управління інженерними інфраструктурами, приватизувати електроенергетику, транспорт і зв'язок, передавати в концесію комунальні інфраструктури.

Таким чином, у кінці ХХ ст. виникло стійке переконання, що промислова політика автомобільного виробництва у своєму початковому розумінні практично вичерпала себе.

Промислова політика автомобільного виробництва активно використовувалась усіма країнами, які досягли успіху в економічному розвитку. Спершу головною метою становлення сучасного Європейського Союзу та його промислової політики автомобільного виробництва було збереження структури.

Європа традиційно сильна своєю промисловістю автомобільного виробництва. На її частку припадає близько третини промислової продукції автомобільного виробництва світу.

Особлива увага останніми роками приділяється впровадженню у автомобільне виробництво передових наукових досягнень і підвищення конкурентоспроможності європейських товарів на світових ринках.

Здійснюючи управління в галузі автомобільного виробництва, ЄС зосереджується на таких трьох напрямках: наука та освіта; інновації та підприємництво. Саме вони впливають на конкурентоспроможність ЄС. Країни Європейського союзу у сфері автомобільного виробництва традиційно вважались одними з лідерів світового співтовариства. [33, с.98].

Починається активний розвиток автомобільного виробництва хз застосуванням новітніх технологій, включаючи біотехнології та нанотехнології. Впроваджуються нові методи їх застосування та використання. Вживаються заходи з підвищення інноваційності європейської промисловості автомобільного виробництва.

Промислова політика, в тому числі автомобільного виробництва, як така, також має бути інноваційною, спроможною надати промисловості автомобільного виробництва більшу свободу в пошуку власних технологічних рішень.

Особливу увагу Європейський Союз приділяє стимулюванню підприємництва, створенню нових і подальшому розвитку існуючих компаній сектора автомобільного виробництва. Підприємства автомобільного виробництва стали основою соціально-економічної моделі ЄС. На них припадає близько 2/3 зайнятих працівників і 60% доданої вартості. За своєю суттю та цілями промислова політика автомобільного виробництва спрямована на створення сприятливих умов для підвищення конкурентоспроможності виробництва, на невтручання держави в дію ринкових механізмів. Її інструменти стосовно окремих компаній спрямовані на створення такого середовища, за якої бізнес автомобільного виробництва виявляв би більше ініціативи, впроваджував би нові ідеї та розширював свою діяльність. [86, с.72].

Національні особливості управління промисловістю автомобільного виробництва мають різні підходи. На національному рівні деякі країни надають перевагу більш ліберальному підходу у автомобільному виробництві, а деякі – протекціонізму. Розглянемо основні з них детальніше (табл. 2.9.).

Таблиця 2.9.

**Основні принципи державного управління промисловістю  
автомобільного виробництва в розвинутих країнах**

Країна	Цілі	Інститути	Інструменти
Франція	Перехід від політики регулювання промислової структури до інтеграції національної промисловості в ринкове середовище Європейського Союзу	Міністерство промисловості, пошти і зв'язку, Міністерство економіки, фінансів і бюджету, Генеральний комісаріат планування (раніше займався п'ятирічними планами, тепер перекваліфікувався в орган з розробки рішень стратегічних проблем, у тому числі промислових), Генеральне управління науково-технічними дослідженнями (інноваційна політика)	Зниження значення прямих інструментів промислової політики; розширення непрямих інструментів – податкової, грошово-кредитної, бюджетної політики для покращення інфраструктури промисловості; інструменти сприяння експорту – через торгові місії, пільгове кредитування експортерів
Велика Британія	Подальша перебудова структури промисловості, модернізація, лібералізація і зростання конкурентоспроможності. Стимування доступу конкурентів на внутрішні ринки	Специфіка країни – відсутність загальнонаціонального міністерства промисловості. В Англії, Шотландії, Уельсі, Північній Ірландії існують свої департаменти у справах промисловості, які займаються розробкою промислової політики для відповідних територій	Макроекономічне регулювання зростання промисловості (грошово-кредитна, податкова політика). Заохочення наукоємного сектора інноваційно-інвестиційною політикою. Митна політика як інструмент захисту уразливих національних виробництв
Німеччина	Підвищення конкурентоспроможності промисловості в цілому, особливо наукоємного сектору. Денаціоналізація інфраструктурних галузей економіки	Промислова політика країни – колективна функція Міністерства економіки і Міністерства фінансів	Податкова і бюджетна політика для впливу на регіональну інвестиційну політику (земельні податкові відрахування з федерального бюджету). Інвестиції в наукоємний сектор. Субсидування стратегічно важливих галузей (вугільна)

Самий ліберальний підхід має Велика Британія, який полягає у забезпеченні кращих конкурентних умов для приватного виробництва й відкритий доступ до фінансових та інформаційних ресурсів при мінімальному втручанні держави.

В Німеччині традиційні зв'язки між бізнесом і політикою є менш значущими. Ця країна будує соціально орієнтовану економіку, яка спирається на саморегулюючі ринкові механізми.

Франція дотримується протекціонізму. Фінансову допомогу і політичну підтримку окремим компаніям або навіть цілим галузям надає французький уряд.

Дії нашої держави з реалізації промислової політики автомобільного виробництва з урахуванням світового досвіду мають бути спрямовані на проведення аналізу мікроекономічних умов функціонування. Це дасть можливість визначити потенціальну конкурентоспроможність автомобільного виробництва та створить кумулятивну дію на інші сектори економіки, галузі й суміжні виробництва.

Виходячи з орієнтирів розвитку автомобільного виробництва що ставляться державою, виділяють також такі моделі промислової політики держави, як:

- експортоорієнтована модель;
- модель імпортозаміщення;
- інноваційна модель. [76, с.28].

Експортоорієнтована модель автомобільного виробництва націлена на всебічне стимулювання виробництва. Серед засобів стимулювання автомобільного виробництва використовуються інструменти як «жорсткої», так і «м'якої» моделей. Високотехнологічний експорт автомобільного виробництва так само містить приховані загрози для економіки, якщо виготовляється з іноземних комплектуючих. Зокрема:

- по-перше, ціна автомобіля прив'язується до вартості іноземних комплектуючих,

- по-друге, занепадають власні підприємства-суміжники – виробники комплектуючих.

Негативний сукупний ефект у цілому для країни та автомобільного виробництва може перевищити позитивний ефект від експорту за рахунок скорочення ланцюга створення нової вартості всередині країни.

Імпорт готових комплектуючих автомобільного виробництва також несе в собі й іншу загрозу. Відпадає потреба у власних інженерно-технічних та наукових кадрах, що могли б бути задіяні у розробленні та випуску власних високотехнологічних виробів для автомобільного виробництва. Як наслідок, занепадає власна науково-технічна та інноваційна діяльність.

Експортоорієнтована модель добре себе зарекомендувала в країнах із слабодиверсифікованим і низько розвинутим автомобільним виробництвом. Так, успішними прикладами проведення експортоорієнтованої моделі промислової політики автомобільного виробництва є Японія, Південна Корея, Чілі, Малайзія, Таїланд, Сінгапур, Китай. Негативні приклади: Венесуела, Бразилія, Мексика.

Модель імпортозаміщення передбачає переважання розвитку внутрішнього ринку автомобільного виробництва над експортною спрямованістю. Ця модель базується на протекціонізмі національного автомобільного виробництва. Вона сприяє покращенню структури платіжного балансу, задоволенню внутрішнього попиту, забезпеченню зайнятості, розвитку високотехнологічних галузей. Зворотнім боком імпортозаміщення є загроза самоізоляції країни, що може призвести до технологічного відставання, викривлення економічних стимулів у виробників. [75, с.6].

Інноваційна модель промислової політики автомобільного виробництва поєднує позитивні риси як експортної, так і імпортозаміщеної моделей. Інновації приводять до якісних позитивних змін як у виробничо-технологічному та організаційно-управлінському, так і в соціально-трудовому потенціалах, забезпечуючи їх безперервне відтворення. Основним

завданням інноваційної моделі промислової політики автомобільного виробництва є створення умов, які б давали змогу підтримувати інноваційний процес та створювали стимули для впровадження готового інноваційного продукту чи технології.

В міжнародному економічному просторі за характером стратегічного бачення країни виділяють такі моделі промислової політики автомобільного виробництва, як: захисну, адаптивну, ініціативну.

Ці моделі промислової політики автомобільного виробництва відповідають моделям експортної орієнтації, імпортозаміщення та інноваційній. [79, с.4].

Так, захисна промислова політика автомобільного виробництва орієнтується на збереження усталеної структури автомобільного виробництва, підтримку зайнятості, захист вітчизняних виробників від іноземних конкурентів.

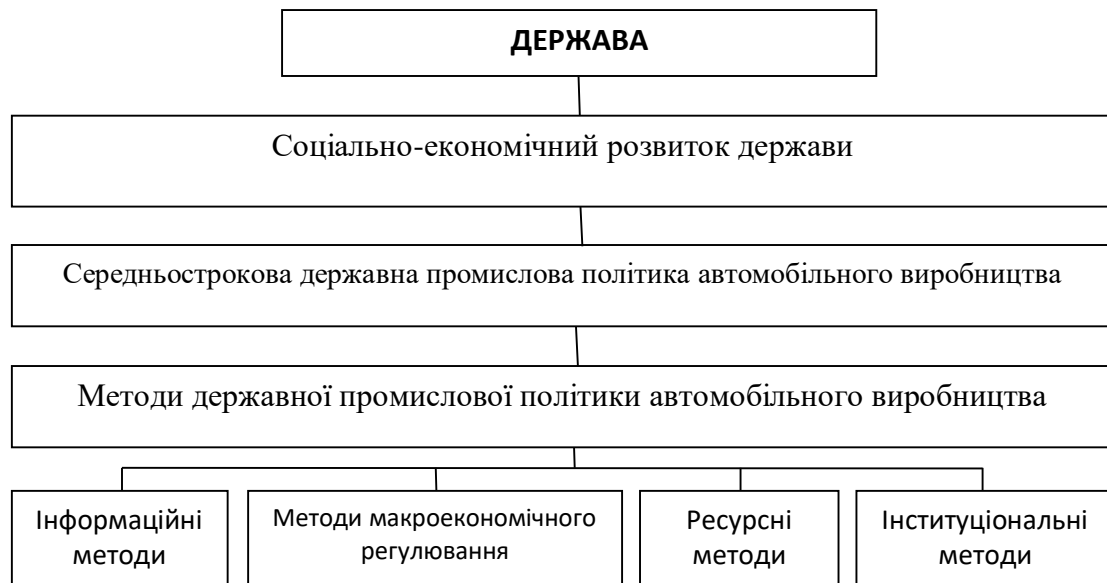
Адаптивна промислова політика автомобільного виробництва має на меті пристосування автомобільного виробництва до структури й динаміки попиту на світовому ринку. Ця політика за своїми ознаками схожа на експортоорієнтовану модель автомобільного виробництва.

Ініціативна модель автомобільного виробництва передбачає використання засобів, що дають змогу інтенсивно впливати на зміну технологічного рівня промисловості автомобільного виробництва. Також впливати на зміну організаційної, управлінської та виробничої структури. Ініціативна промислова політика автомобільного виробництва має всі ознаки інноваційної моделі промислової політики.

Розглянуті моделі промислової політики автомобільного виробництва на практиці не використовуються. Як правило, на практиці сполучаються декілька моделей залежно від тих цілей і пріоритетів автомобільного виробництва. [80, с.430].

Сьогодні у світовій практиці автомобільного виробництва відомо безліч методів промислової політики. Вони утворюють певний стандартний

набір, оскільки апробовані практикою. За характером впливу на об'єкт розрізняють таку класифікацію методів за змістом. (рис. 2.1.)



**Рис. 2.1. Методи промислової політики автомобільного виробництва**

Джерело: 82, с. 14

Доцільність використання інформаційних методів промислової політики автомобільного виробництва полягає в тому, що основним завданням держави є забезпечення підприємств систематизованими даними про навколишнє соціально-економічне середовище. Така інформація дає підприємствам можливість приймати більш ефективні рішення у виробничій діяльності.

Методи макроекономічного регулювання промислової політики автомобільного виробництва спрямовані на досягнення фінансової стабільності, подолання держбюджетного дефіциту й інфляції тощо. Стан макроекономічного середовища – це передумова промислової політики автомобільного виробництва. [36, с.406].

Ресурсні методи регулювання промислової політики автомобільного виробництва являють собою найбільш результативні способи прямого впливу. Конкретні форми застосування ресурсних методів регулювання промислової політики автомобільного виробництва різноманітні. Серед форм регулювання промислової політики автомобільного виробництва виділяють:



- державні замовлення і закупівелі,
- адресне субсидування і кредитування,
- формуванням і використанням фондів страхування ризиків (інвестиційних, експортних тощо),
- з податковими пільгами. [39, с.44].

До ресурсних методів регулювання промислової політики автомобільного виробництва слід віднести:

- пряме державне фінансування;
- економічне регулювання (інструменти податкової, кредитної, зовнішньоекономічної політики; державне регулювання цін і тарифів та ін.).

Інституційні методи регулювання промислової політики автомобільного виробництва - це способи та прийоми формування політики відповідно до ринкових принципів, правового й організаційно-економічного середовища. Інституційні методи мають регулюючий і стимулюючий характер впливу на об'єкт управління - автомобільне виробництво.

Реалізація інституціональних методів регулювання промислової політики автомобільного виробництва не передбачає витрат ресурсів. Витрати пов'язані з проведенням організаційно-господарських перетворень, на створення відповідних інститутів ринку й регулювання індустріального розвитку. До інституціональних методів регулювання промислової політики автомобільного виробництва належать:

- розвиток відносин власності у автомобільному виробництві;
- правове регулювання автомобільного виробництва;
- адміністративно-економічне регулювання автомобільного виробництва (контроль кредитної системи, контроль роботи промислових підприємств сфери автомобільного виробництва, державні контракти на автомобільне виробництво, державні замовлення на автомобільне виробництво, квоти, ліцензії, стандарти автомобільного виробництва (вимоги до якості товарів і послуг, санітарні норми, що гарантують продовольчу безпеку для людини), екологічні нормативи та ін.);

– розвиток нових організаційно-правових форм у автомобільній промисловості. [77, с.113].

Головними інструментами промислової політики автомобільного виробництва в країнах ЄС є: податкова й технологічна політика; фінансова допомога; заходи, спрямовані на об'єднання державного й приватного капіталу у автомобільному виробництві. У різних країнах перевага інструментів для автомобільного виробництва полягає:

– прямий державний контроль банківської системи й розподіл по коштів на автомобільне виробництво з національного бюджету - для Франції. Промислова політика автомобільного виробництва спрямована на націоналізацію;

– непрямі методи фінансового контролю автомобільного виробництва, субсидії, позики, податкове стимулювання автомобільного виробництва - Німеччина й Великобританія. [70, с.72].

Промислова політика автомобільного виробництва західноєвропейських країн відрізняється від промислової політики автомобільного виробництва США (табл. 2.10).

У західноєвропейських країнах спостерігається тенденція до розширення прямого регулювання ринку автомобільного виробництва. Загальна структура ринку автомобільного виробництва набуває більшого значення, ніж поведінка окремих підприємств.

Таблиця 2.10.

**Порівняння промислової політики автомобільного виробництва  
США та ЄС**

Критерій	США	ЄС
1. Міжфірмові угоди про ціни та розподіл ринку автомобільного виробництва	Заборонено	Допускаються за умови, що ця стратегія зможе сприяти підвищенню ефективності
2. Горизонтальне злиття	Заборонено	Дозволяється законом, за виключенням випадків за участю найбільших компаній
3. Міжфірмова кооперація автомобільного виробництва	Заборонено	Визнається як природна та необхідна умова економічного виживання
Інновації та технічний прогрес у автомобільному виробництві	Наголос зроблено на розвиток конкуренції	Наголос зроблено на кооперації, необхідній для інновацій

Джерело: 53

Об'єктами промислової політики автомобільного виробництва є дві групи галузей. Перша охоплює традиційні галузі, які забезпечують автомобільне виробництво. У цій групі галузей політика орієнтована на поступове скорочення виробничих потужностей. Друга група охоплює галузі, які забезпечують автомобільне виробництво високотехнологічною продукцією.

Промислова політика автомобільного виробництва виражається в субсидуванні автомобільного виробництва з метою підвищення міжнародної конкурентоспроможності. Також в основі лежить досягнення технологічного паритету європейських фірм зі США та Японією.

Світовий досвід державного управління структурними перетвореннями автомобільного виробництва підтверджує, що:

- це є об'єктом та функцією держави;
- засобами вирішення стратегічних і тактичних завдань

структурних перетворень автомобільного виробництва є структурна політика;

- механізм реалізації структурних змін у автомобільному виробництві належить органами державного управління;

- індустріальні країни коректують економічні деформації ринкових відносин у автомобільному виробництві;

- відбувається формування макропропорції у автомобільному виробництві за допомогою планування й програмування структурної й промислової політики та інших елементів;

- пропорції у автомобільному виробництві повині бути оптимальними й ефективними;

- промислова політика автомобільного виробництва в сучасному ринковому господарстві є базовим елементом структурної й зовнішньоекономічної політики. [80, с.43].

Процес глобалізації відбувається за активної участі індустріально розвинутих країн. У процесі глобалізації всі країни намагаються отримати істотні переваги. Без активної позиції України дуже проблематично забезпечити гармонізацію промислової політики автомобільного виробництва з урахуванням економічної безпеки як у рамках країни в цілому, так і в рамках регіонів і окремих підприємств автомобільного сектору.

Досягнення у розвитку промисловості автомобільного виробництва забезпечується шляхом формування і реалізації національної моделі промислової політики автомобільного виробництва. Досвід високорозвинених країн автомобільного виробництва свідчить про це. Прикладом автомобільного виробництва є відома японська модель, котра базується на пріоритетному розвитку наукомісткого виробництва в поєднанні із системою «довічного наймання» робочої сили. Також прикладом автомобільного виробництва є відома німецька модель, котра базується на рівності стартових умов і максимуму індивідуальної комерційної ініціативи. Прикладом автомобільного виробництва є відома модель «азіатських тигрів»,

котра базується на імпорті новітніх технологій у сполученні з дешевою робочою силою. Прикладом автомобільного виробництва є відома американська модель, котра базується на максимально припустимій лібералізації ринку в сполученні з непохитними підвалинами демократії. Прикладом автомобільного виробництва є відома французька модель, котра передбачає широке державне регулювання ринку з опорою на приватне підприємництво. Прикладом автомобільного виробництва є відома китайська модель, котра передбачає оптимальне сполучення централізованих важелів і структур малого бізнесу.

Окремі національні моделі автомобільного виробництва з часом втратили свої потенційні можливості. Наразі вони перебувають у процесі модернізації та реконструкції автомобільного виробництва. Однак світовий досвід реалізації державної промислової політики автомобільного виробництва довів, що розвиток промисловості автомобільного виробництва має враховувати сучасні світові досягнення в галузі науково-технічного прогресу автомобільного виробництва, наукової організації праці і управління автомобільним виробництвом тощо.

## **Висновки до розділу 2.**

Промисловий розвиток автомобільного виробництва є фундаментом для становлення інших секторів економіки. При цьому ключовими складовими промисловості автомобільного виробництва, що визначатимуть конкурентоспроможність усієї економічної системи країни, стають високотехнологічні виробництва, які визначатимуть розвиток наукоємних видів діяльності. Темпи розвитку промислового сектора автомобільного виробництва значною мірою визначають якість та спрямованість економічного зростання країни.

Аналіз автомобільного виробництва свідчить про те, що з кожним роком темпи автомобільного виробництва до 2008 р. скорочувалися. Особливо відчутної шкоди українському автомобільному виробництву завдав спад металургійного виробництва, на який припадає близько третини всього автомобільного виробництва й близько 45% експорту.

Аналіз сучасного стану автомобільного виробництва засвідчує, що загальний обсяг випуску промислової продукції автомобільного виробництва скоротився на 2,6%.

Досвід і практика управління державною промисловою політикою автомобільного виробництва в різних країнах може бути використано в Україні. Досвід високорозвинених країн свідчить що досягнення у розвитку промисловості автомобільного виробництва забезпечений формуванням і реалізацією національної моделі промислової політики автомобільного виробництва. Світова практика наводить японську та німецьку моделі, модель «азіатських тигрів», а також американську, французьку і китайську моделі.

Зростання промисловості автомобільного виробництва в Україні визначаються спроможністю подолати суперечності розвитку економіки та гнучкістю й ефективністю державної промислової політики автомобільного виробництва.

## **РОЗДІЛ 3. УДОСКОНАЛЕННЯ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЬНОГО ВИРОБНИЦТВА В УКРАЇНІ**

### **3.1. Оцінка перспектив розвитку автомобільного виробництва**

Включення України у світовий економічний простір зумовлюють необхідність нарощування й ефективного використання автомобільного виробництва. Це сприятиме створенню в країні довгострокових умов для неперервного економічного зростання та розширення можливостей реалізації автомобільного виробництва в процесі поглиблення інтеграції національної економіки у світові та регіональні структури. [55, с.42].

Введення в дію ефективної державної політики розвитку автомобільного виробництва є важливою передумовою успішної адаптації національної економіки до умов жорсткішої конкуренції. Важливим це є на фоні утвердження відносин між Україною та ЄС. Перспективи подальшої інтеграції України та її автомобільного виробництва в світовий економічний простір потрібно встановлювати з урахуванням можливостей національного виробництва. Важливим також є взаємодія з європейським і світовим співтовариством. Важливим є діяльність суб'єктів економічних відносин на міжнародних ринках за міжнародними стандартами. Це стосується перетворень у автомобільному виробництві на рівні підприємств, а також залучення інвестицій у автомобільне виробництво і державне регулювання у сфері автомобільного виробництва.

Підвищення конкурентоспроможності автомобільного виробництва потребує залучення інвестицій для впровадження сучасних методів управління. [55, с.43].

Необхідно створити умови для покращення інвестиційного клімату автомобільного виробництва в країні. Можливо це шляхом утвердження політичної стабілізації, спрощення податкового законодавства, надання гарантій інвесторам автомобільного виробництва щодо недоторканості їх власності. Підтримку підприємств автомобільного виробництва

пропонується здійснювати за допомогою забезпечення конкурентоспроможності підприємств автомобільного виробництва.

Необхідно запровадити державну промислову політику автомобільного виробництва. Така політика має мати на меті досягнення конкурентоспроможності українського автомобільного виробництва. В основі такої політики автомобільного виробництва має бути покладена стратегія відходу від сировинної структури. Вітчизняна промисловість автомобільного виробництва вимагає побудови сучасної моделі промисловості, як у технологічно розвинутих країн світу. Необхідно створити сприятливі умови для розвитку промисловості автомобільного виробництва на ринкових засадах. Додатково потрібно посилити регулюючі функції держави у автомобільному виробництві. [25, с.152].

Основними передумовами розвитку автомобільного виробництва є активна регулююча роль держави. Автомобільне виробництво вимагає створення умов для розвитку внутрішнього ринку, вдосконалення механізмів державно-приватного партнерства та сприяння виходу вітчизняної автомобільної продукції на світові ринки.

Поширеними формами взаємодії держави та автомобільного виробництва мають стати передача приватному бізнесу окремих функцій управління державною власністю. [63, с. 406]. За державою залишаються функції планування та контролю автомобільного виробництва, залучення приватного капіталу на конкурсній основі до виконання державних замовлень автомобільного виробництва.

Для того, щоб автомобільне виробництво України мало можливість увійти до світових ринків, держава має визнати законодавство Європейського Союзу.

Державна політика розвитку автомобільного виробництва України має бути спрямована на відповідність стандартам Європейського Союзу. Відповідно адаптація державної політики автомобільного виробництва до норм і стандартів Європейського Союзу повинна проводитись за розділами,



що безпосередньо пов'язані з реалізацією промислової політики автомобільного виробництва.

Реалізація державної політики розвитку автомобільного виробництва має здійснюватись комплексно.

Основними напрямками забезпечення принципу вільного руху продукції автомобільного виробництва є:

- підвищення експортного потенціалу промисловості автомобільного виробництва;
- зменшення обсягу бартерних операцій автомобільного виробництва;
- залучення іноземних кредитів та інвестицій у автомобільне виробництво;
- створення бар'єрів від недобросовісної конкуренції у сфері автомобільного виробництва;
- впровадження механізму антидемпінгового законодавства у автомобільне виробництво. [60, с.128].

Обмеження імпорту, експорту товарів автомобільного виробництва можуть бути запроваджені лише за умови, що цього вимагають питання охорони прав власності.

Фундаментальний принцип, реалізація якого є невід'ємною частиною зусиль спрямованих на поліпшення інвестиційного клімату між Україною та ЄС є усунення обмежень на рух капіталу, забезпечення його вільного обігу. Міжнародний обіг капіталу розглядається як основний інструмент для досягнення стабільного розвитку та цілей макроекономічної політики. Рівень економічної мобільності та рух капіталу доцільно гармонізувати з використовуваними механізмами розвитку автомобільного виробництва. Рух капіталу та міжнародна мобільність є основною умовою членства в ЄС. Скористатися його перевагами є для України першочерговим завданням для прискорення економічного зростання. Таке право і свобода означає необмежені можливості інвестувати в Україну. Підприємці і приватні особи

із країн ЄС мають право вільного обігу прибутків і капіталу, а також право інвестувати за кордоном. У цілому, в такому випадку, баланс руху капіталу має бути позитивним. З метою адаптації законодавства про вільний обіг прибутків і капіталу в автомобільному виробництві необхідно:

- підвищити компетенцію аудиторів;
  - посилити незалежність аудиторів;
  - адаптувати принципи, що відповідають міжнародним правилам та стандартам ЄС в автомобільному виробництві;
  - забезпечити ефективну імплементацію міжнародних правил та стандартів ЄС в автомобільному виробництві;
  - створити реєстр юридичних осіб та фізичних осіб;
  - забезпечити публікацію інформації щодо фінансового стану компаній, які займаються автомобільним виробництвом;
  - створити адміністративний орган, який здійснює контроль реєстрації компаній, які займаються автомобільним виробництвом;
  - забезпечити ефективну діяльність органу, який здійснює контроль реєстрації компаній, займаються автомобільним виробництвом;
  - створити адміністративний орган, який визначає відповідність окремих актів ЄС законодавству України;
  - забезпечити ефективну діяльність органу, який визначає відповідність окремих актів ЄС законодавству України;
  - укласти та сприяти прийняттю Кодексу корпоративного управління.
- [84, с.70].

Оскільки імплементація великої частини норм європейського права вимагає адаптації законодавства України у сфері конкурентної політики то необхідно створити адміністративний орган, який би цим займався. Для окремих українських підприємств запровадження принципів ЄС щодо субсидій, а також інших форм державної допомоги може створювати певні

проблеми. Справа в тому, що конкуренція із закордонними підприємствами може стати загрозою зовнішньоекономічній безпеці України.

Наразі інвестиційні заходи, спрямовані на ліквідацію вузьких місць транспортної системи й підвищення рівня якості транспортних послуг для населення є найважливішими пріоритетами забезпечення зовнішньоекономічної безпеки.

Необхідно започаткувати інвестиційні проекти спрямовані на розвиток автомобільного виробництва та підвищення конкурентоспроможності українських автомобілевиробних підприємств. Важливим є розвиток логістичної та транспортної інфраструктури.

Для забезпечення автомобільного виробництва паливом державним завданням у сфері енергетики є підтримка видобувних галузей. Це стосується насамперед вугільної та нафтогазової промисловості. Потрібне залучення інвестицій для впровадження спеціальних технологій видобутку; впровадження нововведень; здійснення геологорозвідувальних робіт; удосконалення технології переробки нафти, тощо [31, с. 62].

Безперебійність енергозабезпечення економіки у сфері автомобільного виробництва має стати основною метою державної політики. До ключових завдань також потрібно віднести:

- перевагу на користь енергоносіїв власного видобутку (вугілля, метану, біопалива);
- підвищення ефективності використання енергоресурсів у сфері автомобільного виробництва;
- сприяння впровадженню новітніх інноваційних рішень у сфері автомобільного виробництва;
- сприяння впровадженню технологій у сфері енергоефективності та енергозбереження у сфері автомобільного виробництва.

Адаптація законодавства у сфері автомобільного виробництва в галузі оподаткування має здійснюватися за такими напрямками:

- пряме оподаткування автомобільного виробництва;

- пільгові умови оподаткування автомобільного виробництва;
- непрямі податки: податок на додану вартість; непрямі податки; акцизний збір. [64, с.122].

Потужним інструментом для реалізації у сфері автомобільного виробництва науково-технологічної політики ЄС є VII рамкова програма з наукових досліджень і розвитку технологій (РП7) (2007–2013 рр.) у рамках розділу «Наука та дослідження». Механізми цієї програми у сфері автомобільного виробництва передбачають широкі можливості та перспективи для міжнародної співпраці.

Участь України в проектах VII рамкової програми у сфері автомобільного виробництва може стати важливою євроінтеграційною складовою. Відповідно виникають можливості залучення України до передових технологій у сфері автомобільного виробництва, реалізації її потенціалу. Участь України в проектах VII рамкової програми у сфері автомобільного виробництва може стати додатковим джерелом фінансування українських науково-дослідних організацій і установ, що беруть участь у спільних проектах у сфері автомобільного виробництва. ЄС висловлює готовність залучення науково-технологічної сфери України у сфері автомобільного виробництва у спільний науково-дослідний простір. Для цього Україні необхідно визначити наукові пріоритети у сфері автомобільного виробництва.

Державна промислова політика у сфері автомобільного виробництва також повинна бути узгоджена з екологічною політикою Європейського Союзу. Така узгодженість має полягати в орієнтації на впровадження інструментаріїв ЄС у сфері автомобільного виробництва, які спроможні нейтралізувати екологічні загрози. [69].

За умов коли державна промислова політика автомобільного виробництва буде підкріплена за дотриманням певних принципів тоді можна досягти конкурентоспроможності в умовах європейської інтеграції. До

перліку принципів, які здатні змінити тенденції у розвитку промислового сектора України у сфері автомобільного виробництва є:

- підтримка сучасних технологій, що забезпечують конкурентоспроможність у сфері автомобільного виробництва;

- створення переваг та умов для інвестиційного забезпечення заходів промислової політики у сфері автомобільного виробництва за рахунок традиційних та новітніх джерел фінансування.

- заохочення ініціативи діяльності підприємств автомобільного виробництва, спрямованих на ефективне використання економічного потенціалу;

- свобода діяльності підприємств автомобільного виробництва;

- рівноправність форм власності підприємств автомобільного виробництва;

- зниження рівня імперативних рішень держави перед підприємств автомобільного виробництва;

- захист інтересів українських підприємств автомобільного виробництва на міжнародній арені;

- пріоритет визначення непрямих методів дії над прямими методами у діяльності підприємств автомобільного виробництва;

- можливість одночасної дії різних режимів регулювання діяльності підприємств автомобільного виробництва. [28].

До новітніх джерел фінансування на відміну від традиційних належать:

- управління боргами,
- лізинг,
- делегування частини повноважень;
- тощо.

Вказаний перелік заходів може бути застосований щодо всіх галузей і сфер діяльності, а особливо щодо автомобільного виробництва та бути спрямованим на стимулювання виробничої активності в цілому.

У проведенні промислової політики автомобільного виробництва в комплексі повинно бути застосовано функції, які характерні для ринкової економіки та вільного ринку. Безпосередніми учасниками промислової політики автомобільного виробництва виступають державні органи, які визначають економічні процеси та є організаторами економічних, правових, адміністративних норм. Також державні органи, які виступають організаторами промислової політики автомобільного виробництва є і виконавцями цих норм.

Основою законодавчої роботи з боку органів державної влади мають бути принципи та заходи державної промислової політики автомобільного виробництва. Вони дають змогу в доступній для огляду перспективі сформулювати загальні пріоритети державної промислової політики автомобільного виробництва. Доступною перспективою є вихід України на рівень розвитку країн Європейського Союзу. Концептуальною основою для розробки законопроектів у сфері регулювання промисловості автомобільного виробництва можуть слугувати пріоритети державної політики розвитку промисловості автомобільного виробництва. Ці пріоритети дають можливість оцінювати результативність законів у сфері автомобільного виробництва, що приймаються.

Досягненням кінцевої мети діяльність органів державної влади державної промислової політики автомобільного виробництва є створення на європейських ринках конкурентної переваги автомобільного виробництва

В умовах європейської інтеграції пріоритетами державної політики розвитку автомобільного виробництва України є :

- розширення внутрішніх ринків для реалізації продукції автомобільного виробництва;
- захист вітчизняного автомобільного виробництва;
- заходи фінансової політики, тощо. [29, с.178].

Державна промислова політика автомобільного виробництва в довгостроковій перспективі має бути спрямована на виконання певних

завдань. Для забезпечення розвитку цих стратегічних пріоритетів такими завданнями є:

- подолання кризових явищ у автомобільному виробництві;
- забезпечення життєздатності підприємств автомобільного виробництва;
- розробки та впровадження заходів, спрямованих на підвищення конкурентоспроможності автомобільного виробництва;
- структурна перебудова автомобільного виробництва в цілому,
- реструктуризації окремих виробничих комплексів і підприємств;
- управління автомобільного виробництва, децентралізація та розвиток зв'язків автомобільного виробництва;
- розвиток енергоощадних технологій у автомобільному виробництві;
- диверсифікація напрямів автомобільного виробництва, які втратили значення;
- виведення надлишкових потужностей з автомобільного виробництва;
- переорієнтація автомобільних підприємств на виробництво продукції з використанням власної ресурсної бази;
- виведення зайвих потужностей у автомобільному виробництві;
- оновлення та модернізація виробничих фондів, задіяних у автомобільному виробництві;
- впровадження нових технологій та науково-технічних досягнень у автомобільному виробництві;
- нарощування експортного потенціалу автомобільного виробництва,
- захист товаровиробників автомобільного виробництва на зовнішніх ринках;

– підвищення конкурентоспроможності автомобільного виробництва. [45, с. 75].

Ці завдання у автомобільному виробництві можуть бути вирішені за умов концентрації фінансових ресурсів на найефективніших пріоритетах промислового розвитку.

Стимулювання попиту автомобільного виробництва можливо при здійсненні всього комплексу заходів для внутрішнього і зовнішнього інвестора, а також для посилення ефективності управління державним майном у сфері автомобільного виробництва.

Збереження конкурентоспроможності автомобільного виробництва - основне завдання державної промислової політики України.

На сьогодні автомобільне виробництво має бути орієнтовано на напрямки, які мають змінити конкурентні переваги та спеціалізацію України.

Базуючись на критеріях вибору пріоритетності автомобільного виробництва та розподіливши галузі за групами можна визначити, що автомобільне виробництво є найбільш перспективним. Його, автомобільного виробництва, потужний науково-технічний та технологічний потенціал має бути реалізований та визначений завдяки кільком передумовам:

- зміцненню внутрішнього інвестиційного попиту,
- розвитку міжнародної виробничої кооперації,
- оволодінню новими ринками збуту. [80, с.429].

Саме ці передумови мають стати основою інтеграції автомобільного виробництва в систему міжнародного поділу праці.

Концепція державної промислової політики визначає, що одним із напрямів державної промислової політики, в тому числі автомобільного виробництва, є інтеграція української промисловості у світову економіку.

В Концепції визначено, що це перш за все високотехнологічні сектори: авіакосмічна промисловість, приладобудування, інформаційні технології, виробництво техніки, нових матеріалів, сучасного енергетичного обладнання, військової, побутової техніки тощо.



В той же час у Державній програмі розвитку промисловості України на 2003–2011 рр. заходів з реалізації цих напрямів не передбачалось.

У Державній програмі розвитку промисловості України на 2003–2011 рр. було зазначено, що участь промисловості, в тому числі автомобільного виробництва, в процесах глобалізації є мінімальною. Причиною цього стали відсутність вітчизняних транснаціональних компаній, незначна частина в Україні підприємств представників світових виробників, слабкість міжнародних коопераційних зв'язків. [9].

Оновлена Державна програма розвитку промисловості України повинна містити заходи, які сприяли б формуванню транснаціональних компаній, та представників світових виробників в Україні. Це допоможе інтеграції українських високотехнологічних секторів промисловості, в тому числі автомобільного виробництва, у світову економіку.

У контексті проблеми застосування ефективних механізмів та інструментів державної промислової політики автомобільного виробництва, особливу вагу має питання оптимізації конкурентного середовища.

У певні періоди визначення межі ефективного конкурентного тиску є допустимими та доцільними для досягнення стратегічних цілей промислового розвитку автомобільного виробництва. В окремих видах діяльності ці питання є основою для прийняття ефективних рішень щодо визначення масштабів, функціональних сфер і форм державного втручання у автомобільне виробництво.

У формуванні національного конкурентного середовища для автомобільного виробництва актуальною в умовах інтеграції є проблема забезпечення підтримки економік-партнерів.

Ризики та соціально-економічні наслідки для окремих автомобільних виробництв і економіки України в цілому є можливими у випадку порушення принципу розбіжності параметрів загального конкурентного середовища.

Відбуваються відчутні зміни у сфері формування загального конкурентного середовища у промисловості автомобільних виробництв.

Активізація та посилення інтеграційних процесів у майбутньому призведе до суттєвих змін як на внутрішньому, так і на зовнішніх ринках. При виборі механізмів та інструментів державного захисту конкурентного середовища у промисловості автомобільних виробництв має стати дотримання принципів, що базуються на конкурентній симетрії.

Зауважимо, що обов'язковою умовою підтримки промислових виробництв, в тому у промисловості автомобільних виробництв є визнані міжнародно-правові норми і принципи.

В рамках державної промислової політики автомобільних виробництв потрібно забезпечити збалансованість інтересів усіх галузей та стимулювати їх ефективну конкуренцію.

### **3.2. Пропозиції щодо удосконалення напрямів розвитку автомобільного виробництва**

Ефективне державне регулювання, з огляду на особливості державного автомобільного виробництва може бути забезпечене за такими ключовими напрямами:

1. *Формування сприятливих умов для розвитку автомобільного виробництва.* Це можливо, шляхом здійснення наступних заходів:

- державної підтримки прикладних і фундаментальних наукових досліджень, НДДКР, освіти та професійно-технічної підготовки;
- поліпшення інфраструктурного забезпечення та інституційної структури економіки;
- забезпечення захисту прав власності;
- покращення загального конкурентного середовища;
- формування новітньої інноваційної системи;
- згодження політики для галузевого, регіонального та корпоративного рівнів;

- розвитку логістичних інформаційно-комунікаційних систем і транспортно-складських мереж тощо;
- вдосконалення законодавчо-нормативної бази регулювання діяльності у сфері автомобільного виробництва. [49, с.25].

## ***2. Формування новітніх механізмів реалізації державної політики автомобільного виробництва з урахуванням вимог сучасності.***

Механізми реалізації державної політики розвитку автомобільного виробництва вимагають особливої уваги. Це пов'язано з тим, що традиційні інструменти реалізації державної політики розвитку автомобільного виробництва в сучасних умовах структурних і трансформаційних диспропорцій часто неспрацьовують.

Наприклад, зниження податкового тиску на підприємство, яке займається автомобільним виробництвом за відсутності у нього власних коштів призводить до зміни структури заборгованості. Необхідно прискорити інституціональні реформи, створення ринкової інфраструктури, а також умов для рівноправних контактів між державними, банківськими, фінансовими установами, підприємствами задля реалізації розроблених у програмах і стратегіях розвитку заходів.

За суттю комплексний механізм щодо реалізації державної політики розвитку автомобільного виробництва – це система правового, організаційно-інституційного, фінансово-економічного механізмів та їх інструментів, що сприяють її формуванню та забезпечують його ефективне функціонування. [51, с.43].

Принципи націлювання та реструктуризація на розвиток наукоємних галузей і зниження негативних соціальних наслідків процесу трансформації промислового комплексу є головними принципами формування механізмів реалізації державної політики розвитку автомобільного виробництва України.

Принцип націлювання на розвиток покликаний не лише знизити негативні соціальні наслідки процесу трансформації промислового комплексу, а й вирішити проблеми, які є загальними для всіх галузей.

За змістом комплексний механізм реалізації державної політики розвитку автомобільного виробництва включає систему окремих різнонаправлених механізмів: правового, організаційно-інституційного та фінансово-економічного характеру.

Кожен із визначених механізмів реалізації державної політики розвитку автомобільного виробництва має власні методи, заходи та інструменти реалізації. В той же час всі вони об'єднані спільними цілями, завданнями, напрямками та принципами. І у всіх них відбувається визначення та дотримання стратегічно важливої мети – створення та побудова необхідних умов для досягнення конкурентоспроможності вітчизняного автомобільного виробництва.

Заходами організаційно-інституційного механізму реалізації державної політики розвитку автомобільного виробництва є:

- формування та забезпечення інноваційного розвитку у галузях, орієнтованих на вищі технологічні уклади;
- формування науково-технологічних і промислових кластерів для розвитку висококонкурентних виробництв;
- управління процесами формування й функціонування національної інноваційної системи;
- захист інтелектуальної власності, суб'єктів науково-технічної та інноваційної діяльності, сучасного інформаційного забезпечення та посилення економічної мотивації;
- забезпечення відповідної нормативно-правової бази розвитку автомобільного виробництва;
- підтримка малого й середнього бізнесу автомобільного виробництва;
- забезпечення взаємодії учасників ринку фінансових послуг;

- формування сприятливого інституційного середовища;
- формування сучасної інформаційно-комунікаційної бази;
- розвиток на національному та регіональному рівнях системи державно-приватного партнерства у сфері автомобільного виробництва [55, с.42].

Інструментами реалізації організаційно-інституційного механізму реалізації державної політики розвитку автомобільного виробництва є:

1. Інструменти інноваційної політики. Використання науково-технологічного потенціалу та подальший його розвиток є головною метою організаційно-інституційного механізму реалізації державної політики розвитку автомобільного виробництва. Це передбачає реформи, які впливають із визначення науки й новітніх технологій як головних факторів швидких зрушень. Орієнтація на нові підходи, створення сприятливого інноваційного клімату повинні надати можливість вирішити головну проблему: забезпечити прискорений розвиток промисловості за мінімальних інвестиційних ресурсів.

2. Інструменти державно-приватного партнерства. Формування науково-технічних центрів, що займаються впровадженням інноваційної продукції – це дієвий інструмент державно-приватного партнерства. Важливим є устанавлення партнерства між різними рівнями та органами державної та місцевої влади, між підприємствами і ЗВО, НДІ, промисловими асоціаціями, тощо.

3. Інструменти управління державною власністю. Управління державною власністю наразі здійснюється через концесію, управління частинами власності підприємств; державних закупівель; акціонерних підприємств; фінансування цільових програм тощо. Задля підвищення ефективності управління державною власністю, що знаходяться у власності держави, необхідно:

- імплементувати механізм збереження державної частки в капіталі підприємств;

– підвищувати інвестиційну привабливість автомобільного виробництва. [28].

4. Інструменти кадрової політики. Якість освіти та кваліфікація робітників напряду впливають на здатність підприємств автомобільного виробництва конкурувати на внутрішніх і зовнішніх ринках. Метою кадрової політики підприємств автомобільного виробництва має стати задоволення їх потреб у робітниках, спеціалістах і керівниках.

5. Інструменти екологічної політики. Важливим інструментом організаційно-інституційного механізму реалізації державної політики розвитку промисловості є зниження негативної дії промислових підприємств на навколишнє середовище. В умовах європейської інтеграції екологічна політика має базуватися на розвитку задля відтворення ресурсів. Обсяги автомобільного виробництва доцільно збільшувати лише за рахунок високотехнологічних, наукоємних виробництв при цьому має забезпечуватися мінімальне навантаження на навколишнє середовище. В умовах раціонального природокористування має реалізовуватися відповідна екологічна політика через розробку правових, економічних та організаційних підходів.

6. Інструменти реорганізації органів державної влади щодо автомобільного виробництва. Запровадження нової структури державного управління лежить в основі ліквідації структурної незбалансованості автомобільного виробництва. Необхідно поєднання функцій державного управління у сфері промисловості та європейської інтеграції та створення системи державного управління, яка забезпечила б системний підхід до реалізації заходів і завдань політики визначеної державою. [57, с.108].

Головним завданням розвитку автомобільного виробництва має стати розробка пакету документів стратегічного прогнозування, планування та програмування в цьому напрямку, нормативних актів які б відповідали євроінтеграційному вектору, а також підготовка пропозицій до проекту державного бюджету.

7. Інструменти державних інституцій у сфері автомобільного виробництва. У цих питаннях важливо орієнтуватися на досвід країн ЄС. З цією метою необхідно здійснити такі дії:

- удосконалити інституційне забезпечення у сфері автомобільного виробництва.

- посилити інтеграцію інституцій України автомобільного виробництва в європейський та міжнародний простір.

Фінансово-економічний механізм реалізації державної політики розвитку автомобільного виробництва України потребує особливого та окремого підходу.

Розробка правового механізму реалізації державної політики розвитку автомобільного виробництва України в умовах європейської інтеграції має на меті:

- забезпечення використання власного промислового потенціалу;
- посилення використання високотехнологічної та конкурентоспроможної продукції в структурі виробництва;
- реалізація стратегічних національних пріоритетів України;
- формування нормативно-правової бази для розвитку інноваційної та інвестиційної діяльності;
- створення особливих правових умов для імплементації та гармонізації законодавства України;
- створення умов державного регулювання автомобільного виробництва, які відповідали б вимогам Європейського Союзу та Світової Організації Торгівлі. [80, с.430].

Для реалізації механізму реалізації державної політики розвитку автомобільного виробництва України потрібно створення Стратегії розвитку автомобілебудівної промисловості України. Важаємо, що на довгострокову перспективу в новому стратегічному довгостроковому документі мають бути викладені основні напрями державної промислової політики.

Стратегія розвитку автомобілебудівної промисловості України має націлювати галузь на інтегрування автомобільного виробництва до сучасного простору світового автопрому. Це один із найпростіших механізмів побудови вітчизняної моделі автомобільного виробництва.

Важливим механізмом реалізації державної політики розвитку автомобільного виробництва України залишається підвищення ефективності програмування та планування заходів щодо оновлення.

Впровадження механізму реалізації державної політики розвитку автомобільного виробництва України потребує системного підходу, у визначенні оптимального складу економічних і науково-технічних державних цільових програм. Програми цього механізму реалізації державної політики розвитку автомобільного виробництва України мають бути комплексними. Мета реалізації механізму державної політики розвитку автомобільного виробництва України спрямовується на вирішення загальних та спеціальних проблем розвитку автомобільного виробництва.

Головна мета Стратегії розвитку автомобілебудівної промисловості України – забезпечення сприятливої податкової, амортизаційної, цінової політики та стимулювання державної підтримки структурно-перспективних галузей промисловості. Підцілями Стратегії розвитку автомобілебудівної промисловості України є збільшення їх прибутковості та досягнення мультиплікаційного інвестиційного ефекту.

Водночас Стратегія розвитку автомобілебудівної промисловості України має включати питання кадрового забезпечення галузі. Важливим є визначення та вирішення проблем залучення на підприємства молоді, забезпечення підготовки необхідних кадрів.

Важливу роль у реалізації Стратегії розвитку автомобілебудівної промисловості України відіграють науково-технічні державні цільові програми, які спрямовані на забезпечення розвитку високих наукоємних технологій.

В умовах європейської інтеграції основною метою правового механізму



реалізації Стратегії розвитку автомобілебудівної промисловості України має бути створення необхідного законодавчого забезпечення всіх елементів організаційно-інституційного та фінансово-економічного механізмів, а також створення необхідної нормативно-правової бази адаптованої до законодавства ЄС.

В умовах європейської інтеграції Стратегія розвитку автомобілебудівної промисловості України має створити та забезпечити умови для формування та стимулювання розвитку інвестиційно-інноваційної діяльності. При цьому важливо застосовувати увесь спектр використовуючи організаційно-інституційного, фінансово-економічного та правового механізмів.

Досягнення цих умов можливо у разі поліпшення загального міжнародного іміджу країни шляхом створення позитивного інвестиційного клімату.

У ринковій економіці держава є власником державного майна, виступає як інвестор капіталу та як покупець продукції та послуг.

Держава виконує ряд функцій, як учасник ринку капіталів та у цілому управляє ринком капіталів.

Деякі з функцій держави дублюються окремими органами, а саме:

- держава є власником значної частини майна;
- держава здійснює державні закупівлі,
- держава виступає вкладником капіталів.

Також очевидною необхідністю є посилення впливу держави на інвестиційні процеси. Держава має здійснювати реалізацію інвестиційної політики в рамках визначення Стратегії розвитку автомобілебудівної промисловості України.

### Висновки до розділу 3

Прагнення України до конкуренції на міжнародних ринках повинна визначати діяльність суб'єктів економічних відносин за визначеними міжнародними стандартами. Це потребує перетворень на рівні галузі та підприємств, залучення інвестицій, впровадження новітніх технологій і державного регулювання тощо. Підвищення конкурентоспроможності автомобілебудівної промисловості України та її підприємств потребує залучення інвестицій у автомобілебудівництво.

Для того, щоб автомобільне виробництво України увійшло до світових ринків, держава має визнати нормативні та законодавчі акти Європейського Союзу. Відповідно, державна політика розвитку автомобільного виробництва в Україні має бути спрямована на досягнення усім стандартам Європейського Союзу.

Цільний механізм реалізації державної політики розвитку автомобільного виробництва України становить сукупність підсистем окремих механізмів. До таких механізмів належать механізми: правового, організаційно-інституційного та фінансово-економічного характеру. Кожен перерахованих механізмів має власні методи, заходи та інструменти реалізації Стратегії розвитку автомобілебудівної промисловості України. Загалом всі вони мають спільні цілі та завдання.

Напрями та принципи визначені Стратегією розвитку автомобілебудівної промисловості України спрямовані на виконання стратегічно важливої мети - виходу України на рівень розвитку країн – членів ЄС. Для цього потрібно створення ключових умов для досягнення та визначення конкурентоспроможності сучасної вітчизняної промисловості.

Головним завданням в цьому напрямку є розробка нормативних актів стратегічного планування та прогнозування розвитку автомобільного виробництва.

## ВИСНОВКИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ

Отримані в процесі виконання кваліфікаційної роботи результати в сукупності вирішують науково-практичне завдання - обґрунтування та розробка практичних рекомендацій щодо розвитку автомобільного виробництва в Україні.

На підставі проведеного дослідження зроблено такі висновки:

1. Визначено місце і роль автомобілевиробництва в системі ринкової економіки. Формування конкурентоспроможного автомобільного виробництва визначає конкурентоспроможність економіки та провідне місце у світових інтегрованих структурах. Встановлено, що автомобільне виробництво супроводжує багато складностей і обмежень. Потребує модернізація промислової політики держави задля конкурентоспроможності автомобільного виробництва тощо. Встановлено, що необхідною умовою формування конкурентоспроможного автомобільного виробництва є наявність теоретичних основ та нормативно-правова база державного управління розвитком автомобільного виробництва.

2. Досліджено моделі зростання автомобільного сектору національної економіки. Аналіз моделі зростання автомобільного сектору національної економіки та подальше дослідження основних тенденцій у розвитку вітчизняної автомобільної промисловості дає підстави говорити про наявність неефективної системи управління та господарювання на підприємствах галузі.

3. Дослідження нормативно-правової бази управління розвитком автомобільного виробництва обумовлена потребою визначення сучасного нормативно-правового забезпечення діяльності галузі у сфері автомобільного виробництва. Вважаємо, що вітчизняній автомобільній промисловості потрібна удосконалювати підходи до гармонізації законодавства України з правом Європейського Союзу. Світовий досвід і практика реалізації

автомобільного виробництва містять багато цінної інформації і можуть бути використані в законодавстві України.

4. Проаналізовано ретроспективу розвитку автомобільної промисловості України. Отримано висновки, що вітчизняне автомобільне будівництво з раніших часів було технологічно відсталим та інституційно нерозвинутим.

5. Проведений аналіз макроекономічного середовища розвитку автомобільної промисловості в Україні свідчить про недостатньо ефективну та вразливу до кон'юнктурних коливань автомобільну промисловість. При чому вплив на автомобільну промисловість в Україні має як внутрішнє так і зовнішнє походження.

6. В роботі розглянуто світові тенденції розвитку автомобільного виробництва та міжнародний досвід державного управління в зарубіжних країнах. Встановлено, що в умовах глобалізації безпосередній вплив на розвиток автомобільного виробництва мають індустріально розвинуті країни, які намагаються отримати для себе особливі переваги користуючись передовим досвідом та суспільними надбаннями.

7. Здійснено оцінку перспектив розвитку автомобільного виробництва. В роботі запропоновано механізм моніторингу розвитку автомобільного виробництва. Встановлено, що важливу роль відіграє система правового та інформаційного забезпечення та застосування комплексу методів, важелів та інструментів.

8. В роботі внесено пропозиції щодо удосконалення напрямів розвитку автомобільного виробництва. Визначено, що створення ефективного механізму конкурентоспроможності вітчизняного автомобільного виробництва можливе шляхом формування Стратегії розвитку автомобілебудівної промисловості України. Серед першочергових завдань Стратегії розвитку автомобілебудівної промисловості України визначено:

- розробку законопроектів у сфері регулювання автомобільного виробництва;

- обмін інформацією в галузі автомобільного виробництва;
- моніторингу збиткових підприємств сфери автомобільного виробництва.

Здійснені в кваліфікаційній роботі теоретичні та практичні узагальнення дозволили сформулювати низку висновків концептуально-теоретичного, методологічного та науково-прикладного характеру. Ці висновки відображають вирішення завдань кваліфікаційної роботи відповідно до поставленої мети.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Податковий кодекс України” від 02.12.2010 р. № 2756-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.gov.ua>
2. Закон України «Про інноваційну діяльність» від 4 липня 2002 р. № 4 – IV // Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 36. – С. 226.
3. Закон України “Про інвестиційну діяльність” від 18 вересня 1991 № 1560-XII р// Відомості Верховної Ради України. – 1991. – № 67. – С. 178.
4. Закон України “Про державне регулювання діяльності у сфері трансферу технологій” від 14 вересня 2006 р. № 143-V// Відомості Верховної Ради України. – 2006. – № 56. – С. 231.
5. Закон України «Про спеціальний режим інноваційної діяльності технологічних парків» від 12 січня 2006 р. № 3333-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2006. – № 1. – С. 112.
6. Закон України «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні» від 08 вересня 2011 р. № 3715-VI. // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 53. – С. 174.
7. Законопроект “Про венчурну діяльність в інноваційній сфері”, зареєстрований у Верховній Раді України під №1082 від 30.11.2007 р [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.gov.ua>
8. Законопроект “Про індустріальні парки” зареєстрований у Верховній Раді України під № 8396 від 15.04.2011 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.gov.ua>
9. Державна програма розвитку промисловості на 2003–2011 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://industry.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art\\_id=36412&cat\\_id=36](http://industry.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=36412&cat_id=36).
10. Концепція державної регіональної політики України (проект). Комісія з розробки концепції Державної регіональної політики України, Київ. – 2000. – 43 с.
11. Концепція загальнодержавної цільової програми розвитку

промисловості на період до 2017 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.gov.ua>=2007.

12. Концепція державної промислової політики [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.gov.ua>

13. Послання Президента України до Верховної Ради України про внутрішнє і зовнішнє становище України у 2003 р. – К. : ІВЦ Держкомстату України, 2004. – 472 с.

14. Послання Президента України до Верховної Ради України. Європейський вибір. Концептуальні засади стратегії економічного та соціального розвитку України на 2002-2011 рр. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.rada.kiev.ua/laws/new/cgi-bin/show.cgi>.

15. Про затвердження Методичних вказівок проведення реструктуризації державних підприємств: Наказ Міністерства економіки України від 23.01.1998 р. № 9 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [zakon1.rada.gov.ua](http://zakon1.rada.gov.ua).

16. Угода про субсидії та компенсаційні заходи / у кн. Система світової торгівлі ГАТТ/СОТ в документах. – К. : УАЗТ, 2000. – С. 226–227.

17. Указ Президента України «Про Концепцію державної промислової політики» // Офіційний вісник України. – 2003. – № 7. – С. 278.

18. Указ Президента України “Про стан науково-технологічної сфери та заходи щодо забезпечення інноваційного розвитку України” від 11.07.06 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.rada.gov.ua](http://www.rada.gov.ua).

19. Алиев Б.Х. Промышленная политика и экономика / Б.Х. Алиев. – М. : Экономика, 2000. – 103 с.

20. Алимов О. Промисловий потенціал України: напрями ефективного розвитку / О. Алимов, В. Ємченко // Економічний часопис ХХІ. – 2003. – № 6. – С. 28–32.

21. Амоша О. Промислова політика України: концептуальні орієнтири на середньострокову перспективу / О. Амоша, В. Вишневський, Л. Збаразська // Економіка України. – 2009. – № 11 (576). – С. 4–15.

22. Амоша О.І. Концептуальні орієнтири промислової політики України (на середньострокову перспективу) / О.І. Амоша, В.П. Вишневський, Л.О. Збаразська // Економіка промисловості. – 2008. – № 4. – С. 3–21.
23. Бікулов Д.Т. Проблеми державного управління промисловістю / Д.Т. Бікулов // Економіка та держава. – 2005. – № 7. – С. 8–16.
24. Бікулов Д.Т. Удосконалення принципів розробки державної промислової політики / Д.Т. Бікулов // Вісн. НАДУ – 2005. – № 4. – С. 145–154.
25. Бутко М.П. Державна політика формування конкурентних переваг у розвитку вітчизняної промисловості в умовах кризи / М.П. Бутко, Л.Д. Оліфіренко // Економіка та держава. – 2009. – № 11. – С. 151–154.
26. Воробйов А.В. Інвестиційна політика в промисловості України / А.В. Воробйов // Держава та регіони. Серія: Державне управління, 2007 – № 1. – С. 39–44.
27. Гончарова Н.П. Конкурентне поле формування національного промислового потенціалу / Н.П. Гончарова // Теоретичні та прикладні питання економіки. – Вип. 21. – С. 242–248.
28. Горбулін В. Україні потрібна нова промислова політика, яка відповідала б національним інтересам / Володимир Горбулін // Дзеркало тижня. – № 1(780) 15-22 січня 2010 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.dt.ua/2000/3993/68229>.
29. Горник В.Г. Інвестиційно-інноваційний розвиток промисловості : [монографія] / В.Г. Горник, Н.В. Дацій. – К. : Вид-во НАДУ, 2005. – 200 с.
30. Заблодська І.В. Концепт забезпечення регіональної промислової політики / І.В. Заблодська // Економіка та держава. – № 10. – 2007. – С. 20–24.
31. Іванов В.К. Дослідження принципів засад забезпечення ефективного розвитку промислового сектору у довгостроковій перспективі / В.К. Іванов // Вісник економічної науки України, 2008. – № 2. – С. 62–65.
32. Інвестиції зовнішньоекономічної діяльності // статистичний збірник/державний комітет статистики України. – К. – 2011



33. Караков С.В. Державне регулювання розвитку автомобільного виробництва / С.В. Караков // Науковий вісник Академії муніципального управління. Серія: Управління. Вип. 1(7). Державне управління та місцеве самоврядування / за заг. ред. В.К. Присяжнюка, В.Д. Бакуменка. – К. : Видавничо-поліграфічний центр Академії муніципального управління, 2009. – С. 167.

34. Кіндзерський Ю.В. Державна промислова політика в системі макроекономічного регулювання / Ю.В. Кіндзерський // Наукові праці ДонНТУ. Серія: Економічна. – Вип. 35. – 2008. – С. 62.

35. Коваленко Є.О. Засоби державної політики розвитку промисловості України в умовах європейської інтеграції / Є.О. Коваленко // Актуальні проблеми державного управління та місцевого самоврядування : зб. наук. пр. / ДонДУУ. – 2008. – Т. IX. – С. 400–408.

36. Коваленко Є.О. Механізм досягнення кокурентоспроможності промисловості України в умовах європейської інтеграції / Є.О. Коваленко // Актуальні проблеми державного управління та місцевого самоврядування : зб. наук. пр. ДонДУУ. – 2009. – Вип. 134. – С. 407–412.

37. Коваленко Є.О. Пріоритети української політики в умовах глобалізації економічного розвитку / Є.О. Коваленко // Держава та регіони. Серія : Державне управління. Запоріжжя : ГУ ЗІДМУ, 2006. – С. 88–93.

38. Коваленко Є.О. Теоретичні основи визначення державної промислової політики / Є.О. Коваленко // Матеріали ІХ міжнародної конференції молодих вчених, аспірантів і студентів. – Донецьк : ДонНАБА, 2010. – Ч. 2. – С. 181–183.

39. Коваленко Є.О. Формування державної промислової політики України в умовах європейської інтеграції / Є.О. Коваленко // Держава та регіони. Серія : Державне управління. – 2009. – № 4. – С. 44–47.

40. Комогорцев А.В. Модели промышленной политики в контексте современных траекторий развития экономики [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <[http://library.krasu.ru/ft/ft/\\_articles/0114692.pdf](http://library.krasu.ru/ft/ft/_articles/0114692.pdf)>.

41. Кондрашов О.М. Державна промислова політика як ефективний інструмент державного впливу на розвиток промисловості / О.М. Кондрашов // Теорія та практика державного управління: зб. наук. пр. – Вип. 1(24). – Х. : Вид-во ХарПІ НАДУ «Магістр», 2008. – С. 236–244.

42. Кондрашов О.М. Місце й роль державного регулювання в розвитку промисловості регіону на етапі стабілізації та піднесення / О.М. Кондрашов // Держава та регіони. Серія: Державне управління, 2007 – № 3. – С. 86–90.

43. Кондрашов О.М. Напрями державного регулювання в забезпеченні промислового розвитку економіки / О.М. Кондрашов // Держава та регіони. Серія: Державне управління, 2007 – № 4. – С. 100–104.

44. Кондрашов О.М. Роль державної промислової політики на сучасному етапі / О.М. Кондратов // Держава та регіони. Серія: Державне управління, 2008 – № 2. – С. 112–117.

45. Кравченко О.А. Забезпечення конкурентоспроможності промислового комплексу України у світовому економічному просторі / О.А. Кравченко, О.М. Кравченко // Труды Одесского политехнического университета. – 2006. – Вып. 1(25). – С. 249–253.

46. Кушлин В. Проблемы реального сектора экономики на фоне финансовых кризисов / В.Кушлин // Экономист. – 2011. – № 3. – С. 3–12.

47. Ландік В.І. Концептуальні підходи до визначення пріоритетних напрямків розвитку промисловості України на сучасному етапі / В.І. Ландік // Проблемы развития внешнеэкономических связей и привлечения иностранных инвестиций: региональный аспект : сб. научных трудов. – Донецк : ДонНУ, 2010. – 1528 с.

48. Лех І. Світова фінансова криза та промисловий сектор економіки України / І. Лех // Вісник Львівського ун-ту. Серія екон., 2009. – Вип. 41. – С. 342–348.

49. Линник В.М. Експертна оцінка загальних наслідків приєднання України до СОТ для галузей промисловості / В.М. Линник, Ю.В. Шпирка //

Економічний простір. – № 23/1. – 2009. – С. 25–30.

50. Макаренко І.О. Сучасні складові державної промислової політики України [Електронний ресурс] / І.О. Макаренко // Державне управління: удосконалення та розвиток. – Електронне наукове фахове видання. – Режим доступу: <http://www.dy.nauka.com.ua/index.php?operation=1&iid=113>.

51. Макогон Ю. Стратегія інноваційного розвитку України в контексті інтеграції до Європейського Союзу / Ю. Макогон, Т. Медведкіна // Журнал європейської економіки. – 2008. – Т. 7 (№ 1). – С. 43–57.

52. Максимов В.А. Федеральный и региональный компоненты промышленно-инвестиционной политики / В.А. Максимов, М.А. Спиридонов // Экономический вестник Ростовского государственного университета. – 2003. – Т. 1. – № 2. – С. 106–116.

53. Марченко Т.В. Підвищення інноваційного потенціалу України через участь у європейських інноваційних програмах / Т.В. Марченко // Інноваційна економіка. Всеукраїнський науково-виробничий журнал. – С. 31–34.

54. Новицкий В. Государственная промышленная политика – фактор экономического роста / В. Новицкий // Зеркало недели. – 2000. – № 27. – С. 26-31.

55. Овчинникова М.О. Концептуальні основи формування та реалізації промислової політики держави в сучасних економічних умовах / М.О. Овчинникова // Бізнес Навігатор. – 2009. – № 2. – С. 42-47.

56. Паршин Н.М. Сущность и содержание промышленно-торговой политики в условиях глобализации мирохозяйственных связей / Н.М. Паршин // Вестник ВГУ. Серия: Экономика и управление. – 2005. – № 2. – С.49–56.

57. Пельтек Л.В. Державна промислова політика як інструмент державного впливу на розвиток економіки України / Л.В. Пельтек // Науковий вісник академії муніципального управління. Серія: Управління. – Вип. 4(10). – К. : Видавничо-поліграфічний центр Академії муніципального

управління, 2009. – С. 128.

58. Пельтек Л.В. Концептуальні засади державної інвестиційної політики в промисловості / Л.В. Пельтек // Інвестиції: практика та досвід. – 2009. – № 20. – С. 74–77.

59. Перский Ю.К. Теоретические и прикладные основы конкурентной промышленной политики / Ю.К. Перский // Известия Уральского государственного экономического университета. – 2007. – №2. – С.9.

60. Підгірний В.В. Проблеми державного регулювання автомобільного виробництва в Україні та шляхи їх вирішення / В.В. Підгірний // Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво. – 2009. – № 3. – С. 128–134.

61. Политика промышленная // Экономическая энциклопедия / гл. ред. Л.И. Абалкин. – М. : Экономика, 1999. – С. 577.

62. Попович О.С. Місце пріоритетів в реалізації державної науково-технологічної політики України / О.С. Попович // Наука та наукознавство. – 2001. – № 2. – С. 65–73.

63. Промисловий потенціал України: проблеми та перспективи структурно-інноваційних трансформацій / за ред. Ю.В. Кіндзерського. – К. : Ін-т економіки та прогнозування НАН України, 2007. – 408 с.

64. Семенов А.Г. Формування структурно-інвестиційної політики в промисловості : монографія / Андрій Григорович Семенов, Наталія Іванівна Демчук. – Запоріжжя : КПУ, 2009. – 208 с.

65. Соколенко С.И. Производственные системы глобализации: Сети. Альянсы. Партнерства. Кластеры: Украинский контекст / С.И. Соколенко – К. : Логос, 2002. – 645 с.

66. Статистичний щорічник України за 2009 рік : стат. збірник / Державний комітет статистики України. – К. : Держкомстат України, 2010. – 560 с.

67. Статистичний щорічник України за 2010 рік : стат. збірник / Державний комітет статистики України. – К. : Держкомстат України, 2011. –

560 с.

68. Статистичний щорічник України за 2011 рік : стат. збірник / Державний комітет статистики України. – К. : Держкомстат України, 2012. – 560 с.

69. Статкевич М. Наслідки реформування та перспективи конкурентоспроможності української економіки [Електронний ресурс] / М. Статкевич . – Режим доступу: [www.dia-logs.org.ua](http://www.dia-logs.org.ua).

70. Степанкова Т.М. Конкурентна стратегія держави як основна передумова сталого індустріального розвитку країни / Т.М. Степанкова // Наукові записки. Т. 18. Економічні науки, 2000. – С. 72–80.

71. Тарр Д.Г. Промышленная политика, способствующая конкурентоспособности в условиях глобальной экономики / Д.Г. Тарр // Торговая политика и значение вступления в ВТО для развития России и стран СНГ : руководство / Ин-т всемирного банка ; под ред. Дэвида Г. Тарра. – М. : ВЕСЬ МИР, 2006. – С. 161–163.

72. Татаркин А. Промышленная политика как основа системной модернизации экономики России [Електронний ресурс] / А Татаркин // Проблемы теории и практики управления. – 2008. – № 1. – Режим доступа : <[http://www.uptrp.ru/articles-all/articles-all\\_3721.html](http://www.uptrp.ru/articles-all/articles-all_3721.html)>.

73. Титов Б.Ю. Промышленная политика / Б.Ю. Титов // Доклад общероссийской общественной организации «Деловая Россия», приложение 3. Итоги 2006 года и будущее экономики России: потенциал несырьевого сектора.

74. Українсько-англійський словник термінів і понять з аналізу державної політики / укл. О.М. Рудік – Д. : Центр економічної політики, 2002. – 60 с.

75. Федулова Л. Технологическое развитие экономики / Л. Федулова // Економіка України. – 2006. – № 5. – С. 4–11.

76. Федулова Л. Технологічна структура економіки України / Л. Федулова // Економіст. – 2008. № 5. – С. 28–38.

77. Федулова Л.І. Концептуальні засади державної регіональної промислової політики в умовах інноваційного розвитку / Л.І. Федулова // Стратегічні пріоритети. – 2008. – № 1(6). – С. 112–119.

78. Федулова Л.І. Тенденції та перспективи розвитку промисловості України / Л.І. Федулова // Економіка промисловості. – 2008. – № 4. – С. 65–81.

79. Філонич В.С. Державна промислова політика як фактор конкурентоспроможності економіки / В.С. Філонич // Український науково-теоретичний журнал. – 2007. – Т. 10. – № 2. – С. 3–5.

80. Чала Н.Д. Вплив європейських інтеграційних процесів на розвиток української промисловості Н.Д. Чала // Вісник Національної академії державного управління при Президентові України. – 2004. – №2. – С. 429–434.

81. Чичкало-Кондрацька І. Стратегічні орієнтири розвитку науково-виробничого потенціалу регіонів в умовах глобалізації та міжнародної інтеграції України / І. Чичкало-Кондрацька // Держава та економіка : вісник КНТЕУ. – 2009. – № 2. – С. 19–26.

82. Чухно А. Науково-технологічний розвиток як об'єкт дослідження еволюційної економічної теорії / А. Чухно // Економіка України. – 2008. – № 1. – С. 12–22.

83. Швиданенко О.А. Сучасні тенденції становлення глобальної економічної системи / О.А. Швиданенко // Вісник Криворізького економічного інституту КНЕУ. – 2009. – № 4(20). – С. 17–20.

84. Шибрін О.Я. Передумови регулювання розвитку промисловості / О.Я Шибрін // Економіка та держава. – 2007. – № 4. – С. 70–74.

85. Яремко Л.А. Технічна глобалізація та промислова політика: виклики та ризики / Л.А. Яремко // Вісник Донецького університету. Серія: Економіка і право. – Вип. 2 – 2007. – С. 87–90.

86. Звітність підприємства «СТАСТЕК»

# ДОДАТКИ

## АНОТАЦІЯ

**Стинич Іван Іванович. «РОЗВИТОК АВТОМОБІЛЬНОГО ВИРОБНИЦТВА ТА ЙОГО РОЛЬ В ЕКОНОМІЧНОМУ ЗРОСТАННІ»». – Кваліфікаційна робота подана для присвоєння другого (магістерського) рівня вищої освіти за спеціальністю «Фінанси, банківська справа та страхування». – К.: Національна академія управління, 2021.**

Робота містить рекомендації теоретичного так і практичного характеру, які представляють вирішення завдань дослідження відповідно до поставленої мети та завдань. В кваліфікаційній роботі внесено пропозиції щодо удосконалення напрямів розвитку автомобільного виробництва. Основну увагу в роботі приділено теоретичним основам та нормативно-правова база розвитку автомобільного виробництва. В роботі визначено роль та значення автомобілебудівництва, висвітлено моделі зростання автомобільного сектору національної економіки і охарактеризовано нормативно-правова база управління розвитком автомобільного виробництва.

В роботі розкрито дослідження основних тенденцій розвитку автомобільного виробництва. В роботі здійснено ретроспективний аналіз розвитку автомобільної промисловості України, проведено аналіз розвитку автомобільної промисловості в Україні на прикладі діяльності підприємства та досліджено світові тенденції розвитку автомобільного виробництва.

Запропоновано шляхи удосконалення розвитку автомобільного виробництва в Україні. В роботі здійснено оцінку перспектив розвитку автомобільного виробництва та внесено пропозиції щодо удосконалення напрямів розвитку автомобільного виробництва.

**Ключові слова:** *розвиток, автобільне виробництво, автомобілебудівництво, стратегія.*



## ANNOTATION

**Stinich Ivan Ivanovich. "DEVELOPMENT OF AUTOMOTIVE PRODUCTION AND ITS ROLE IN ECONOMIC GROWTH". - Qualification work has been submitted for the second (master's) level of higher education in the specialty "Finance, Banking and Insurance". - K .: National Academy of Management, 2021.**

The work contains recommendations of theoretical and practical nature, which represent the solution of research tasks in accordance with the set goal and objectives. In the qualification work, proposals were made to improve the development of automotive production. The main attention in the work is paid to theoretical bases and normative-legal base of development of automobile production. The role and significance of automobile construction are determined in the work, the models of growth of automobile sector of national economy are covered and the normative-legal base of management of development of automobile production is characterized.

The research of the basic tendencies of development of automobile production is opened in the work. The paper performs a retrospective analysis of the development of the automotive industry of Ukraine, analyzes the macroeconomic environment of the automotive industry in Ukraine and examines global trends in the development of automotive production.

Ways to improve the development of automotive production in Ukraine are proposed. The paper evaluates the prospects for the development of automotive production and makes suggestions for improving the development of automotive production.

***Key words:*** *development, automobile production, automobile construction, strategy.*