

# ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯ: ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ТА УКРАЇНСЬКІ РЕАЛІЇ

## NATIONAL AUTOMOTIVE INDUSTRY DEVELOPMENT POLICY: FOREIGN PRACTICES AND UKRAINIAN REALITIES

**Павло КЕРИМОВ,**  
аспірант,  
Інститут економіки та прогнозування  
НАН України, Київ



**Pavlo KERIMOV,**  
Post-graduate student,  
Institute for Economics and Forecasting,  
Ukrainian NAS, Kyiv

**Актуальність.** Автомобілебудування декларується як одна з пріоритетних для України галузей ще з часів здобуття незалежності. Були здійснені численні заходи підтримки від тарифного захисту та регулювання виробництва до прямого державного фінансування у вигляді податкових кредитів та держзамовлень, але головна мета у вигляді «створення конкурентоздатного автомобілебудування світового рівня» все ще не досягнута.

**Огляд літератури.** Наукові джерела по-різному окреслюють причини такої довготривалої неефективності заходів щодо розвитку автомобілебудування. Деякі [10; 12] вказують на нездатність національного виробника конкурувати з імпортерами та на недостатню купівельну спроможність населення. Інші [11] наводять такі фактори, як високий рівень зношеності основних фондів, низький рівень кваліфікації кадрів, рецесію економіки. Однак для оцінки ефективності політики розвитку будь-якої галузі необхідно знати, які були орієнтири для цієї політики і чому вживалися ті чи інші заходи.

Досліджуючи зарубіжний досвід розвитку автомобілебудування [15-21], можна виділити певні спільні риси і у вітчизняній політиці розвитку цієї галузі, яка простежується у ряді нормативно-правових актів [4, 5, 7, 8, 9, 12, 13]. Однак якщо Корея, Бразилія чи Туреччина змогли створити ефективне (якщо не інноваційне) автомобілебудування, то в Україні на сьогодні ця галузь «досягла» найгірших показників за останнє десятиріччя.

**Постановка завдання.** Викладене вище порушує питання критичного розгляду політики розвитку автомобілебудування в Україні. Однак розв'язати його в рамках однієї статті неможливо, тому виділимо найбільш головне: у чому причини неефективності політики розвитку автомобілебудування в Україні? У рамках цього питання доцільно поставити такі завдання:

1. Узагальнити доступний зарубіжний досвід застосування фінансових важелів розвитку автомобілебудування, особливо виділивши елементи, що стосуються податкової та митно-тарифної політики.

2. Порівняти типові заходи зарубіжного досвіду із фактично випробуваними в Україні.

3. Зробити висновки щодо причин неефективності розвитку автомобілебудування в Україні.

**Об'єктом** дослідження є політика розвитку автомобілебудування, а **предметом** – окремі аспекти такої політики.

**Викладення основного матеріалу.** Під політикою розвитку автомобілебудування ми розуміємо сукупність рішень і дій держави, спрямованих на забезпечення зростання й розвитку підприємств галузі. Реалізація заходів політики відбувається через стимули і обмеження економічного та адміністративного характеру. Виходячи з вибору означених стимулів і обмежень, узагальнимо зарубіжний досвід розвитку автомобілебудування.

Залежно від початкових умов та наявних ресурсів обсяги державного фінансування коливались, порядок використання протекціоністських заходів найкраще можна охарактеризувати як «випадковий» [17], а деякі країни (Бразилія, Китай, Індія) випускали етап експортної орієнтації, концентруючись на внутрішньому ринку, однак загальна схема заходів підтримки автомобілебудування залишалась незмінною:

**1. Проведення протекціоністських заходів, більшість із яких належала до митно-тарифної політики.**

За винятком декількох країн, які були першовідкривачами автомобільного транспорту, першим питанням, з яким стикався уряд при створенні автомобілебудування, було те, «як змусити людей купувати вітчизняні авто, якщо імпортні кращі і часто дешевші?» Найбільш популярним рішенням цього було введення заборонних мит на ввезення готових автомобілів (33% у Туреччині [16],

60% у Таїланді [15]), створення штучних перешкод у вигляді ліцензування (Індія) [18] або, якщо ситуація дозволяла, пряма заборона на імпортування «незручних» товарів (Корея, Бразилія) [16]. Зазвичай спочатку обмежували тільки ввіз готових авто, залишаючи можливість ввезення комплектів для крупноузлової збірки, тим самим заохочуючи створення автоскладальних заводів, часто в іноземній власності (автоскладальні заводи Джеренал Моторз у Канаді, Бразилії, Індії) [21].

*Розглянуто досвід розвитку автомобілебудування в ряді зарубіжних країн та проведено його порівняльний аналіз із політикою розвитку автомобілебудування в Україні. Виділено основні етапи розвитку автомобілебудування, а також заходи, характерні для кожного з етапів. Зроблено висновки щодо причин неефективності політики розвитку автомобілебудування в Україні.*

*The author analyses Ukraine's automotive industry development policy based on experience of similar measures undertaken by certain countries. The main stages of development of automotive industry and measures common for each stage have been outlined. The author points out the main reasons of Ukraine's automotive industry development policy inefficiency.*

Митне оподаткування з розвитком галузі, як правило, поступово зменшувалось. Наприклад, у Таїланді ввізне мито на готові авто становило в 1960 році 60% для легкових, 40% для фургонів та 20% для вантажівок, тоді як комплекти для крупноузлової збірки (CKD) обкладались за ставками 30%, 20% і 10% відповідно. Деталі оподатковувались за ставкою 50%. У 1971 році ставки на CKD було підвищено на 20%, на деталі – на 30%, а імпорту готових авто взагалі заборонено. Скасування більшості мит (крім мита на імпорту комплектуючих, яке було зафіксовано на рівні у 20%) відбулося у 1990 році. За схожою схемою встановлювались мита у Тайвані (до 65%), Бразилії (до 80%), Туреччині (до 33,1%), що дозволяє з певною мірою вірогідності стверджувати про типовість подібних заходів. Скасування або обмеження митного захисту здебільшого збігалось зі вступом країни до зон вільної торгівлі (COT для Бразилії, ЗВТ з ЄС для Туреччини, ASEAN для Кореї, Малайзії тощо). На цьому тлі привабливо виглядає Канада, де розмір митного захисту не перевищував 35% навіть на початку сторіччя. З часів заснування автомобілебудівної галузі вона поперемінно користувалась преференціями у зовнішній торгівлі від Британської Імперії (1904-1946), США (1963-2001) і COT (з 1995).

## **2. залучення іноземних інвестицій через створення спільних підприємств.**

Це був другий типовий крок у політиці розвитку автомобілебудування. Звичайно, для створення спільного підприємства виділялось найбільш «життєспроможне» підприємство в державній власності або створювалось таке з нуля. Іноземний партнер брав участь у проекті здебільшого шляхом надання в тимчасове користування технологій, ліцензій на виробництво та кваліфікованих спеціалістів з метою максимізації прибутку, тоді як країна-реципієнт була зацікавлена у створенні робочих місць та залученні технологій на середньо- і довготермінову перспективу і надавала людські, матеріальні й фінансові ресурси. Зрозуміло, що виробництво за іноземними ліцензіями з імпортованих комплектуючих не може слугувати основою для створення національного автомобілебудування, тому, якщо створення спільного підприємства було вдалим, уряд країни-реципієнта розпочинав здійснення заходів щодо забезпечення вищого рівня локалізації виробництва.

## **3. Розвиток допоміжних галузей шляхом встановлення вимог до локалізації виробництва.**

Встановлення вимог до частки вітчизняних комплектуючих у готових автомобілях були в інтересах країни-реципієнта, адже забезпечували додаткову зайнятість і сприяли здешевленню готової продукції. Деякі країни (Корея, Тайвань, Туреччина) забезпечували виконання вимог з локалізації адміністративними методами, інші (Канада, Бразилія) надавали пільги підприємствам, які могли досягти необхідного рівня локалізації. Результатом такої політики часто був швидкий розвиток індустрії автозапчастин, а у випадку Тайваню, який провалив першу спробу із розвитку автомобілебудування, натомість саме виробництво автокомплектуючих стало однією з його основних експортних галузей.

## **4. Заохочення експортної орієнтації підприємств галузі.**

Автомобілебудівним підприємствам необхідна економія від масштабу виробництва, а отже, місткий внутрішній або

зовнішній ринок. Країни з достатньою місткістю внутрішнього ринку (Індія, Китай) питаннями експорту не переймались до недавнього часу (нульових), тоді як зростання корейського, малайзійського, турецького чи канадського автомобілебудування базувалось здебільшого на значних обсягах експорту. Заохочення експорту здійснювалось шляхом кредитування через різного роду експортно-кредитні агентства (здебільшого державні), надання податкових пільг експортерам та зняття внутрішньодержавних обмежень (вимоги негайного перерахування валютної виручки в нацвалюту). Режим доступу до пільг чітко контролювався.

## **5. Самоусунення держави від регулювання галузі.**

Логічним завершенням розвитку автомобілебудування є зняття тарифного захисту, вимог до локалізації, а також мінімізація перешкод для входження та функціонування в галузі. Часто лібералізація автомобілебудування відбувалась із лібералізацією інших галузей у зв'язку із вступом до зони вільної торгівлі.

Таким чином, лише невелика частка заходів політики розвитку автомобілебудування може бути віднесена до фінансових механізмів. Окрім забороняючого ввізного мита, покликаного переорієнтувати внутрішнього споживача на вітчизняну продукцію, можна назвати ряд податкових пільг для автовиробників (здебільшого податкові канікули та пільгові ставки) та заохочення окремих видів споживчого кредитування (автокредити за умови купівлі вітчизняних авто). Це дає підстави стверджувати про пріоритетність у політиці розвитку галузі адміністративних методів над ринковими, як мінімум, на етапі започаткування галузі. Однак варто вказати на однозначну приналежність всіх використаних механізмів до механізмів державного фінансування, адже пільгове кредитування підприємств здійснювалось через банки розвитку, які прямо чи опосередковано перебували в державній власності.

Звичайно, в кожній країні були свої особливості, які здебільшого стосувались неринкових методів. Так, у країнах, де споживче кредитування було або прямо заборонене (Південна Корея, Індія), або непопулярне (Бразилія), банки отримували дозвіл кредитувати купівлю автомобілів за умов, що ті були вітчизняного виробництва, а також певні пільги у виді заниженої ставки рефінансування або кредитів від банків розвитку для забезпечення платоспроможного попиту на автомобілі. Корея здійснювала ще більш сумнівну політику: в рамках програми розвитку автомобілебудування на 1962 рік (окрім кредитування та оподаткування на пільгових умовах) автовиробникам було дозволено ставити різні ціни для внутрішнього та зовнішнього ринку. Враховуючи, що на той момент імпорту авто був забороненим, для внутрішнього ринку ціна була завищеною, а для зовнішнього – заниженою. На сьогодні подібна політика гарантувала б антидемпінгове розслідування.

Для забезпечення національним автомобілевиробниками економії від масштабу (принаймні 100 тис. авто на рік) здійснювалась раціоналізація галузі. Наприклад, у Південній Кореї з 1981 році було проголошено план з раціоналізації, згідно з яким через недостатній внутрішній і зовнішній попит кількість автовиробників було обмежено чотирма, а саме Хьондай, Деу, Кіа та Азія, а ліцензію на виробництво комерційних авто отримав лише Хьондай. Раціоналізацію

галузі через обмеження видачі нових ліцензій на виробництво автомобілів, скорочення виробничих потужностей, що не використовуються, призупинення випуску нових марок авто, які б прямо конкурували з національною та зменшення кількості дрібних виробників, практикували також Малайзія, Таїланд і Тайвань.

Стосовно виробників автомобільних комплектуючих політика була протилежною – максимізація кількості фірм-виробників і заохочення внутрішньої конкуренції (зовнішня конкуренція обмежувалась). У тій же Кореї, наприклад, створення великої кількості виробників комплектуючих допомогло збільшити частку місцевих комплектуючих до 85%, а також сприяло запозиченню передових технологій з Японії. У Таїланді допоміжні галузі промисловості, що спеціалізуються на виробництві автомобільних комплектуючих, мали 8-річні (з дати заснування) податкові канікули з податку на прибуток та могли імпортувати обладнання за пільговими митними ставками. До того ж спеціальний підрозділ ради з інвестицій забезпечував допомогу в укладанні контрактів між місцевими виробниками комплектуючих та виробниками автомобілів, у тому числі іноземними.

Слід зазначити, що розвиток автомобілебудування в Таїланді базувався на забезпеченні сприятливих умов для іноземних інвесторів, а отже, був залежним від їх доброї волі. Це можна назвати основним слабким місцем політики розвитку автомобілебудування, яка базувалась на залученні іноземних технологій через спільні підприємства. Така політика була успішною в Канаді, Японії, Кореї, Таїланді; меншою мірою – у Бразилії та Туреччині.

Тайвань може слугувати прикладом провалу реалізації такої політики. Уряд провадив політику імпортозаміщення, що включала підтримання високого рівня ввізного мита на іноземні автомобілі та комплектуючі (до 65%), а також вимоги до локалізації продукції (декларувалась мета у 100%, фактично досягнена – 40%). У 1965 році при міністерстві економіки було створено спеціальну комісію з автомобілебудування для розробки й контролю за виконанням заходів стимулювання індустрії. Подібні заходи включали зниження вартості сертифікації нових авто, заходи зі стимулювання споживчого кредитування (виключно купівлі вітчизняних авто) тощо. Прямого державного фінансування підприємствам не надавалось.

У середині 70-х стало зрозуміло, що тарифного захисту галузі було недостатньо для досягнення цілей, поставлених державними програмами: автовиробники не змогли досягти обсягів виробництва, за яких вони могли б скористатися економією від масштабу.

У 1979 році було затверджено проект великого автомобілебудівного заводу із виробничими потужностями у більш ніж 200 тис. авто на рік (на той час один місцевий виробник міг виробити лише 18 тис. авто на рік). Уряд намагався залучити іноземного партнера для цього проекту, причому такий партнер мав право на не більш ніж 45% капіталу, 50% продукції заводу повинно було йти на експорт. China Steel Corporation мало виступити в якості агента держави. У 1982 році іноземним партнером було обрано Toyota, але її не влаштували умови, а уряд не пішов на компроміс. У 1984 році проект закрили.

Важливим фактором, який заважав підйому автомобілебудування Тайваню, називають невеликий внутрішній ри-

нок. Такі країни, як Китай чи Індія, зрештою змогли створити великомасштабне автомобілебудування, орієнтоване на внутрішній ринок. Тайвань (до того, як став обслуговувати Китай) не зміг. Жодний із 6 виробників не міг скористатися економією від масштабу, а політика раціоналізації не проводилась. Орієнтація на зовнішні ринки провалилась через сусідство з більш успішними автомобілебудівниками на зразок Кореї та Японії.

Невдала спроба створити галузь на початку 80-х відстрочила її розвиток на 20 років. Локалізація виробництва у 40% була досягнута в 1999 році, першу спільну компанію створили у 2002 році (Taiwan-Honda). Виробництво автомобільних комплектуючих відсувало автомобілебудування на другий план, адже обслуговувало спочатку китайський, а потім і американський ринок. На сьогодні автомобілебудування Тайваню в кращому стані, ніж українське. Автомобілебудівники Тайваню здатні виробляти 591 тис. авто на рік, обсяги експорту на 2012 рік становили 70 тис. авто. Більшість компаній галузі є спільними підприємствами (Toyota-Kuozui, Mitsubishi-CMC, Nissan-Yulon, Ford Lio Ho, Honda-Sanyang), на них припадає близько 70% внутрішнього ринку. Кількість авто на тисячу чоловік плавно зростала з 233,35 у 1996 до 308,5 у 2012. Експорт комплектуючих, починаючи з 2005 року, складав близько половини від виробництва (48% 2005, 57% у 2012), причому основним покупцем є США (36,5%).

Автомобілебудування України характеризується такими показниками: ступінь локалізації виробництва – від 10 до 60%, у середньому по галузі – 26%; обсяги річного виробництва авто – близько 50,5 тис. на рік (спадають), рівень монополізації галузі високий (на 4 найбільших виробників припадає приблизно 100% виробництва легкових авто, причому найбільший з них – ЗАЗ – майже зупинив виробництво), топовий обсяг виробництва авто – 423 тис. на рік, а топове споживання – близько 630 тис. (за той же 2008 рік). Половина вироблених легкових авто реалізується на внутрішньому ринку, 95% експорту авто припадає на Росію.

Віртуально Україна має найбільший у Східній Європі споживчий ринок для автомобільної продукції, за показником кількість автомобілів на 1000 чоловік населення Україна (158) поступається навіть Росії, не кажучи вже про інші європейські країни. Однак де-факто цей ринок не існує з огляду на низьку платоспроможність попиту. У 2008 році, коли продаж авто сягнув свого історичного максимуму, 50% авто було реалізовано в кредит, і навіть тоді більшість цих авто були нижчого цінового сегменту. На сьогодні можна констатувати, що споживчий кредит для населення фактично є недоступним, а рівень доходів зменшився навіть у порівнянні з 2008 роком. Тому будь-яка стратегія розвитку індустрії, що базується на орієнтації на внутрішній ринок, є невіправданою.

**Отже, підсумувати розглянутий зарубіжний досвід можна таким чином:**

а) існують типові періоди розвитку автомобілебудування в країні, а саме: період протекціоністської політики, період залучення іноземного досвіду та технологій, період локалізації виробництва, період експортної орієнтації та період дерегуляції галузі. Експортна орієнтація опускалась країнами, які мали місткий місцевий ринок;

б) на кожному етапі діяв свій набір інструментів сприяння розвитку галузі, здебільшого інструментів митного, податкового чи фінансового регулювання;

в) більшість заходів сприяння розвитку галузі належали до промислової політики, а не до фінансової.

Розвиток автомобілебудування в Україні на сьогодні відповідає другому етапу, адже превалюючим видом виробництва все ще є крупноузлова збірка за іноземними ліцензіями.

Для підтримки автомобілебудівної галузі з 1997 року було прийнято і частково виконано 4 інвестиційні програми та дві концепції розвитку, що забезпечували широкий обсяг пільг митного, податкового та фінансового характеру. Пільги автомобілевиробникам були прописані в таких нормативних документах:

1. Закон України «Про стимулювання виробництва автомобілів в Україні» [5], що передбачав мінімальний об'єм інвестицій, еквівалентний 150, 30 і 10 млн. дол. США, для виробництва легкових і вантажних авто та автобусів відповідно, причому інвестиції мали бути виключно в грошовій формі. Інвестор не мав вимагати авторської винагороди за передані підприємству технології, а протягом періоду пільгового оподаткування зобов'язувався не зменшувати кількість працівників та реінвестувати прибуток у підприємство. Пільгове оподаткування полягало у відсутності митного оподаткування і сплати ПДВ з товарів, потрібних для автомобілебудування (згідно зі списком Кабміну); звільнення від податку на землю та нульова ставка ПДВ для виробленої продукції; звільнення від збору до інноваційного фонду. Об'єкт оподаткування міг бути зменшеним на суму реінвестицій у діяльність підприємства.

Намагаючись обмежити обсяги крупноузлової збірки авто (яку можна із застереженнями назвати варіантом імпорту), в законі детально прописали склад машинокомплекту, причому ті машинокомплекти, які не підпадали під опис, вважались готовим автомобілем і оподатковувались відповідно.

Декларувалась мета у 70% рівень локалізації протягом 10 років, яка, звичайно, не була досягнута.

2. Інвестиційна програма щодо АвтоЗАЗ-Деу [9] передбачала створення спільного підприємства з виробництва легкових авто із статутним фондом у 300 млн. дол., з них 150 млн. – закордонних інвестицій. Виробництво передбачалось методом дрібно- та крупноузлового складання, реалізація – через власну мережу підприємства. Метою програми було створення виробничих потужностей у 150 тис. авто на рік до 2008. (Згідно зі статистичними даними Асоціації автомобілевиробників України, станом на 2008 рік було вироблено 401 тис. легкових авто, з них 62,8% – на потужностях АвтоЗАЗ, тобто приблизно 251 тис., а отже, мета була досягнута). У програмі ще раз підкреслюється зобов'язання інвестора реінвестувати весь прибуток у виробництво до 2008 року. Слід зазначити, що оригінальний іноземний партнер збанкрутував у 2001 році і був викуплений Дженерал моторз, які відмовились від купівлі некорейських спільних підприємств ДЕУ. Корпорація «УкрАВТО» викупила «АвтоЗАЗ» (з 2000-х років державні 82% акцій «АвтоЗАЗ» було довірено українській автомобільній корпорації («УкрАВТО»), у 2002 році корпорація придбала ці акції і злилася з «АвтоЗАЗ»), а частка Daewoo в СП «АвтоЗАЗ-

Daewoo» була пізніше викуплена швейцарською інвестиційною компанією «Hirsch & CIE» у 2003 році.

3. Інвестиційна програма для ЗАТ ЛАЗ [7] мала на меті створення виробництва вантажних автомобілів, автобусів, комплектуючих виробів і запасних частин до них. Ця програма констатувала наявність 30 млн. дол. інвестицій українських підприємств у статутному фонді ЗАТ ЛАЗ. У програмі прописано номенклатуру техніки, виробництво якої власники ЗАТ ЛАЗ мали налагодити до 2008 року, а також орієнтовний обсяг виробництва і реалізації у 1300 вантажівок та 3520 автобусів, що мав бути досягнутий у 2007 році. У 2007 фактично було випущено 290 автобусів, а отже, мети програми не було досягнуто.

4. Інвестиційна програма для ВАТ ЛуАЗ [8] передбачала модернізацію та розширення виробництва Луцьким заводом легкових, вантажних автомобілів та автобусів. Джерелами фінансування визначались інвестиції (в тексті не вказано конкретного інвестора) в розмірі 165 млн. грн. для виробництва автобусів, розміщення акцій підприємства на суму 648 млн. грн. та реінвестування прибутку на суму 1020, 67 млн. грн. Орієнтовані обсяги виробництва прописані на строк діяльності програми (2005-2008), на кінець її дії вони встановлювались у розмірі 47,4 тис., 6,5 тис. та 3,4 тис. для легкових, вантажних авто і автобусів відповідно. Окремо вказувалося, що коли обсяг інвестиції не досягне суми, еквівалентної 150 млн. дол., то програма в частині виробництва легкових автомобілів не буде виконуватись. У лютому 2005 року було створено корпорацію «Богдан», у якій ЛуАЗ виступав у якості одного з співзасновників, і станом на 2008 рік обсяги виробництва цієї корпорації становили 87,328 тис. легкових авто, 2 тис. вантажних і 3,744 тис. автобусів, тобто декларованої цілі програми щодо обсягів виробництва було досягнуто в частині виробництва легкових авто і автобусів.

5. Закон України «Про розвиток автомобільної промисловості України» [4] містить основні вимоги як для підприємств, які виробляють автомобілі й мотоцикли, так і до програм розвитку таких підприємств. Підприємства, які відповідали вимогам цього закону, до 2008 року мали право зменшувати об'єкт оподаткування на суму коштів, реінвестованих у розвиток підприємства, а також не сплачувати митних зборів із ввезення товарів та комплектуючих, необхідних для виробництва. Дія закону закінчилась 31 грудня 2008 року.

6. Концепція розвитку автомобілебудування в Україні до 2015 року [13] містить орієнтовні етапи (крупноузлова збірка – дрібноузлова збірка – власне виробництво) та напрямки (створення конкурентного середовища, залучення іноземних інвестицій, проведення ефективної митно-тарифної політики) розвитку, але фактично є лише декларацією добрих намірів.

Серед більш нових заходів з регулювання автомобільної промисловості можна виділити введення спецмита на імпортні автомобілі та утилізаційного збору [3]. Спецмитом, введене за петицією трьох найбільших автовиробників (ЗАЗ, Богдан, Єврокар), було покликано обмежити конкурентоспроможність імпортних авто. Утилізаційний збір стягувався відповідно до Закону України «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо сплати екологічного податку за утилізацію знятих з експлуатації транспортних

Таблиця. Основні заходи політики розвитку автомобілебудування

Проблема	Рішення	
	Український досвід	Зарубіжний досвід
Створення ніші для вітчизняних автовиробників	Тарифний захист (6%) Квотування імпорту Екологічні вимоги	Тарифний захист (до 80%) Ліцензування автовиробників Екологічні вимоги Квотування імпорту Заборона імпорту
Досягнення економії від масштабу	Пакети пільг для окремих підприємств галузі	Раціоналізація галузі Пакети пільг для підприємств галузі Створення профільних комітетів для розвитку підприємств галузі
Стимулювання збуту	Державні закупівлі Воєнні замовлення	Створення державних агенцій для налагодження ділових зв'язків між підприємствами суміжних галузей (як національними, так і іноземними) Стимулювання споживчого кредитування на автомобілі Державні закупівлі
Підвищення локалізації виробництва	Законодавчі вимоги до локалізації виробництва Підвищене оподаткування СКD- та SKD- комплектів	Законодавчі вимоги до локалізації виробництва Підвищене оподаткування СКD- та SKD- комплектів
Залучення технологій	Створення спільних підприємств Купівля ліцензій на виробництво	Створення спільних підприємств Купівля ліцензій на виробництво Купівля технологій

Джерело: складено автором на основі [6; 15-21]

засобів» від 4 липня 2013, що передбачав встановлення утилізаційного збору з виробників та імпортерів автомобілів відповідно до їх типу, віку, маси та об'єму двигуна. Кошти мали бути спрямовані на встановлення пунктів утилізації, які де-факто так і не змогли конкурувати з пунктами прийому металобрухту [2]. Такі заходи додатково обмежили купівельну спроможність всередині країни і стали одним із факторів зменшення виробництва. На сьогодні утилізаційний збір скасовано (закон України «Про внесення змін до податкового кодексу від 24.02.2014 №4238»), а спецмито суттєво знижено (із 6,46% до 4,31% для авто з об'ємом двигуна до 1,5 л і з 12,95% до 8,63%) із перспективою подальшого зниження з квітня 2015 року.

У таблиці наведено основні заходи політики розвитку автомобілебудування з урахуванням зарубіжного і вітчизняного досвіду розвитку цієї галузі.

Отже, підсумовуючи результати програм розвитку автомобілебудування, можна констатувати їх недостатню ефективність: залучення іноземного інвестора для створення спільного підприємства провалилось, перехід від крупновузлової збірки до хоча б дрібноузлової не було здійснено, а з кризового 2008 року обсяги виробництва автомобілів стійко спадали. Також досить детально прописані вимоги до рівня інвестицій у законах, яким де-факто відповідали лише три найбільші підприємства, дають підстави підозрювати у непрозорості щодо розподілу ресурсів і пільг.

**Висновки.** Україна спробувала застосувати всі інструменти розвитку галузі, які дозволяє поточна ситуація (випускаючи неринкові методи, які неможливо використовувати в якості члена СОТ, наприклад, протекціоністські), але більшість ранніх програм розвитку не досягли своїх цілей, а в пізніх цілі здебільшого чітко не окреслені. З огляду на це політика розвитку була непослідовною, а рівень контролю за її виконанням недостатній.

Допоміжні галузі не розвивались достатньою мірою через переважання крупновузлової збірки (особливо це стосується легкового автомобілебудування), тому рівень локалізації продукції був недостатнім.

Розвиток автомобілебудування України на сьогодні стримується здебільшого недостатністю попиту з огляду на втрати найбільшого зарубіжного ринку збуту (Росія) та скорочення внутрішнього попиту (купівельної спроможності населення). З огляду на скрутний фінансовий стан держави та унікальні обставини українські машинобудівні підприємства можуть залучити певний обсяг гарантованого збуту через військові замовлення (як, наприклад, КрАЗ). Значна девальвація національної валюти робить іноземну продукцію надто дорогою для українського споживача (результат, подібний до протекціонізму), однак, щоб скористатись такою ситуацією, необхідне зростання купівельної спроможності населення. Досягнення цієї мети через комерційне чи державне споживче кредитування на сьогодні занадто дороге й ризикове.

**Conclusions.** *During the development phase of its automotive industry development policies, Ukraine clearly used experience of East Asian and South American countries, excluding the measures forbidden due to the WTO membership. Resulting policies were ineffective due to their inconsistent nature and lack of state control over their execution.*

*The main restraints to Ukrainian automotive industry development are as follows: insufficient level of localization of production; decline in car sales due to loss of Russian market; decline in car sales on the local market due to low purchasing power.*

*In the meantime, Ukrainian automotive manufacturers survive mainly on public and military orders. Devaluation of national currency raises the competitiveness of Ukrainian cars, but it is up to manufacturers themselves to use this advantage.*

**ЛІТЕРАТУРА**

1. Аналіз галузі легкового автомобілебудування України О.Г. Кривоконь, А.І. Бондаренко // *Восточно-Европейский журнал передовых технологий*. – №2/7(56). – 2012. – С. 40-45.
2. Аспекти розвитку вітчизняного легкового автомобілебудування // *А.В. Перетятко // Економіка: реалії часу*. – №5(10). – 2013. – С. 31-37.
3. Ассоциация автопроизводителей Украины «УкрАвтопром» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ukrautoprom.com.ua/>
4. Закон України «Про внесення змін до Закону України про розвиток автомобільної промисловості України» від 06.07.2005 р. № 2740-IV. [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=2740-15>.
5. Закон України «Про стимулювання виробництва автомобілів в Україні» від 19.10.1997 р. № 535/97-ВР // *Офіційний вісник України*. – 1997. – № 42. – С. 12.
6. Механізм державної підтримки автомобілебудування в Україні // *Є. С. Колбасін // Проблеми економіки*. – №3. – 2010. – С. 22-27.
7. Постанова КМУ «Про затвердження Інвестиційної програми виробництва вантажних автомобілів, автобусів, комплектуючих виробів і запасних частин до них закритим акціонерним товариством «Львівський автомобільний завод» від 17.07.2003 р. № 1100 // *Офіційний вісник України*. – 2003. – № 30. – С. 117.
8. Постанова КМУ «Про затвердження Інвестиційної програми виробництва автомобілів відкритим акціонерним товариством «Луцький автомобільний завод» від 18.01.2005 р. № 56 // *Офіційний вісник України*. – 2005. – № 3. – С. 45.
9. Постанова КМУ «Про затвердження Інвестиційної програми спільного українсько-корейського підприємства з іноземною інвестицією у формі закритого акціонерного товариства «АвтоЗАЗ – ДЕУ» від 4.03.1998 р. № 362.
10. Потенціал галузі автомобілебудування в Україні. Ключові моменти [Електронний ресурс]. Режим доступа: <http://investukraine.com/wp-content/uploads/2012/06/Growth-potential-of-Ukrainian-automotive-industry-key-aspects-Anna-Shalina-Deloitte.pdf>.
11. Проблеми, напрями та чинники сприяння розвитку внутрішнього ринку України (реальний сектор економіки) [Текст] / За ред. Даниленка А.І., Дейнеко Л.В., Точиліна В.О. – Київ. – ІЕП. – 2013. – 292 с.
12. Розпорядження КМУ «Про схвалення Концепції Державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування на період до 2020 року» від 15 січня 2014 року [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/25-2014-%D1%80>.
13. Розпорядження КМУ «Про схвалення Концепції розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів на період до 2015 року» № 452-р. від 3.08.2006 р. // *Офіційний вісник України*. – 2006. – № 31. – С. 148.
14. Тенденції та перспективи розвитку автомобілебудівної галузі України у післякризовий період // *О.В. Юринець, О.Я. Марущак // Проблеми економіки та управління [Текст] : [зб. наук. пр.] / відп. ред. : Й. М. Петрович. – Львів : Нац. ун-т «Львів. Політехніка», 2010. – 475 с.*
15. Current development of Taiwan Automotive Industry 2013 <http://www.isoqa.org/ivla/tw/Taiwan%27s%20automobile%20industry%20overview.pdf>.
16. Gökhan Göktaş Industrial policy for the automotive sector: a comparison of Brazil and Turkey [Електронний ресурс] / Gökhan Göktaş // *University of Applied Sciences Berlin, July 2013*. – Режим доступа: [https://www.academia.edu/4133882/INDUSTRIAL\\_POLICY\\_FOR\\_THE\\_AUTOMOTIVE\\_SECTOR\\_A\\_COMPARISON\\_OF\\_BRAZIL\\_AND\\_TURKEY](https://www.academia.edu/4133882/INDUSTRIAL_POLICY_FOR_THE_AUTOMOTIVE_SECTOR_A_COMPARISON_OF_BRAZIL_AND_TURKEY).
17. Henry J. Bruton A Reconsideration of Import Substitution / Henry J. Bruton // *Journal of Economic Literature*, Vol. 36, No. 2 (Jun., 1998), 903-936.
18. Mahipat Ranawat, Rajnish Tiwari Influence of government policies on industry development: The case of India's automotive industry / Mahipat Ranawat, Rajnish Tiwari // *Working Papers 57, Hamburg University of Technology (TUHH), Institute for Technology and Innovation Management, 2009*.
19. Oliver, N, Holweg, M & Luo, J 2009, 'The past, present and future of China's automotive industry: a value chain perspective' *International Journal of Technological Learning, Innovation and Development*, vol. 2, no. 1-2, pp. 76-118, 10.1504/IJTLID.2009.021957.
20. Stewart Melanson Learning from the Past - Volume 1: The Automotive Industry and Economic Development in Ontario; a historical Perspective (1904 to the Present) [http://martinprosperity.org/media/pdfs/Learning\\_from\\_the\\_Past\\_Vol\\_1\\_Auto-SMelanson.pdf](http://martinprosperity.org/media/pdfs/Learning_from_the_Past_Vol_1_Auto-SMelanson.pdf).
21. Yoko Ueda "The Origin and Growth of Local Entrepreneurs in Auto Parts Industry in Thailand" Faculty of Economics, Doshisha University, CCAS Working Paper No. 25, December 2009.

**REFERENCES**

1. Kryvokon O.H., Bondarenko A.I. Analiz haluzi lehkovoho avtomobilebuduvannia Ukrainy [Analysis of passenger automotive industry of Ukraine]. *Vostochno-Evropejskij zhurnal peredovih tehnologij*, no. 2/7 (56), 2012, pp. 40-45 [in Ukrainian].
2. Peretiato A.V. Aspekty rozvytku vitchyznianoho lehkovoho avtomobilebuduvannia [Aspects of the national passenger automotive industry]. *Ekonomika: realii chas*, no. 5(10), 2013, pp. 31-37 [in Ukrainian].
3. Ukrainian Automobile Manufacturers Association "UkrAvtoprom". Available at: <http://ukrautoprom.com.ua> [in Russian].
4. The Law of Ukraine "On Amendments to the Law of Ukraine on the development of automotive industry in Ukraine" of 06.07.2005 no. 2740-IV. Available at: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=2740-15> [in Ukrainian].
5. The Law of Ukraine "On stimulation of automobile production in Ukraine" of 19.10.1997 no. 535/97-VR Ukraine. *Official Journal of Ukraine*, 1997, no. 42, 12 p. [in Ukrainian].
6. Kolbasin Ye.S. Mekhanizm derzhavnoi pidtrymky avtomobilebuduvannia v Ukraini [The mechanism of state support for the automotive industry in Ukraine]. *Problemy ekonomiky*, no. 3, 2010, pp. 22-27 [in Ukrainian].
7. The Decree of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On approval of the Investment Program on manufacturing trucks, buses, components and spare parts by JSC "Lviv Automobile Plant" of 17.07.2003. no. 1100. *Official Journal of Ukraine*, 2003, no. 30, 117 p. [in Ukrainian].
8. The Decree of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On Approval of Investment Program on car production by JSC "Lutsk Automobile Plant" from 18.01.2005 no. 56. *Official Journal of Ukraine*, 2005, no. 3, 45 p. [in Ukrainian].
9. The Decree of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On approval of the Investment Program on Ukrainian-Korean joint venture with foreign investment as a closed joint stock company "AvtoZAZ – Daewoo" of 03.04.1998 no. 362. [in Ukrainian].
10. The potential of the automotive industry of Ukraine. Key points. Available at: <http://investukraine.com/wp-content/uploads/2012/06/Growth-potential-of-Ukrainian-automotive-industry-key-aspects-Anna-Shalina-Deloitte.pdf> [in Ukrainian].
11. Danylenko A.I., Deineko L.V., Tochylin V.O. Problemy, napriamy ta chynnyky spriyannia rozvytku vnutrishnoho rynku Ukrainy (realnyi sektor ekonomiky) [Challenges, trends and factors of promoting development of domestic market of Ukraine (real economy)]. *Kyiv, IEP*, 2013, 292 p. [in Ukrainian].
12. The Decree of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On approval of the Concept of the state target economic development program on passenger automotive industry for the period till 2020" of January 15, 2014. Available at: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/25-2014-%D1%80> [in Ukrainian].
13. The Decree of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On Approval of the Concept of development of the automotive industry and car market regulation for the period till 2015" no. 452-p. of 08.03.2006. *Official Journal of Ukraine*, 2006, no. 31, 148 p. [in Ukrainian].
14. Yurynets O.V., Marushchak O.Ya. Tendentsii ta perspektyvy rozvytku avtomobilebudivnoi haluzi Ukrainy u pislakryzovyi period [Trends and prospects of development of automotive industry in post-crisis Ukraine]. *Problemy ekonomiky ta upravlinnia*, Lviv, Nats. un-t "Lviv. Politekhnikha", 2010, 475 p. [in Ukrainian].
15. Current development of Taiwan Automotive Industry 2013. Available at: <http://www.isoqa.org/ivla/tw/Taiwan%27s%20automobile%20industry%20overview.pdf>.
16. Gökhan G. Industrial policy for the automotive sector: a comparison of Brazil and Turkey. *University of Applied Sciences, Berlin, July 2013*. Available at: [https://www.academia.edu/4133882/INDUSTRIAL\\_POLICY\\_FOR\\_THE\\_AUTOMOTIVE\\_SECTOR\\_A\\_COMPARISON\\_OF\\_BRAZIL\\_AND\\_TURKEY](https://www.academia.edu/4133882/INDUSTRIAL_POLICY_FOR_THE_AUTOMOTIVE_SECTOR_A_COMPARISON_OF_BRAZIL_AND_TURKEY).
17. Henry J. Bruton A Reconsideration of Import Substitution. *Journal of Economic Literature*, vol. 36, no. 2, June 1998, pp. 903-936.
18. Mahipat R., Rajnish T. Influence of government policies on industry development: The case of India's automotive industry. *Working Papers 57, Hamburg University of Technology (TUHH), Institute for Technology and Innovation Management, 2009*.
19. Oliver, N. Holweg M., Luo J. The past, present and future of China's automotive industry: a value chain perspective' *International Journal of Technological Learning, Innovation and Development*, 2009, vol. 2, no. 1-2, pp. 76-118.
20. Melanson S. Learning from the Past - Volume 1: The Automotive Industry and Economic Development in Ontario; a historical Perspective (1904 to the Present). Available at: [http://martinprosperity.org/media/pdfs/Learning\\_from\\_the\\_Past\\_Vol\\_1\\_Auto-SMelanson.pdf](http://martinprosperity.org/media/pdfs/Learning_from_the_Past_Vol_1_Auto-SMelanson.pdf).
21. Ueda Y. "The Origin and Growth of Local Entrepreneurs in Auto Parts Industry in Thailand". Faculty of Economics, Doshisha University, CCAS Working Paper No. 25, December 2009.