

- Retrieved from: http://www.business-inform.net/export_pdf/business-inform-2015-10_0-pages-102_106.pdf. [in Ukrainian].
- Zhegus O. V. Integrovany'j kompleks markety'ngu poslug vy'shhoyi osvity'(2017) [Integrated Marketing Services for Higher Education Services] BIZNESINFORM. – BIZNESINFORM, 10 Retrieved from: [http://business-inform.net/export_pdf/business-inform-2017-10_0 pages159_165.pdf](http://business-inform.net/export_pdf/business-inform-2017-10_0_pages159_165.pdf) [in Ukrainian].
 - Kotler F. Foge K. (2011). [Strategichny'j markety'ng dlya navchal'ny'x zakladiv Strategic Marketing for Educational Institutions]. Київ : UAM, Ximdzhest [in Ukrainian].
 - Kry'kavs'ky'j Ye. V., Tret'yakova Ye. V., Kosar N. S. (2012) Strategichny'j markety'ng:navch.posib. [Strategic Marketing.] L'viv: Vy'davny'cztvo L'vivs'koyi politexniky' [in Ukrainian].
 - Koncepciya osvitn'oyi diyal'nosti Ky'yivs'kogo nacional'nogo universy'tetu imeni Tarasa Shevchenka na period do 2019 roku [Concept of educational activity of Kyiv National Taras Shevchenko University for the period till 2019]. Retrieved from: <http://nmc.univ.kiev.ua/docs/Kontseptsia.pdf> [in Ukrainian].
 - Ly'pov V. (2018). Komplementarna zumovlenist' insty'tucional'ny'x sy'stem i reformuvannya vy'shhoyi osvity' v ukrayini [Complementary conditionality of institutional systems and the reform of higher education in Ukraine]. Vy'shha shkola. – High school, 4, 23–48 [in Ukrainian].
 - Matyuxin V. O. Osobly'vosti markety'ngovoyi strategiyi rozvy'tku vy'shhogo navchal'nogo zakladu [Features of Marketing Strategy for the Development of a Higher Educational Institution] Retrieved from: http://ena.lp.edu.ua/bitstream/ntb/34231/1/42_269-273.pdf. [in Ukrainian].
 - Mushketova N. S. (2015). Strategy'cheskaya markety'ngovaya adaptaciya rossy'jsky'x vuzov v dy'namy'chnoj srede [Strategic Marketing Adaptation of Russian Universities in a Dynamic Environment] / Nacy'onal'nye y'nteresy: pry'ory'tety y' bezopasnost'. – National Interests: Priorities and Security, 27, 12–22 Retrieved from: [file:///C:/Documents%20and%20Settings/Admin/%D0%9C%D0%BE%D0%B8%20%D0%B4%D0%BE%D0%BA%D1%83%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D1%82%D1%8B/Downloads/strategicheskaya-marketingovaya-adaptatsiya-rossiyskih-vuzov-v-dinamichnoy-srede%20\(1\).pdf](file:///C:/Documents%20and%20Settings/Admin/%D0%9C%D0%BE%D0%B8%20%D0%B4%D0%BE%D0%BA%D1%83%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D1%82%D1%8B/Downloads/strategicheskaya-marketingovaya-adaptatsiya-rossiyskih-vuzov-v-dinamichnoy-srede%20(1).pdf) [in Russian].
 - Osvita marketologiv – diyal'nist' UAM [Education marketers – UAM activities] <http://uam.in.ua/rus/gender-center/> [in Ukrainian].
 - Ushakova N. G (2015). Insty'tucijni peretvorenniya sy'stemy' osvity' v epoxu globalizaciyi [Institutional transformations of the education system in an era of globalization] BIZNESINFORM. – BIZNESINFORM, 11 Retrieved from [file:///C:/Documents%20and%20Settings/Admin/%D0%9C%D0%BE%D0%B8%20%D0%B4%D0%BE%D0%BA%D1%83%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D1%82%D1%8B/Downloads/binf_2015_1_19%20\(1\).pdf](file:///C:/Documents%20and%20Settings/Admin/%D0%9C%D0%BE%D0%B8%20%D0%B4%D0%BE%D0%BA%D1%83%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D1%82%D1%8B/Downloads/binf_2015_1_19%20(1).pdf). [in Ukrainian].
 - Chuxraj N. I., R. A. Patora, Lyalyuk A. M. (2008). Markety'ng i logisty'ka u vy'shhomu navchal'nomu zakladi: mmonografiya / N. I. Chuxraj, R. A. Patora, A. M. Lyalyuk [Marketing and Logistics at a Higher Educational Institution]. Lucz'k: RVV «Vezha» Voly'n. nacz. un-tu im. Lesi Ukrayinky [in Ukrainian].
 - Arnold Pabian (2005) Marketing szkoły wyższej, Centrum badań polityki naukowej i szkolnictwa wyższego uniwersytet warszawski [Higher education, Research Center for academic sciences and higher education, Warsaw University]. Warszawa: oficynawydawnicza ASPRA-JR [in Poland].

Стаття надійшла до редакції 08.11.2018 р.

УДК:658.114:330.14

Баюра Дмитро,
доктор економічних наук, професор,
Київський національний університет імені Тараса Шевченка,
професор кафедри економіки підприємства,
м. Київ; e-mail: bayura_d@ukr.net

Сахарук Богдан,
Київський національний університет імені Тараса Шевченка,
аспірант кафедри економіки підприємства,
м. Київ; e-mail: bodya_sakharuk@ukr.net
<https://doi.org/10.29038/2411-4014-2018-04-78-86>

ДІАГНОСТУВАННЯ ВПЛИВУ ЗОВНІШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА НА СТРУКТУРУ АКЦІОНЕРНОГО КАПІТАЛУ ПІДПРИЄМСТВ АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯ УКРАЇНИ

Автомобілебудування є потужним джерелом науково-технічного прогресу, оскільки створює десятки тисяч робочих місць для забезпечення нової якості життя її громадян, потужним імпульсом для розвитку інших секторів машинобудівного комплексу країни та суміжних галузей. Дослідження сучасного стану автомобілебудівної галузі з метою виявлення дії негативних факторів та їх нейтралізації, і одночасне стимулювання впливу позитивних факторів на діяльність та структуру акціонерного капіталу автомобілебудівних підприємств наразі є важливим завданням як для самих компаній, так і для держави в цілому. Досліджено сучасний стан і тенденції розвитку вітчизняної галузі автомобілебудування; за допомогою PEST-аналізу виокремлено фактори зовнішнього середовища, які мають найбільший вплив на структуру акціонерного капіталу вітчизняних автомобілебудівних підприємств; запропоновано шляхи нейтралізації впливу негативних зовнішніх факторів на їхню діяльність.

Ключові слова: акціонерний капітал, ефективність структурування акціонерного капіталу, PEST-аналіз, зовнішні фактори, позикові джерела фінансування капіталу, реструктуризація боргу, інвестиційна привабливість.

Баюра Дмитрій,
доктор економічних наук, професор,
Київський національний університет імені Тараса Шевченка,
професор кафедри економіки і підприємства,
г. Київ e-mail: bayura_d@ukr.net

Сахарук Богдан,
Київський національний університет імені Тараса Шевченка,
аспірант кафедри економіки і підприємства,
г. Київ; e-mail: bodya_sakharuk@ukr.net

ДИАГНОСТИКА ВЛИЯНИЯ ВНЕШНЕЙ СРЕДЫ НА СТРУКТУРУ АКЦИОНЕРНОГО КАПИТАЛА КОМПАНИЙ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ УКРАИНЫ

Автомобилестроение является мощным источником научно-технического прогресса, поскольку создает десятки тысяч рабочих мест для обеспечения нового качества жизни ее граждан, мощным импульсом для развития других секторов машиностроительного комплекса страны и смежных отраслей. Исследование современного состояния автомобилестроительной отрасли с целью выявления действия негативных факторов и их нейтрализации, и одновременно стимулирования влияния положительных факторов на деятельность и структуру акционерного капитала автомобилестроительных предприятий сейчас является важной задачей как для самих компаний, так и для государства в целом. Исследуется современное состояние и тенденции развития отечественной отрасли автомобилестроения; с помощью PEST-анализа выделяются факторы внешней среды, которые оказывают наибольшее влияние на структуру акционерного капитала отечественных автомобилестроительных предприятий; предлагаются пути нейтрализации влияния негативных внешних факторов на их деятельность.

Ключевые слова: акционерный капитал, эффективность структурирования акционерного капитала, PEST-анализ, внешние факторы, заемные источники финансирования капитала, реструктуризация долга, инвестиционная привлекательность.

Dmytro Baiura,
Doctor of Sciences (Economics), Professor,
Taras Shevchenko National University of Kyiv,
e-mail: bayura_d@ukr.net

Bogdan Sakharuk,
Ph.D Student, Taras Shevchenko National University of Kyiv,
e-mail: bodya_sakharuk@ukr.net

DIAGNOSTIC EFFECTS OF THE EXTERNAL ENVIRONMENT ON THE SHARE CAPITAL STRUCTURE OF UKRAINIAN AUTO BUILDING ENTERPRISES

Automotive industry is a powerful source of scientific and technological progress at the expense of high-tech and high-tech production, socio-economic country growth of the, as it creates tens of thousands of jobs to provide a new quality of life for its citizens, a powerful impetus for the development of other sectors of the country's machine-building complex and related industries. With such enormous potential, obtaining the status of an automobile country is an extremely difficult task, as the development of automobile engineering requires very large financial, scientific, intellectual and managerial resources. The present state and trends of the domestic automotive industry development are explored; Using PEST analysis, external factors are identified which have the greatest influence on the structure of the share capital of domestic automobile construction

enterprises; ways of neutralizing the influence of negative external factors on the activity of Ukrainian automobile construction companies were suggested.

In order, to level the influence of negative environmental factors on the automobile manufacturing enterprises of Ukraine and get out of the crisis, the first and most important stage should be to unite the efforts of the state and domestic joint-stock companies, attract foreign investment by creating joint ventures with a share in the share capital of global automotive companies, and funds for support of this activity should be financed from the national budget, through investment income, as well as own auto finance edpriyaty. However, in order to be solvent and capable of joint activities, domestic joint-stock enterprises must first of all increase their investment attractiveness in the market, which directly depends on the efficiency of the capital structure.

Key words: share capital, efficiency of structuring of share capital, PEST analysis, external factors, loan financing sources of capital, debt restructuring, investment attractiveness.

Постановка проблеми. Автомобілебудівна галузь промисловості – це, без перебільшення, одна з ключових галузей реального сектору економіки та індикатор економічного розвитку країни. Автомобілебудування виступає потужним джерелом науково-технічного прогресу за рахунок наукомісткого й високотехнологічного виробництва, соціально-економічного зростання країни, оскільки створює десятки тисяч робочих місць для забезпечення нової якості життя її громадян, потужним імпульсом для розвитку інших секторів машинобудівного комплексу країни та суміжних галузей.

За наявності такого величезного потенціалу отримання статусу країни-автовиробника є надзвичайно складним завданням, оскільки розвиток автомобілебудування потребує дуже великих фінансових, наукових, інтелектуальних й управлінських ресурсів. Тому за сучасних нелегких економічних умов між державами світу, що отримали цей статус, відбувається жорстока конкурентна боротьба за можливість збереження цього статусу.

Так, Україна за роки незалежності також виборола статус країни потужного автовиробника, однак наразі галузь переживає дуже скрутні часи, тому дослідження сучасного стану автомобілебудівної галузі з метою виявлення дії негативних факторів та їх нейтралізації й одночасне стимулювання впливу позитивних факторів на діяльність та структуру акціонерного капіталу автомобілебудівних підприємств наразі є важливим завданням як для самих компаній, так і для держави в цілому.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження особливостей функціонування акціонерного капіталу та ефективності структурування його підприємств стосується значна кількість вітчизняних наукових праць, зокрема таких учених, як В. Д. Базилевича, З. С. Варналія, Л. І. Воротиної, М. Гейця, С. М. Грудницької, О. А. Грішнєвої, Ю. І. Єханурова, В. Л. Осецького, О. М. Проволоцької, Н. П. Слободяник, А. О. Старостіної, Г. М. Филюк, Д. М. Черваньова, А. В. Шегди, В. М. Шелудько та ін.

Але потрібно відзначити, що зовнішнє середовище будь-якої організації має мінливий характер, тобто з часом змінюються тенденції, з'являються все нові й нові фактори впливу, що змушує вдосконалювати підходи до аналізу впливу зовнішніх факторів та враховувати нові умови діяльності підприємств під час розробки поточних планів і побудови перспективних стратегій.

Мета й завдання статті полягає в дослідженні та виокремленні основних факторів зовнішнього середовища, які здійснюють вплив на ефективність структурування акціонерного капіталу українських автомобілебудівних підприємств за сучасних умов.

Виклад основного матеріалу. Станом на 2017 р. виробничі потужності автомобілебудівних підприємств в Україні становили близько 400 тис. автомобілів у рік, уключаючи великовузлове складання, зокрема «Богдан» (150 тис.), «ЗАЗ» (150 тис.) «Єврокар» (50–100 тис.). При цьому з 2008 р. частина виробничих потужностей – понад 145 тис. автомобілів у рік – була ліквідована. Це «КрАСЗ» (40 тис.), «Віпос» (45 тис.), «Іллічівський завод автомобільних агрегатів» (50 тис.), «КривавтоГАЗ» (10 тис.) [1].

Так, у першій половині 2018 р. випущено 3853 одиниці автомобільної продукції, що на 6,4 % менше, порівняно з першим півріччям 2017 р. При цьому легкові автомобілі складав тільки завод «Єврокар» (табл. 1).

За даними Асоціації автовиробників України, повномасштабне виробництво легкових авто в країні зупинено ще навесні 2018 р., залишилося лише великовузлове складання. Станом на 2017 р. повномасштабне виробництво автомобілів міг здійснювати вже лише «ЗАЗ», однак обсяги виробництва на підприємстві скоротилися з 123 308 авто у 2008 р. до 1151 у 2017 р., тобто майже в 10 разів [5].

**Структура та динаміка виробництва автомобілів в Україні
за 2003–2018 рр., тис. од.**

Рік	Автомобілі легкові	Автобуси	Автомобілі вантажні	Усього
2003	98,3	2,6	4,7	105,6
2004	174	2,6	10,9	187,5
2005	192	4,7	14,0	215,759
2006	267	7,7	12,1	286,8
2007	380	9,1	11,4	400,5
2008	402	10,2	11,8	424,0
2009	65,7	1,3	2,3	69,3
2010	75,3	2,7	4,9	83,133
2011	97,4	3,4	3,3	104,654
2012	69,687	3,359	3,235	76,281
2013	45,758	2,479	2,212	50,449
2014	25,941	0,906	1,904	28,751
2015	5,654	0,874	1,716	8,244
2016	4,340	0,321	0,603	5,264
2017	7,296	0,804	0,486	8,586
2018 (1 кв.)	3,349	0,395	0,109	3,853

Примітка. Розраховано автором із використанням джерел [5].

При цьому слід зауважити, що за роки незалежності України у створення лише потужностей для виробництва й збирання легкових автомобілів укладено більше мільярда доларів. Зокрема, 460 млн дол. інвестицій – в «АвтоЗАЗ», 250 млн дол. – у «Єврокар» і 480 млн дол. – у «Богдан». Крім того, створювалися складальні підприємства, що також пізніше закрилися. Компанія «АІС» уклала в «Кременчуцький автоскладальний завод» близько 1,3 млн дол., який наразі збанкрутував, компанією «Віпос» у Херсоні за 5 млн дол було побудовано завод зі складання Audi, який наразі змінив власника й профіль діяльності, так і не розпочавши повноцінно працювати через кризу. Ще близько 20 млн дол. укладено в «КривавтоГАЗ» [4].

Незважаючи на те, що значні потужності ще залишаються, завантаженість їх українська низька. Випуск легкових автомобілів за останнє десятиліття скоротився в десятки разів. Якщо у 2008 р. в Україні випущено 401 599 авто, то у 2017-му лише 7296 легкових автомобілів, що становить 1,8 % від наявних потужностей і 8,9 % від продажу нових авто.

Із колишніх 12 автозаводів, що випускали легкові автомобілі, станом на 2017 р. працювало лише сім. Кількість робочих місць за 10 років скоротилася в п'ять разів – із 36,3 тис. до 8 тис. і продовжує скорочуватися. Частка вітчизняної продукції на внутрішньому ринку скоротилася в п'ять разів і зараз не перевищує 10–11 % [1].

Наразі автомобілебудівна галузь країни, окрім таких гігантів, як ПрАТ «Єврокар», ПАТ «АвтоКрАЗ», ПрАТ «ЗАЗ» і ПАТ «Автомобільна компанія «Богдан Моторс», що формує більше 90 % ринку автовиробників, представлена ще компаніями, які спеціалізуються на виробництві окремих видів автомобільної техніки, зокрема автобусів, дорожніх і спеціальних машин тощо, яких також станом на 2018 р. залишилося небагато (табл. 2).

Стрімке падіння виробництва призвело до різкого скорочення обсягу надходжень до бюджету. Якщо у 2008 р. від галузі автомобілебудування до бюджету надійшло 817,5 млн дол., то у 2017 р. – лише 27,8 млн дол., тобто лише 3,5 % від рівня 2008 р. А компанією «ЗАЗ» сплачено в бюджет 164 млн грн, що в 16 разів менше, ніж у 2008 р. (2592 млн грн) [1].

Різне скорочення виробництва супроводжувалося таким же різким падінням продажів нових автомобілів і зростанням продажів старих авто з Європи. У 2017 р. в Україні продано лише 82 330 нових авто, що в сім разів менше, ніж у 2008 р. (623 252 од.). Імпорт нових авто також різко скоротився – із 366 815 авто у 2008 р. до 80 536 у 2017 р., тобто в 4,5 раза. Сьогодні попит на нові автомобілі в Україні повністю задовольняється за рахунок імпорту. На українські автомобілі доводиться не більше ніж 5–10 % [2].

Перелік діючих підприємств автомобілебудівної галузі та продукції, що ними виробляється

№ з/п	Назва підприємства	Продукція, яку виробляє підприємство
1	ПрАТ «Завод «Часівоярські автобуси»	Випуск автобусів
2	ПрАТ «Черкаський автобус»	Випуск автобусів, вантажних автомобілів, шасі вантажних автомобілів
3	ПрАТ «Бориспільський автозавод»	Випуск автобусів, вантажних автомобілів
4	ПАТ «Горлівський авторемонтний завод»	Випуск самоскидів, кузовів-фургонів різного призначення
5	ПАТ «Дрогобицький завод автомобільних кранів»	Випуск автокранів, автогідропідійомників, сміттєвозів
6	ПАТ «Екологія, комунальне обладнання, Турбівський машинобудівний завод»	Випускає машини для комунального господарства
7	ПрАТ «Чернігівський автобусний завод»	Випуск автобусів
8	ПрАТ «Спецбудмаш»	Випуск дорожніх, комунальних та спеціальних машин

Примітка. Побудовано автором за результатами власних досліджень.

Імпорт старих автомобілів виріс із 4164 у 2008 р. до 59 026 одиниць у 2017 р., тобто в 14 разів. Ця статистика відображає лише розмитнені авто, завезені з виконанням усіх вимог закону. Крім них, на ринку є ще автомобілі, увезені в режимі транзиту й тимчасового ввезення. Їх, за оцінками Асоціації автовиробників України, в Україні зараз нараховується від 300 тис до 600 тис. [3].

Практично припинився експорт автомобілів: якщо у 2008 р. Україна продавала за кордон 73 283 авто, то у 2017 – лише 100. Експортна виручка від показників 2008 р. становила близько 900 млн дол. Це були вагомні показники не тільки для економіки України в цілому, але й для зміцнення гривні за рахунок компенсації дефіциту зовнішньої торгівлі (табл. 3) [3].

Отже, Україна фактично втратила зовнішні ринки, основними з яких у 2008 р. були Росія (89 % експорту), Казахстан (3 %), Сирія (2,5 %), Білорусь (2 %), Азербайджан (2 %), Узбекистан (1,5 %). Головною причиною втрати експортних ринків стали заходи, що стосуються нетарифних обмежень, тобто санкцій й заборони [1].

Дія факторів, які призвели до скорочення виробництва, триває, тому складно прогнозувати, скільки потужностей залишиться в Україні найближчим часом. Високою є ймовірність зупинки випуску легкових автомобілів і консервації частини виробничих потужностей, за винятком заводу «Єврокар». Високою також є ймовірність банкрутства низки українських виробників, які за нинішніх економічних умов і відсутності підтримки галузі державою практично не спроможні вести господарську діяльність. Важкість ситуації ускладнюється ще й очевидною тенденцією до подальшого зростання імпорту старих авто з ЄС. Нові ж імпортовані авто матимуть низькі тенденції росту через слабке зростання економіки.

Таблиця 3

Динаміка основних показників діяльності автомобілебудівної галузі України за 2011–2017 рр., тис. од.

№ з/п	Показник	Рік						
		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Виробництво								
1	Обсяги, тис. од.	104,654	76,281	50,449	28,751	8,244	5,264	8,586
2	Абсолютний приріст базовий, тис. од.	35,354	6,981	-18,851	-40,549	-61,056	-64,036	-60,714
3	Абсолютний приріст ланцюговий	21,521	-28,373	-25,832	-21,698	-20,507	-2,98	3,322
4	Темп приросту базовий, %	51,02	10,07	-27,20	-58,51	-88,10	-92,40	-87,61
5	Темп приросту ланцюговий, %	25,89	-27,11	-33,86	-43,01	-71,33	-36,15	63,11

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Імпорт								
6	Обсяги, тис. од.	306,69	354,34	301,07	145,99	86,33	115,56	185,53
7	Абсолютний приріст базовий, тис. од.	218,63	266,28	213,01	57,93	-1,73	27,50	97,47
8	Абсолютний приріст ланцюговий	142,81	47,65	-53,27	-155,08	-59,66	29,23	69,97
9	Темп приросту базовий, %	248,27	302,38	241,89	65,78	-1,96	31,23	110,69
10	Темп приросту ланцюговий, %	87,14	15,54	-15,03	-51,51	-40,87	33,86	60,55
Експорт								
11	Обсяги, тис. од.	41,82	29,73	7,42	3,11	1,01	0,62	0,36
12	Абсолютний приріст базовий, тис. од.	22,08	9,99	-12,32	-16,63	-18,73	-19,12	-19,38
13	Абсолютний приріст ланцюговий	6,39	-12,09	-22,31	-4,31	-2,10	-0,39	-0,26
14	Темп приросту базовий, %	111,85	50,61	-62,41	-84,25	-94,88	-96,86	-98,18
15	Темп приросту ланцюговий, %	18,04	-28,91	-75,04	-58,09	-67,52	-38,61	-41,94
Реалізація								
16	Обсяги, тис. од.	230,89	263,60	232,89	105,96	52,30	75,21	96,10
17	Абсолютний приріст базовий, тис. од.	123,08	155,79	125,08	-1,85	-55,51	-32,60	-11,71
19	Абсолютний приріст ланцюговий	39,78	32,71	-30,71	-126,93	-53,66	22,91	20,89
21	Темп приросту базовий, %	114,16	144,50	116,02	-1,72	-51,49	-30,24	-10,86
23	Темп приросту ланцюговий, %	20,82	14,17	-11,65	-54,50	-50,64	43,80	27,78
Потенційні можливості виробництва								
24	Обсяги, тис. од.	369,27	400,81	343,95	170,88	93,62	120,2	193,76
25	Абсолютний приріст базовий, тис. од.	231,25	262,79	205,93	32,86	-44,4	-17,82	55,74
26	Абсолютний приріст ланцюговий	157,92	31,54	-56,86	-173,07	-77,26	26,58	73,56
27	Темп приросту базовий, %	167,55	190,40	149,20	23,81	-32,17	-12,91	40,39
28	Темп приросту ланцюговий, %	74,72	8,54	-14,19	-50,32	-45,21	28,39	61,20

Примітка. Розраховано автором із використанням джерел [5, 6].

Підсумовуючи результати аналізу зовнішнього середовища діяльності вітчизняних автомобілебудівних підприємств, проведемо дослідження галузі за допомогою методів PEST-аналізу з метою виокремлення основних факторів, що впливають на діяльність підприємств, та, отже, на структуру їх акціонерного капіталу (табл. 4).

Як бачимо з результатів PEST-аналізу, дія політичних та економічних факторів на автомобілебудівні підприємства майже за всіма факторами має негативний характер (25 з 30 позицій), тоді як соціальні та технологічні фактори майже в абсолютному значенні чинять позитивний вплив (10 із 11). Зупинимося на більш детальному вивченні тих із них, які, на нашу думку, є найбільш впливовими в короткостроковій перспективі та напряду пов'язані з можливостями вдосконалення структури акціонерного капіталу автомобілебудівних компаній.

За сучасних умов найбільш вагомою причиною занепаду автомобілебудування в країні є відсутність державної підтримки та взагалі участі держави в розвитку стратегічно важливої для країни галузі. Так, у 1997 р. для залучення інвестицій у галузь прийнято Закон «Про стимулювання виробництва автомобілів в Україні», у якому зазначено, що за вкладення понад 150 млн дол надаються значні податкові пільги. Так, починаючи з 1998 р., «ЗАЗ» майже сім років був звільнений від сплати ПДВ.

Крім того, вітчизняний автопромисловий сектор в окремий період був захищений певними видами мита. До п'яти років обмежено максимально допустимий вік імпортованих авто (пізніше його

збільшено до восьми). У 2002 р. встановлено обмеження на імпорт нових легкових авто з Росії. У 2005 р. державою встановлено 20 % мито на імпорт авто, яке потім збільшилося до 25 % (і знизилася у 2008-му після вступу країни до СОТ). Також для підтримки автовиробників у 2013 р. на три роки введено спецмито: 6,46 % – для авто з об'ємом двигуна 1–1,5 л та 12,95 % – на авто з об'ємом двигуна понад 1,5–2,2 л. Однак через рік мито знижено до 4,31 і 8,63 % відповідно, а у 2015 р. – до 2,15 та 4,32 %. Захисною мірою був також акциз на вживані авто [4].

Таблиця 4

PEST-аналіз автомобілебудівної галузі в Україні

Р – політичні фактори	Вплив +/-	Е – економічні фактори	Вплив +/-
1. Високий рівень бюрократії та корупції.	-	1. Падіння курсу гривні.	-
2. Нестабільність політичного ситуації в країні.	-	2. Підвищення рівня інфляції.	-
3. Нестабільність уряду.	-	3. Падіння споживчої спроможності.	-
4. Наближення норм законодавства до європейського.	+	4. Утрата звичайних ринків збуту за кордоном.	-
5. Дія санкцій та обмежень.	-	5. Зниження ВВП.	-
6. Воєнні дії в країні.	-	6. Скорочення інвестицій в економіку України.	-
7. Невизнання українського сертифікату якості СТ-1.	-	7. Відсутність доступних кредитів.	-
8. Утрата експортного ринку через воєнні дії в Сирії.	-	8. Часта зміна державою законодавства щодо регулювання та підтримки галузі.	-
9. Зміна умов або невиконання урядом договорів з інвесторами.	-	9. Відсутність програм державної підтримки галузі.	+
10. Обмеження Росією можливостей транзиту продукції до інших країн СНД та введення утилізаційного збору для українських автомобілів.	-	10. Зручна логістика.	-
11. Порушення країнами двосторонніх міждержавних угод щодо торгівлі автомобільною продукцією.	-	11. Низька споживча активність на внутрішньому ринку.	-
		12. Низькі митно-тарифні бар'єри для ввезення імпортованих автотранспортних засобів.	+
		13. Залучення іноземних виробників.	-
		14. Зростання виробництва автотранспортних засобів у державах-конкурентах.	+
		15. Дешева сировина та робоча сила.	-
		16. Підвищення цін на нафтопродукти та бензин.	-
S – соціальні фактори	Вплив +/-	T – технологічні фактори	Вплив +/-
1. Підвищення рівня освіченості населення.	+	1. Допоміжні технологічні заводи по виробництву деталей та елементів, що мають високу ватрість і замовляються з-за кордону.	+
2. Збільшення вимог споживачів до якості продукції.	+	2. Трансфер технологій за рахунок участі в капіталі передових автомобілебудівних компаній.	+
3. Високий інтелектуальний та трудовий потенціал персоналу.	+	3. Заводи із сучасним обладнанням.	+
4. Підвищення рівня довіри до вітчизняного виробника.	+	4. Завод із замкнутим циклом виробництва.	+
5. Низький рівень корпоративної культури.	-	5. Можливість технологічної модернізації виробництва під випуск електроавтомобілів.	+
6. Наявність освітньої бази для забезпечення кваліфікації працівників.	+		+

Примітка. Побудовано автором за результатами власних досліджень

Часта зміна законодавства щодо умов інвестування в Україні неодноразово погіршувала інвестиційну привабливість галузі для зарубіжних інвесторів: так, будівництво заводу «Сврокар» на Закарпатті відбулося лише завдяки наявності Вільної економічної зони з податковими пільгами, збереження умов якої гарантувалося законодавством на 30 років, але вже у 2005 р. пільги були скасовані урядом.

Отже, щоб нейтралізувати дію цього фактора, за сучасних умов потрібні створення, упровадження та фінансова підтримка державою програми стимулювання розвитку автомобілебудування в країні, зокрема

впровадження фіскальних і митних стимулів для учасників великих індустріальних парків, зниження податкового навантаження та компенсація витрат на підключення до мереж комунальних служб, скасування акцизу на кузови для промислового складання легкових автомобілів, законодавче зобов'язання проведення закупівель автомобільної техніки виключно вітчизняного виробництва за державні кошти тощо. Україна має взяти приклад із найбільш розвинених країн світу, де такі стратегічно важливі галузі, як авіабудування, машинобудування й автомобілебудування зокрема, безпосередньо залежать від державної підтримки та регулювання.

Наступною за величиною проблемою, що впливає на ефективність структури капіталу компаній, є відсутність доступних кредитних джерел фінансування. Для виходу автомобілебудівних компаній із глибокої кризи держава має забезпечити як виробників, так і потенційних покупців їхньої продукції доступними кредитними ресурсами. Так, у 2008 р. близько 68 % автомобілів в Україні купувалося в кредит (зараз ця цифра сягає 13 %) [4].

Висновки. Отже, для нівелювання впливу негативних факторів зовнішнього середовища на автомобілебудівні підприємства України та виходу з кризи першим і найважливішим етапом має стати об'єднання зусиль держави та вітчизняних акціонерних компаній, залучення іноземних інвестицій за рахунок створення спільних підприємств із часткою в акціонерному капіталі світових автомобільних концернів, а кошти на підтримку цієї діяльності мають бути профінансовані з бюджету країни, за рахунок інвестиційних надходжень, а також власних фінансів автотранспортних підприємств. Однак, щоб бути платоспроможними та здатними до спільної діяльності, вітчизняні акціонерні підприємства мають насамперед підвищити свою інвестиційну привабливість на ринку, що безпосередньо залежить від ефективності структури капіталу.

Джерела та література

1. Автомобилестроение Украины практически уничтожено – эксперты отрасли. 2018. URL: <https://www.politnavigator.net/avtomobilestroenie-ukrainy-praktichieski-unichtozheno-ehksperty-otrasli.html>.
2. Автопроизводство в Украине: от расцвета до полного уничтожения. Газета «Деловая столица». 2018. URL: <http://www.dsnews.ua/future/avtoproizvodstvo-v-ukraine-ot-rastsveta-do-polnogo-unichtozheniya-11042018170600>.
3. Ковалевич Д. Можно ли спасти украинский автопром? 2018. URL: <https://ukraina.ru/exclusive/20180329/1020143359.html>.
4. Муравський А. Кінець вітчизняного автопрому? Або – чому закриваються заводи? Газета «День». 2018. URL: <https://m.day.kyiv.ua/uk/article/ekonomika/kinec-vitchyznyanogo-avtopromu>.
5. Офіційний сайт Асоціації автовиробників України. URL: <http://ukrautoprom.com.ua>.
6. Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
7. Тиравский В. В Украине катастрофически обвалился экспорт автомобилей. 2017. URL: <https://ubr.ua/market/auto/v-ukraine-katastroficheski-obvalilsja-eksport-avtomobilej-3856837>
8. Шкиль М. Развитие автомобилестроения в Украине: примеры Китая, Индии и Южной Кореи. 2018. URL: <https://www.obozrevatel.com/auto/news/razvitie-avtomobilestroeniya-v-ukraine-primeryi-kitaya-indii-i-yuzhnoj-korei.htm>.

References

1. Avtomobilestroyeniye Ukrainy praktichieski unichtozheno – eksperty otrasli [The automotive industry of Ukraine is almost destroyed – industry experts]. *politnavigator.net*. Retrieved from <https://www.politnavigator.net/avtomobilestroenie-ukrainy-praktichieski-unichtozheno-ehksperty-otrasli.html> [in Russian].
2. Avtoproizvodstvo v Ukraine: ot rastsveta do polnogo unichtozheniya [Auto industry in Ukraine: from flourishing to complete destruction]. *dsnews.ua*. Retrieved from <http://www.dsnews.ua/future/avtoproizvodstvo-v-ukraine-ot-rastsveta-do-polnogo-unichtozheniya-11042018170600> [in Ukrainian].
3. Kovalevich D. Mozhno li spasti ukrainskiy avtoprom? [Is it possible to save the Ukrainian car industry?] *ukraina.ru*. Retrieved from <https://ukraina.ru/exclusive/20180329/1020143359.html> [in Russian].
4. Muravs'kyu A. Kinets' vitchyznyanoho avtopromu? Abo – chomu zakryvayut'sya zavody? [The End of the National Automotive Industry? Or – why are plants closed?] *m.day.kyiv.ua*. Retrieved from <https://m.day.kyiv.ua/uk/article/ekonomika/kinec-vitchyznyanogo-avtopromu> [in Ukrainian].
5. Ofitsiynyy sayt Asotsiatsiyi avtovyrobnykiv Ukrayiny [Official site of the Association of Automobile Manufacturers of Ukraine] *ukrautoprom.com.ua*. Retrieved from <http://ukrautoprom.com.ua>. [in Ukrainian].
6. Ofitsiynyy sayt Derzhavnoyi sluzhby statystyky Ukrayiny [Official site of the State Statistics Service of Ukraine] *ukrstat.gov.ua*. Retrieved from <http://www.ukrstat.gov.ua/>. [in Ukrainian].
7. Tiravskiy V. V Ukraine katastroficheski obvalilsya eksport avtomobiley [In Ukraine the export of cars has collapsed] *ubr.ua*. Retrieved from <https://ubr.ua/market/auto/v-ukraine-katastroficheski-obvalilsja-eksport-avtomobilej-3856837> [in Russian].

8. Shkil' M. Razvitiye avtomobilstroyeniya v Ukraine: primery Kitaya, Indii i Yuzhnoy Korei [Automotive development in Ukraine: examples of China, India and South Korea] *obozrevatel.com*. Retrieved from <https://www.obozrevatel.com/auto/news/razvitiye-avtomobilstroyeniya-v-ukraine-primeryi-kitaya-indii-i-yuzhnoj-korei.htm>. [in Russian].

Стаття надійшла до редакції 20.11.2018 р.

УДК:631.1:574:332.33

Коренюк Петро,
доктор економічних наук, професор,
Дніпровський державний технічний університет,
завідувач кафедри менеджменту організацій і адміністрування,
м. Дніпро; e-mail: korenyukp@gmail.com
<https://doi.org/10.29038/2411-4014-2018-04-86-92>

УДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ НА ПІДПРИЄМСТВАХ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

Автомобілебудування залишається одним із найбільш консервативних секторів економіки в плані використання ринкових каналів мобільності трудової сили. Основними напрямками діяльності у сфері управління персоналом на підприємствах автомобільного транспорту є визначення потреб у кваліфікованому персоналі та проведення його кваліфікованого відбору. Вимоги сучасної економіки орієнтовані на ефективну реалізацію кадрового потенціалу. Ефективне функціонування підприємств автомобілебудівної галузі перебуває в прямій залежності від забезпечення високої якості кадрового потенціалу. Отже, управління персоналом – це досить складний процес, який має завершеність на основі комплексного розв'язання кадрових проблем, упровадження нових напрямів в управління й удосконалення відомих форм, методів роботи.

Ключові слова: персонал, система управління персоналом, ефективність, удосконалення.

Коренюк Петр,
доктор экономических наук, профессор,
заведующий кафедрой менеджмента организаций и администрирования,
Днепропетровский государственный технический университет,
г. Днепропетровск; e-mail: korenyukp@gmail.com

УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ УПРАВЛЕНИЯ ПЕРСОНАЛОМ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ АВТОМОБильНОГО ТРАНСПОРТА

Автомобилестроение остается одним из самых консервативных секторов экономики в плане использования рыночных каналов мобильности трудовой силы. Основными направлениями деятельности в сфере управления персоналом на предприятиях автомобильного транспорта является определение потребностей в квалифицированном персонале и проведения его квалифицированного отбора. Требования современной экономики ориентированы на эффективную реализацию кадрового потенциала. Эффективное функционирование предприятий автомобилестроительной отрасли находится в прямой зависимости от обеспечения высокого качества кадрового потенциала. Следовательно, управление персоналом является достаточно сложным процессом, который имеет завершенность на основе комплексного решения кадровых проблем, внедрение новых направлений в управление и совершенствование существующих форм, методов работы.

Ключевые слова: персонал, система управления персоналом, эффективность, совершенствование.

Korenyuk Petro,
doctor of Economics, Professor, head of Department
of management of organizations and administration
Dnieper state technical University,
Dnipro; e-mail: korenyukp@gmail.com

IMPROVEMENT OF PERSONNEL MANAGEMENT AT AUTOMOBILE TRANSPORT ENTERPRISES

Automotive industry remains one of the most conservative sectors of the economy in terms of using market forces for mobility of labor force. The main areas of activity in the field of personnel management in the enterprises of motor