

УДК 629.33

Ковалевський Л. Г., к.е.н. доцент, професор кафедри світового господарства і міжнародної економічної інтеграції УДУФМТ

АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯ УКРАЇНИ: СКЛАДНІ ЧАСИ СЬОГОДЕННЯ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

Досліджується сучасний стан розвитку вітчизняної автомобілебудівної галузі, існуючі проблеми та визначені перспективи її розвитку.

Ключові слова: *автомобілебудування, автотранспортні засоби, виробництво, економіка, економічний розвиток, концепція, національна економіка, технічний прогрес, експорт, імпорт.*

Літ. 11. Табл. 2.

Ковалевский Л. Г., к.э.н. доцент, профессор кафедры мирового хозяйства и международной экономической интеграции УГУФМТ

Автомобилестроение Украины: сложные времена и перспективы развития

Исследуется современное состояние развития отечественной автомобилестроительной отрасли, существующие проблемы и определены перспективы ее развития.

Ключевые слова: *автомобилестроение, автотранспортные средства, производство, экономика, экономическое развитие, концепция, национальная экономика, технический прогресс, экспорт, импорт.*

Kovalevsky L.G., Ph. D., Associate Professor of World economy and international economic integration USUFIT

Ukrainian Automobile Industry: Difficult Times and Perspectives of Development

It is investigated a current position of native automobile industry, problems that are existed and defined perspectives of development.

Keywords: *automobile industry, automobile vehicles, production, economics, economical of development, conception, national economics, technical progress, export, import.*

Постановка проблеми. Автомобілебудування – провідна галузь машинобудування, що суттєво впливає на вирішення економічних, соціальних, екологічних і науково-технічних проблем у будь-якій індустріально розвинутій країні. Розвиток цієї галузі є активною державною політикою багатьох країн, націленою на збільшення темпів економічного зростання, рівня зайнятості та підвищення якості життя населення.

Особлива роль автомобілебудування полягає в тому, що з ним пов'язаний якісний переворот у техніці та прискоренні темпів НТП, інтенсифікація економічного розвитку та підвищення продуктивності праці як за рахунок постійного технічного прогресу у самій галузі, так і за рахунок забезпечення всіх галузей господарства найсучаснішими засобами перевезення.

Автомобілебудування України, яке є складовою машинобудівного комплексу, сьогодні можна віднести до однієї з пріоритетних галузей. Майже не існує галузі господарства, де б не застосовувалася продукція автомобілебудування, також на неї працюють майже всі інші галузі. Україна має величезний потенціал, але на сьогодні не здатна конкурувати на міжнародному рівні в галузі автомобілебудування.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемами автомобілебудування займаються такі вітчизняні вчені: А.І. Большунова, Б.М. Данилишин, І.С. Грозний, А.О. Зима, В.А. Кищун, Є.С. Полонська, М.С. Рахман, О.В. Фархштатова, І.А. Шеховцова та інші. Але потребують подальшого дослідження питання розвитку в сучасних умовах автомобілебудівної галузі, насамперед легкового автомобілебудування, існуючі проблеми та перспективи розвитку.

Метою статті є аналіз сучасного стану автомобілебудування в Україні, існуючих у галузі проблем та визначення перспектив його розвитку.

Виклад основного матеріалу. Автомобілебудування по праву вважається барометром стану промисловості тієї чи іншої країни. Його роль в економіці надзвичайно велика, так в США, наприклад, у сфері виробництва автомобілів, враховуючи підприємства суміжних галузей, що постачають сировину, матеріали і комплектуючі вироби, технічне обслуговування і ремонт, торгівлю, автодорожнє господарство, діючий автотранспорт, працює кожний шостий із зайнятих в промисловості. В Японії на цю галузь припадає близько 12% загального обсягу виробництва обробної промисловості. У Німеччині, Італії, Франції автомобілебудування забезпечує 8-10% загального обсягу виробництва [1, с. 113].

Країни-лідери автомобілебудування посідають перші позиції в світовій економіці; автомобільна галузь безпосередньо впливає на технічний прогрес і краще багатьох статистичних викладів свідчить про платоспроможність населення, а значить і про рівень життя. Автомобільна промисловість, будучи, з одного боку, великим споживачем матеріальних, трудових і фінансових ресурсів, а з іншого – одним з основних виробників промислової продукції, відіграє важливу роль у розвитку суспільного виробництва і економіки країни в цілому.

Важливо зазначити, що виробництво автомобілів забезпечує високий показник доданої вартості (понад 70%), формує попит на товари і послуги підприємств суміжних галузей (виробництво металопрокату, пластмас, автоскла, автохімії тощо) та стимулює науково-дослідну діяльність.

У даній час вітчизняне автомобілебудування є малорозвиненим, його внесок в національну економіку незначний. Так, частка галузі в промисловому виробництві складає лише 0,8%, у створенні національного внутрішнього валового продукту – 0,4%, частка галузі в обсязі реалізованої промислової продукції становить 1,2% [2].

Характерними рисами вітчизняної автомобільної промисловості є низька конкурентоспроможність автотранспортних засобів, особливо легкових автомобілів, спрямованість на внутрішні ринки й перевищення обсягів імпорту порівняно з виробництвом. Слід зазначити, що у наповненні вітчизняного ринку легкових автомобілів частка імпорту постійно зростає (лише протягом останніх восьми років зроста з 44 до 80%).

Основними проблемами розвитку автомобілебудування в Україні є: недозавантаження виробничих потужностей, які використовуються в середньому на 30-40%; високий рівень морально та фізично застарілих основних фондів автомобілебудівних підприємств – 50-60% та 60-70% відповідно; недостатня забезпеченість сировинними ресурсами; залежність від імпорту запасних частин; відносно низький техніко-економічний рівень, слабо розвинуте виробництво комплектуючих; фінансові та інтелектуальні ресурси не зосереджуються на провідних напрямках науково-технічного прогресу; не вирішені проблеми утилізації старих автомобілів тощо. На жаль Україна втрачає час і зволікання може привести до незворотних негативних процесів, в результаті яких буде втрачено галузь, тому названі вище проблеми потребують негайного вирішення (табл.1).

Таблиця 1

Обсяги виробництва автотранспортних засобів в Україні в 2005–2013 рр.

Рік	Усі автотранспортні засоби		Легкові автомобілі		
	Обсяги виробництва автотранспортних засобів, тис. од.	Темпи приросту обсягів виробництва автотранспортних засобів, % до попереднього року	Обсяги виробництва легкових автомобілів, тис. од.	Частка автомобілів у загальних обсягах виробництва автотранспортних засобів, %	Темпи приросту обсягів виробництва автомобілів, % до попереднього року
2005	212,5	13,4	192,0	90,3	11,8
2006	289,7	36,3	267,5	92,3	39,3
2007	403,2	39,2	380,0	94,2	42,0
2008	425,7	5,6	401,8	94,3	5,7
2009	70,0	-83,6	65,7	93,8	-83,7
2010	84,1	20,2	75,3	89,5	11,5
2011	104,6	24,4	97,5	93,3	29,5
2012	76,3	-27,1	69,7	91,3	-28,6
2013	50,4	-33,9	45,7	90,6	-34,5

Укладено та у відсотках розраховано автором. Джерела: [3-5].

Аналіз виробництва автотранспортних засобів в Україні протягом 2005 – 2013 рр. свідчить про позитивну тенденцію розвитку до 2008 р., а потім воно зазнало нищівного впливу світової фінансово-економічної кризи. Якщо у 2008 р. було вироблено 425,7 тис. автомобілів, то у 2013 р. – лише 50,4 тис. Такого падіння виробництва автомобілебудівної галузі немає у жодній країні. У 2008 р. у галузі працювало 49 тис. осіб, зараз 19,3 тис., разом із суміжними галузями (виробництво комплектувальних виробів та матеріалів) кількість зайнятих становить 29,8 тис. працівників, або близько 0,1% всіх працюючих в Україні.

Лева частка у виробництві автотранспортних засобів (понад 90%) припадає на легкові автомобілі. Обсяг виробництва легкових автомобілів в Україні протягом 2005-2008 років зріс удвічі, досягнувши максимуму у 2008 р. – 401,8 тис. автомобілів. У 2009 р. він знизився у шість разів – до 65,7 тис. одиниць, у 2010 р. обсяг хоч і збільшився на 9,6 тис. одиниць, однак залишився на дуже низькому рівні – 75,3 тис. одиниць. У 2011 р. обсяг виробництва легкових авто зріс до 97,5 тис., у 2012 р. зменшився на 28,6% – до 69,7 тис. одиниць. Виробництво легкових автомобілів у 2013 р. скоротилося на 34,5% – до 25,7 тис. одиниць, комерційних – на 39,6% – до 2,2 тис., автобусів – на 29,4% – до 2,5 тис. одиниць [6]. Значне падіння виробництва автотранспортних засобів в 2009-2013 рр. зумовлене сукупною дією таких факторів: 1) посилення конкуренції з боку імпорту після зменшення ввізного мита з 25 до 10%; 2) зниження попиту через відсутність стимулюючих факторів для придбання автомобілів.

Незважаючи на загальне істотне падіння показників вітчизняного автомобілебудування, позитивну динаміку роботи 2013 р. продемонстрували Кременчуцький автоскладальний завод (майже утричі збільшив обсяги випуску легкових автомобілів), заводи «Черкаський автобус» та «АвтоКрАЗ» (збільшили виробництво комерційних автомобілів), «Богдан», Чернігівський автозавод корпорації «Еталон» і Часівоярський завод (забезпечили зростання випуску автобусів).

Лідером з виробництва легкових автомобілів за підсумками 2013 р. став «ЗАЗ» – 19,3 тис. одиниць, друге місце посів завод «Єврокар» – 11,5 тис. одиниць, третє – Кременчуцький автоскладальний завод (КрАСЗ) – 9 тис. одиниць.

У сегменті комерційних автомобілів лідером виробництва став «АвтоКрАЗ» – 900 одиниць, на другому місці «ЗАЗ» – 747 одиниць, на третьому – корпорація «Богдан» з результатом 284 одиниці.

Лідером з виробництва автобусів у 2013 р. стала корпорація «Еталон» (Чернігівський автозавод і Бориспільський автозавод) – 700 одиниць, друге місце – корпорація «Богдан» – 496 одиниць, третє – Черкаський автобус – 389 одиниць.

Загальний обсяг первинного ринку автотранспортних засобів України за 2013 р. склав 346746 одиниць, що на 4,5% менше показника 2012 р. Легкових автомобілів було продано 221107 одиниць, що на 9% менше, ніж рік тому. Також спостерігається падіння продажу автобусів – на 16%, до 5038 одиниць. Комерційних автомобілів було продано та вперше зареєстровано в Україні на 6% більше, ніж рік тому, або 120601 одиницю.

Важливим є те, що продаж нових автомобілів за 2013 р. зайняв дві третини загального обсягу первинного ринку та склав 232894 одиниць. З них: легкових автомобілів – 213322 одиниці, комерційних – 16393 одиниці, автобусів – 3179 одиниць. Порівняно з попереднім роком у продажах усіх типів автотранспортних засобів відмічено падіння: легкових автомобілів на 10%, комерційних – 25%, автобусів – 21%. Основними причинами падіння продажів автомобілів є введення утилізаційного збору та мита на іномарки, а також проблеми з поставками в Росію. Зазначимо, що частка дизельних автомобілів у продажах вже перевищує 20%.

П'ятірка марок-лідерів серед нових легкових автомобілів виглядає так: Hyundai (18001 одиниць) зберегла першу позицію, ЗАЗ піднявся на другу сходинку (17709 одиниць), на третє місце вийшла Geely (16436 одиниць), четверте місце посіла Toyota (15436 одиниць), п'яте – Kia (13224 одиниць). Найбільш популярними марками серед нових комерційних автомобілів були Fiat (3128 одиниць), Volkswagen (2394 одиниць), ГАЗ (1904 одиниць), Renault (1603 одиниць), Ford (1106 одиниць). У сегменті автобусів лідером залишається БАЗ (1031 одиниць), далі слідують ПАЗ (466 одиниць), Рута (381 одиниць), I-VAN (303 одиниць), ГАЗ (226 одиниць) [7].

Негативною тенденцією вітчизняного автомобілебудування є скорочення експорту та різке збільшення імпорту автотранспортних засобів порівняно з їх виробництвом, що свідчить про значні проблеми розвитку даної галузі. Обсяги та структура вітчизняного експорту і імпорту продукції наведені у таблиці 2.

Обсяги та структура експорту і імпорту продукції автомобілебудування України

	Автомобілі легкові	Автомобілі вантажні	Автобуси	Разом
Експорт, тис. одиниць та в % до загального обсягу				
2005	7,5/54,8	5,7/41,6	0,5/3,6	13,7/100
2006	38,9/90,6	3,3/7,5	0,7/1,9	42,9/100
2007	68,6/92,4	4,3/5,9	1,3/1,7	74,2/100
2008	90,0/90,7	4,8/4,8	4,5/4,5	99,3/100
2009	73,3/94,7	2,5/3,2	1,6/2,1	77,4/100
2010	57,5/94,6	2,3/3,8	1,0/1,6	60,8/100
2011	71,1/85,6	11,5/13,8	0,5/0,6	83,1/100
2012	39,9/95,5	1,3/3,1	0,6/1,4	41,8/100
2013	23,9/93,0	1,3/5,0	0,5/2,0	25,7/100
Імпорт, тис. одиниць та в % до загального обсягу				
2005	106,0/58,9	68,7/38,3	4,8/2,8	179,9/100
2006	178,9/58,7	121,1/39,8	4,6/1,5	304,6/100
2007	249,5/85,9	38,4/13,2	2,5/0,9	290,4/100
2008	370,8/82,3	75,7/16,8	4,1/0,9	450,6/100
2009	612,6/95,8	25,8/4,0	1,0/0,2	639,4/100
2010	106,8/65,1	55,5/33,9	1,7/1,0	164,0/100
2011	189,9/62,3	112,0/36,8	2,8/0,9	304,7/100
2012	204,7/57,8	145,2/41,0	4,2/1,2	354,1/100
2013	173,2/57,4	124,7/41,3	4,0/1,3	301,9/100

Складено та розраховано автором у відсотках до загального обсягу. Джерела: [8, с. 89; 9].

Якщо у 2008 році було експортовано 99,3 тис. автотранспортних засобів, у 2011-му – 83,1 тис. то у 2012 р. – 41,8 тис., а в 2013 р. лише 25,7 тис., або на 38,6% менше, ніж у попередньому році [10].

Варто зауважити, що основу вітчизняного експорту автомобілебудування становлять легкові автомобілі – 93-95%. Незначні обсяги експорту вантажних автомобілів та автобусів пояснюється їх відносно низькою конкурентоспроможністю, порівняно із відповідною продукцією всесвітньо відомих марок.

Імпорт автомобілів в Україну в 2009 р. становив 639,4 тис., в 2011 р. – 304,7 тис., в 2012 р. – 354,1 тис. одиниць. У 2013 р. імпортовано 301,9 тис. автомобілів. Митна вартість імпортованих автомобілів склала більш ніж 3,9 млрд. дол. США. Загалом частка автотранспорту у загальному обсязі вітчизняного імпорту становила 5%.

У 2013 р. в Україну було імпортовано 173,2 тис. легкових автомобілів на загальну суму 3 млрд. дол. США, що становить 77% всієї суми імпорту автомобілів. Поставки легкових автомобілів здійснювались з 64 країн. При цьому понад 55% всіх поставок було здійснено всього з 5-ти країн. Лідером з поставок стала Японія, з якої поставлено 22,2 тис. автомобілів на суму 581,4 млн. дол. США (у 2012 р найбільший обсяг поставок легкових автомобілів був здійснений з Російської федерації – 37,5 тис. одиниць на 333,7 млн. дол.).

У 2013 р. друге місце у рейтингу країн-постачальників легкових автомобілів посіла Російська федерація – 22,1 тис. на суму 221,4 млн. дол. США.

Не дивлячись на те, що за кількістю поставлених в Україну легкових автомобілів Німеччина поступилася Росії та посіла третє місце (21,8 тис. одиниць), митна вартість імпорту німецьких автомобілів більш ніж вдвічі перевищила російську та склала 510,2 млн. дол. США.

З Китаю на український ринок було поставлено 19 тис. легкових автомобілів на суму 86,9 млн. дол. США. З таким результатом Китай посів четверте місце серед постачальників. Південна Корея поставила 11,5 тис. легкових автомобілів (190,1 млн. дол. США) і посіла п'яту сходинку рейтингу [11].

Зростаючий розрив між обсягами імпорту та експорту є свідченням того, що попит на автомобілі значно перевищує їхню пропозицію національними виробниками. Отже, перспекти-

ви зростання виробництва автомобілів українськими підприємствами обмежені не стільки відсутністю ємного ринку, скільки відсутністю додаткових ресурсів для інвестування в збільшення потужностей. У такій ситуації розвиток автомобілебудування України безпосередньо залежить від приходу серйозних іноземних інвесторів, що принесуть у галузь не тільки капітал у фінансовій формі, але й нові технології, що так необхідні у виробництві автомобілів. За рахунок інноваційного розвитку автомобілебудування Україна зможе реалізувати конкурентоспроможну продукцію як на національному, так і на світових ринках, що забезпечить входження України в міжнародне економічне співтовариство.

Для того, аби підтримати українське автомобілебудування, держава повинна зробити декілька кроків. По-перше, створити умови для пільгового кредитування підприємств, які здійснюють виробництво автомобілів. Адже зараз такої системи немає й усі заводи отримують кредити на загальних підставах.

По-друге, звільнити підприємства від місцевих податків та зборів, адже за даними Міжнародного інституту автопромисловості в Цюріху в Україні заводи витрачають на такі податки більше ніж у сусідніх Білорусі та Румунії, разом узятих.

По-третє, створити привабливий інвестиційний клімат у державі. Адже компанія Opel вирішила побудувати свій завод у Росії саме після того, як уряд країни запевнив її, що правила оподаткування для автовиробників не будуть змінюватися ще, як мінімум, 10 років.

Також Україна має проводити власні конструкторські розробки задля створення нових конкурентних моделей.

З метою забезпечення розвитку та підвищення конкурентоспроможності вітчизняного легкового автомобілебудування Кабінет міністрів України розпорядженням № 25-р від 15 січня 2014 р. затвердив Концепцію державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування на період до 2020 р. [2].

Виконання Програми дасть змогу забезпечити створення в Україні до 2020 року близько 175,8 тис. нових робочих місць, збільшити обсяги виробництва легкових автомобілів до 734,4 тис. одиниць, покриття внутрішнього попиту автомобілями вітчизняного виробництва на 70%. Крім того, вона дасть змогу збільшити податкові надходження від підприємств легкового автомобілебудування до бюджетів усіх рівнів у розмірі близько 47,7 млрд. грн. до 2020 року.

Програма передбачає створення передумов для технічного та технологічного переоснащення підприємств галузі сучасним швидкопереналагоджуваним обладнанням для щорічного нарощування потужностей виробництва з використанням високоякісних конструкцій, прогресивних матеріалів та досконалої механіки і електроніки.

Також передбачається забезпечення розвитку конкуренції у сфері виробництва, продажу та обслуговування автомобільної техніки; зменшення собівартості автомобільної техніки, комплектувальних виробів, вузлів, агрегатів і запасних частин; підвищення продуктивності праці; інтеграції вітчизняних підприємств з виробництва комплектувальних виробів, вузлів, агрегатів і запасних частин у світове автомобілебудування; утворення із залученням інвесторів, зокрема іноземних, нових підприємств з виробництва автомобільної техніки, комплектувальних виробів, вузлів, агрегатів і запасних частин; сприяння інноваційному розвитку вітчизняної автомобілебудівної галузі шляхом отримання доступу до сучасних технологій розроблення, підтвердження відповідності і безпечного експлуатування технологій, які застосовуються на світовому ринку конкурентоспроможної продукції.

У рамках виконання Програми планується здійснювати проведення ефективною митно-тарифної політики з метою захисту інтересів вітчизняного виробника та створення умов для удосконалення у виробництві автомобільної техніки; поліпшення нормативно-правового регулювання та інвестиційного середовища, всебічне сприяння залученню передових технологій у розвиток автомобілебудівної галузі, стимулювання автовиробників до реінвестування прибутку в розвиток власного виробництва; удосконалення системи стандартизації та сертифікації в автомобілебудівній галузі (імплементация міжнародних стандартів – наприклад ISO – та європейських норм (EN) у національну систему стандартизації, введення сучасних екологічних стандартів); сприяння розвитку лізингу в галузі виробництва і реалізації автомобільної техніки.

Крім того, Програма передбачає удосконалення нормативно-правових актів з питань утилізації автотранспортних засобів; сприяння підготовці висококваліфікованих кадрів для автомобілебудівної галузі; стимулювання продажу автомобілів вітчизняного виробництва на внутрішньому ринку (збільшити частку легкових автомобілів вітчизняного виробництва в загальному обсязі споживання автомобілів на внутрішньому ринку з 20% у 2012 р. до 57% за перші п'ять років дії Програми) та створення національного науково-дослідного випробувального центру перспективних технологій автомобільної техніки на базі нотифікованої ООН технічної служби України.

Висновки.

1. Аналіз показників розвитку автомобільної промисловості України свідчить, що внесок вітчизняного автомобілебудування в національну економіку є незначним. За останні шість років обсяги вітчизняного виробництва автотранспортних засобів скоротилися більш ніж у вісім разів. Характерними рисами вітчизняної автомобільної промисловості є низька конкурентоспроможність автотранспортних засобів, особливо легкових автомобілів, спрямованість на внутрішні ринки й значне перевищення обсягів імпорту порівняно з виробництвом.

2. Основними проблемами вітчизняного автомобілебудування є відносно низький техніко-економічний рівень, слабко розвинуте виробництво комплектуючих, неналежна реалізація потенціалу міжнародного науково-технічного співробітництва, відставання у впровадженні екологічних стандартів, невирішеність проблеми утилізації старих автомобілів.

3. Головним напрямом розвитку автомобільної промисловості України має бути значне підвищення якості продукції із використанням новітніх науково-технічних досягнень. Перспективи розвитку автомобілебудування в Україні, здатного задовольнити потреби внутрішнього ринку, залежать від: активізації державної політики у напрямках стимулювання розвитку та розміщення на її території сучасних високотехнологічних виробництв; проведення реструктуризації і модернізації потужностей; зниження рівнів енерго- та ресурсоемності підприємств, освоєння виробництв гібридної техніки; реалізації підприємствами ефективною соціальною політикою; вдосконалення виробничого, фінансового, маркетингового, логістичного менеджменту на підприємствах галузі; розширення послуг автосервісу.

4. Виконання Державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування на період до 2020 р. дасть змогу забезпечити створення близько 175,8 тис. нових робочих місць, збільшити обсяги виробництва легкових автомобілів до 734,4 тис. одиниць, покрити внутрішній попит автомобілями вітчизняного виробництва на 70%.

Література

1. Грозний І. С., Фархшатова О.В. Стан розвитку підприємств автомобілебудування в сучасних умовах // Науковий вісник ЧДІЕУ. – 2010. – №1. – С. 105-116.
2. Концепція Державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування на період до 2020 року. Затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 15 січня 2014 р. № 25-р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://kmu.gov.ua>.
3. Данилишин Б.М. Машинобудування в Україні: тенденції, проблеми, перспективи. – Ніжин: Аспект-Поліграф, 2010. – 308 с.
4. Автомобільна галузь в Україні. Статистичний збірник 2012 / Дані Асоціації автовиробників України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrautoprom.com.ua>.
5. Обсяги виробництва автомобільної продукції в Україні // Асоціація автовиробників України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrautoprom.com.ua>.
6. Виробництво автомобілів в Україні в 2013 році впало на третину. 14.01.2014 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrautoprom.com.ua>.
7. Итоговый объем первичного рынка автотранспортных средств за 2013 год [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrautoprom.com.ua>.
8. Рахман М.С. Аналіз експортно-імпортних операцій на ринку автомобілів // БІЗНЕСІНФОРМ. – 2012. – № 4. – С. 87–91.
9. *Ekonomika /rinok avtotransportnu v ukrayini za pidsumkami 2013 roku* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrautoprom.com.ua>.
10. Експорт-імпорт окремих видів товарів за країнами світу [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
11. За год Украина импортировала автомобилей почти на 4 млрд. долларов [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrautoprom.com.ua>.

Стаття надійшла до редакції 21.04.2014 р.