

2. Асиметрія інформації – це інформаційні переваги однієї зі сторін, що провокують можливість її опортуністичного поведінки щодо іншої сторони.

3. Прихований характер недобросовісної поведінки у формі маніпулювання асиметричною інформацією – опортуніст прагне приховати характер своєї діяльності.

4. Збиток контрагента – внаслідок опортунізму одна зі сторін збільшує свою вигоду в односторонньому порядку і тим самим зменшує корисність іншого учасника (трансакційний вииграш одного внаслідок трансакційних втрат іншого).

5. Навмисність дій – суб'єкт опортунізму добре усвідомлює сутність власних дій і свідомо використовує ситуацію, що склалася, для власної мети.

Таким чином, опортунізм є навмисним прихованням дій економічного агента, заснованим на використанні інформаційних переваг і спрямованим на досягнення особистих переваг шкодячи при цьому іншим учасникам.

#### *Література:*

1. Нельсон Р., Уинтер С. Эволюционная теория экономических изменений. М.: Дело, 2002. 536 с.

2. Анализ экономических систем: основные понятия теории хозяйственного порядка и политической экономии. Под общ. ред. А. Шюллера и Х. Крюссельберга; Пер с нем. М.: ЗАО «Издательство Экономика», 2006. 338 с.

3. Данько М. Методологічні особливості оцінки рівні трансакційних витрат у науково-інноваційній сфері. *Економіка і прогнозування*. 2004. С. 86-97.

## **ВІТЧИЗНЯНИЙ ДОСВІД ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЕБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ**

*Щеклеїна А.О.*

*Науковий керівник: Шевченко І.Ю., к.е.н, доцент*

*Харківський національний автомобільно-дорожній університет*

Складність умов, у яких функціонує автомобілебудування України в посткризовий період, змушує державу здійснювати заходи з підтримки вітчизняних автовиробників.

Уперше на необхідність державного стимулювання розвитку автомобільної промисловості в Україні зазначалося ще в передкризовому 2004 році з прийняттям Закону України «Про розвиток автомобільної промисловості України», який був спрямований на «... ефективне використання виробничого, науково-технічного та експортного потенціалу вітчизняного автомобілебудування, яке визначається як пріоритетна галузь економіки України; створення сприятливих умов для залучення інвестицій, у тому числі іноземних, а також забезпечення економічних інтересів держави в нарощуванні обсягів виробництва українських підприємств і приведення національного

законодавства у відповідність з вимогами ГАТТ/СОТ та Угоди про партнерство та співробітництво між Україною та Європейськими співтовариствами та їх державами-членами» [1]. Даний нормативно-правовий акт діяв до 2009 року.

У 2006 році Кабінетом Міністрів України було схвалено Концепцію розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів у період до 2015 року, яка містила у якості очікуваних результатів реалізації такі: «створити за участю іноземних автомобілебудівників сучасне виробництво автомобільної техніки, комплектувальних виробів, вузлів, агрегатів і запасних частин; забезпечити виробництво високотехнологічної продукції; підвищити конкурентоспроможність вітчизняних підприємств автомобільної та суміжних галузей промисловості, забезпечити їх просування на світовий ринок; розширити ринок експорту продукції підприємств автомобільної промисловості; поліпшити економічну та соціальну інфраструктуру підприємств автомобільної промисловості; довести у 2015 році річні обсяги виробництва легкових автомобілів до 500 тис., вантажних автомобілів – до 45 тис., автобусів – до 20 тис. одиниць; підвищити рівень зайнятості населення, знизити рівень безробіття, додатково створивши 15-20 тис. робочих місць; збільшити обсяг надходження до бюджетів податків, зборів (обов'язкових платежів); задовольнити попит населення на сучасну автомобільну техніку» [2]. У перші роки реалізації даного програмного документу він мав значну ефективність, яка, втім, у подальшому була повністю нівельована потужним негативним впливом світової фінансово-економічної кризи 2008 року.

У 2014 році Кабінетом Міністрів України була схвалена Концепція Державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування на період до 2020 року, де у якості очікуваних результатів реалізації програмного документу зазначено: «створення до 2020 року близько 175,8 тис. нових робочих місць, у тому числі 46,8 тис. у виробництві автомобілів та 129 тис. у виробництві комплектувальних виробів; зростання обсягів виробництва в Україні легкових автомобілів з 69,7 тис. одиниць у 2012 році до 734,4 тис. одиниць у 2020 році; відновлення частки легкових автомобілів вітчизняного виробництва в загальному обсязі споживання автомобілів на внутрішньому ринку з 20 відсотків у 2012 році до 57 відсотків за перші п'ять років виконання програми; збільшення податкових надходжень від підприємств легкового автомобілебудування до бюджетів усіх рівнів у розмірі близько 47,7 млрд. гривень до 2020 року; розвиток кластерів та індустріальних (промислових) парків, зокрема з виробництва автомобілів і комплектувальних виробів; розвиток високотехнологічних виробництв комплектувальних виробів, у тому числі для поставок на експорт; впровадження ресурсозберігаючих, екологічно чистих інноваційних технологій; зменшення застосування у виробництві токсичних матеріалів та перехід на безвідходні технології; підвищення надійності і довговічності продукції; удосконалення і розширення сервісної мережі; запровадження комплексу заходів щодо утилізації автотранспортних засобів; створення за участю іноземних автовиробників сучасного виробництва автомобільної техніки, комплектувальних виробів,

вузлів, агрегатів і запасних частин; виробництво високотехнологічної продукції; підвищення конкурентоспроможності вітчизняних підприємств автомобілебудівної та суміжних галузей промисловості і їх просування на світовий ринок; розширення ринків експорту продукції підприємств вітчизняної автомобілебудівної промисловості; зниження рівня імпортозалежності та вирівнювання торговельного балансу країни» [3]. Як бачимо, певні з очікуваних результатів реалізації Концепції розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів у період до 2015 року знайшли відображення в положеннях Концепції Державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування на період до 2020 року, що свідчить про те, що проблеми розвитку вітчизняного автомобілебудування не були вирішені.

Така ситуація потребує перегляду наявної державної стратегії розвитку автомобілебудування України та розроблення рекомендацій з її удосконалення.

#### *Література:*

1. Закон України «Про розвиток автомобільної промисловості». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1624-15> (дата звернення: 18.01.2019).

2. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Концепції розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів у період до 2015 року». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/452-2006-p> (дата звернення: 18.01.2019).

3. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Концепції Державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування на період до 2020 року». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/25-2014-p> (дата звернення: 18.01.2019).