

энергосберегающих технологий.

Библиографический список

1. Пал М.Х. Энергия и защита окружающей среды (Из серии "Практика защиты окружающей среды"). – Падерборн: FIT-Verlag, 1996 - 449 с.
2. Экология, охрана природы и экологическая безопасность. Под ред. В.И.Данилова-Данильяна. – М.: МНЭПУ, 1997. – 744 с.
3. Гринин А.С., Орехов Н.А., Шмидхейни С. Экологический менеджмент. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2001.-206с.

СЕМЕНЧУК Н.В., ст.гр. ЭМ-04с

Науч. руков.: Ходыкина В.В., доц., к.э.н.

Донецкий государственный университет информатики и искусственного интеллекта,
г. Донецк

ВЛИЯНИЕ НЕГАТИВНЫХ ФАКТОРОВ НА ДИНАМИКУ РАЗВИТИЯ УКРАИНСКОГО АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

Данная статья касается вопросов развития украинского машиностроения В ходе исследования рассмотрено влияние на данную сферу таких факторов как вступление Украины в ВТО и мировой финансовый кризис. Выделены меры, предпринимаемые в настоящее время для минимизации негативных последствий указанных факторов.

Актуальность. Современная ситуация, сложившаяся на рынке автомобилестроения Украины в результате влияния указанных выше факторов, затрагивает множество смежных отраслей, от чего зависят рабочие места, и, в целом, тенденции развития национальной экономики.

Цель исследования. Анализ развития рынка и отрасли автомобилестроения в динамике, с выявлением факторов, оказавших негативное влияние.

Основная часть. На сегодняшний день автомобилестроение в Украине переживает не лучшие времена. В 2008 г. мировой автомобильный показал небывалое падение продаж, объемы продаж оказались на уровне показателей 25-30-летней давности. Вместе с тем, отечественная автомобильная промышленность успела показать в первом полугодии неплохие показатели роста, и стагнацию, вызванную резким спадом во втором полугодии.

К концу 2007 г. по динамике роста рынка автомобилей Украина занимала второе место в Европе после Литвы, демонстрируя 46-процентный ежегодный прирост. Та же тенденция сохранилась и в начала 2008 г. – спрос на автомобильном рынке Украины, как и темпы развития, демонстрировали стабильный рост.

Начиная с апреля 2008 г. на автомобильном рынке Украины ситуация менялась каждый месяц.

В апреле Президент Украины и гендиректор ВТО Паскаль Лами подписали Протокол о вступлении Украины в ВТО. В этой связи Гостаможслужба с 16 мая начала применять ставки ввозной пошлины, отвечающие международным обязательствам. В результате пошлина на все автомобили, ввозимые на территорию Украины, фактически уменьшилась с 25% до 10%, однако точная дата их вступления в силу определена не была.

Уже в мае 2008 г. рынок новых автомобилей в Украине продемонстрировал замедление.

В начале июня ВР был принят Закон о сохранении пошлин на уровне 25% до конца 2008 г. Однако 20 июня Президент Украины наложил на него вето, поскольку положения Закона содержат грубые нарушения международных договоренностей Украины. По времени это совпало с ужесточением кредитной политики банков и ростом ставок по автокредитам, а также значительным ростом цен на бензин и дизтопливо, что оказало достаточно сильное воздействие на рынок, спровоцировав замедление роста продаж. При этом практически все импортеры вынуждены были снизить цены на ввозимые автомобили, что сгладило действие негативных факторов и способствовало стабилизации рынка.

В июле, после довольно непростых первых месяцев пребывания Украины в ВТО, рынок вновь стал обретать былую динамику роста и почти приблизился к объему продаж 60 тыс.авто. По сравнению с предыдущим месяцем, в автосалонах было реализовано на 14% больше машин. Общая динамика рынка, по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, составила +22,9%. В лидерах оказались те бренды, которые раньше других снизили цены. Этот шаг был рискованным, но, как показывал уже второй месяц, единственно верным.

В целом в структуре авторынка сохранялись тенденции предыдущих нескольких лет: рост доли новых иномарок и продолжающееся сокращение долей отечественных авто и импорта подержанных иномарок.

В августе был зафиксирован рост рынка на уровне всего 1,27% по сравнению с показателем годом ранее. На фоне июля продажи сократились на 11,4%. Таким образом, к осеннему сезону авторынок подошел в состоянии стагнации, хотя еще весной демонстрировал феноменальные темпы роста – до 80%. Ситуацию уже не спасали ни скидки, ни акции, ни возросшая рекламная активность дилеров.

В последние месяцы 2008 г. ситуация на автомобильном рынке продолжала ухудшаться. Падение платежеспособного спроса вследствие кризисных явлений в экономике и практически прекратившегося автокредитования приводит к снижению объемов продаж. Количество банков, официально занимающихся кредитованием автомобилей, уменьшилось до пяти. Объемы продаж автомобилей в ноябре упали на рекордные 35%.

Практически все импортеры и дилеры подошли к IV кварталу 2008 г. со складами, существенно превышающими потенциал падающего рынка, а цены на автомобили не соответствовали ухудшившимся возможностям потребителей. Следствием этого во многих случаях стал неожиданный спад продаж, затоваривание складов и вынужденное снижение цен.

Если в прошлые годы важнейшим двигателем автомобильного рынка являлся рост доходов населения, развитие автокредитования, страхования и других финансовых услуг, развитие дилерских сетей, сдвиг предпочтений в пользу новых иномарок, то на протяжении последних месяцев 2008 года ситуация полностью поменялась.

Рынок руководствовался другими факторами: снижение цен продавцами, негативные ожидания потребителей, вплоть до ожидания коллапса банковской системы (отсюда желание защитить часть своих сбережений от потери за счет покупки автомобиля), а также падение долларовых цен на автомобили из-за их фиксации в национальных валютах, растущая доступность автомобиля для потребителей с долларовой наличностью и ожидание повышения импортных пошлин на иномарки.

Учитывая крайне негативные тенденции на автомобильном рынке, украинские автоимпортеры в начале года фиксируют сокращение потребительского спроса на автомобили в 2-3 раза. Причем только 10% из продаваемых в 2009 г. авто будут финансироваться за счет банковских кредитов. По результатам продаж февраля Украина опустилась с 7-го на 14-е места среди европейских стран.

В январе 2009 г. отечественное производство легковых автомашин сократилось относительно первого месяца прошлого года на 85,6%. В натуральном выражении выпущено 4500 легковых авто. Производство автобусов упало несколько меньше – на 81% до 146 шт., грузовиков – на 90,1%, до 100 шт.

Впрочем, некоторые отечественные автопроизводители намерены развивать выпуск продукции и в наступившем году. Например, корпорация «Богдан» во II пол. 2009 г. собирается возобновить строительство завода по производству автобусов и легковых авто в Нижегородской обл. России.

В Украину не было завезено ни одного нового автомобиля с момента вступления в силу Закона «О внесении изменений в некоторые законы Украины с целью улучшения платежного баланса Украины в связи с мировым кризисом». Также после вступления в силу 6 марта 2009 г. 13%-ной надбавки к пошлине на импорт новых автомобилей, в Украину авто не завозились. Импортёры и дилеры готовы и дальше не завозить в страну новые автомобили, до момента отмены надбавки, что грозит остановкой поступлений налоговых отчислений в бюджет. У участников рынка, на складах сформирован достаточный для этого запас автомобилей учитывая достаточно невысокий спрос.

Выводы. Автомобилестроение Украины, хоть и демонстрировало последнее время значительный рост, все же еще недостаточно развито, оказалось в невыгодном положении. На данный момент трудно сказать, что больше оказало негативное влияние на автомобилестроение Украины, вступление в ВТО или мировой кризис. В то же время, правительством Украины и предпринимателями разрабатывается комплекс мер, которые позволят минимизировать негативные последствия и стимулировать позитивные тенденции развития отрасли.

Библиографический список:

1. <http://www.autostat.ru/news.asp?t=1&n=1433> – АВТОСТАТ аналитическое агентство.
2. <http://www.autoconsulting.com.ua/article.php?sid=12402> – AUTO-Consulting информационно-аналитическая группа.
3. <http://biz.liga.net/news/E0903363.html> – информационный портал.

ПУХАНОВ Р.А., ст.гр. 0103А, ДонНУ, г. Донецк
 Науч. руков.: Лизунова Е.Н., асс.
 Красноармейский индустриальный институт ДонНТУ,
 г. Красноармейск

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ УГОЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ УКРАИНЫ

Рассмотрены некоторые аспекты современного состояния угольной промышленности, определены направления развития ТЭК

Актуальность. Прогнозирование развития ТЭК и его отраслей – важнейшее звено государственного управления экономикой, база для принятия конкретных решений по обеспечению необходимого уровня энергетической безопасности страны, которая предусматривает надежное, своевременное и полное удовлетворение потребностей материального производства и социальной сферы в ТЭР по доступным ценам как собственного производства, так и их импорта.

В разных странах мира проблема энергетической безопасности разрешается в