# *Реферат на тему:*

**Автомобілебудівна промисловість в Україні:**

**проблеми та перспективи розвитку**

# ПЛАН

1. Мета роботи
2. Постановка проблеми
3. Аналіз проблеми
4. Пропозиції до розв'язання проблеми
5. Обгрунтування пропозицій та альтернатив
6. Здійснення пропозицій урядовими та неурядовими організаціями
7. Необхідні ресурси та умови
8. Висновки
9. **МЕТА РОБОТИ**

Автомобілебудівна промисловість в Україні включає підприємства з виробництва легкових, вантажних, спеціалізованих автомобілів, автобусів, деталей та комплектуючих. На фоні загального спаду виробництва у 90-х роках багато підприємств автомобілебудівної галузі опинилися на межі банкрутства. Виробництво автомобілів скоротилося на 80-90% порівняно з 1990 роком, технології виробництва відстають від світових як мінімум на 25 років. Підприємства не мають коштів для модернізації виробництва, а їх продукція не користується попитом через свою погану якість. Сьогодні Україна знаходиться на тому етапі, коли вона може або назавжди втратити автомобілебудівну промисловість, а з нею і сотні тисяч робочих місць і потенційні експортні перспективи, або створити шляхом глибокої реструктуризації, модернізації конкурентоспроможну і прибуткову галузь промисловості, що зможе вижити на фоні зростаючої конкуренції та глобалізації. В цій роботі будуть розглянуті основні автомобілебудівні підприємства України, їхній стан і перспективи, шляхи розв’язання проблем галузі, а також позитивний досвід інших країн у реформуванні автомобілебудівної галузі. Отже, ця робота – це спроба знайти шляхи виходу української автомобілебудівної галузі з кризи та шляхи подальшого розвитку.

**2. ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ**

Підприємства, що працюють в автомобілебудівній галузі України можна поділити на три складові (Таб.1):

* Виробники автомобілів
* Складальники автомобілів
* Виробники обладнання

Розглянемо їх стан та проблеми детальніше, оскільки кожне з цих підприємств має свої особливості і для них всіх не можна окреслити одного загального шляху розвитку.

*Таблиця 1. Основні підприємства автомобілебудівної промисловості України*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Виробники автомобілів** | **Складальники автомобілів** | **Виробники обладнання** |
| “АвтоЗАЗ-Daewoo” | “АвтоЗАЗ-Daewoo” | Мелітопольський моторний завод |
| “ЛуАЗ” | “ЛуАЗ” | “АвтоЗАЗ” |
| “ЛАЗ” | “КримАвтоГАЗсервіс” | “Росава” |
| Старокостянтинівський завод “Металіст” | “Iveco-Україна” | “Дніпрошина” |
| Черкаський авторемонтний завод | “Чернігівавтодеталь” | “Валса” |
| “АвтоКрАЗ” | “УкрВолгатехсервіс” | “Чернігівавтодеталь” |
| Завод спортивних автомобілів | Київський авторемонтний завод №1 | Машинобудівний завод “Прогрес” |
| “Спецавтотехніка” | Київський авторемонтний завод №5 | Харківський завод імені Малишева |
| Чернігів-Спецавтотранс |  | “Iveco Моторсіч” |
| Луцький автомобільний завод |  | “Iveco-Україна” |

## Виробники автомобілів

* “АвтоЗАЗ” (Запорізький автомобілебудівний завод)

“АвтоЗАЗ” є найбільшим виробником автомобілів в Україні. Завод випускає

автомобілі “Таврія” - популярний недорогий автомобіль. Але *у* 90-х роках

виробництво зазнало катастрофічного падіння, скоротившись від 128949 автомобілів

у 1993 році до 1030 автомобілів у 1997 році. В липні 1998 року було запущено

виробництво модернізованої "Таврії”. Після того обсяг виробництва зберігався на

рівні від 10000 до 15000 автомобілів на рік.

* "ЛуАЗ" (Луцький автомобільний завод)

"ЛуАЗ" є другим за розміром виробником автомобілів в Україні. "ЛуАЗ" спеціалізується на випуску "Волині” - спеціалізованому всеприводному джипі, який складається з комплектуючих "АвтоЗАЗ". Виробництво "Волині" значно скоротилося з 11959 автомобілів у 1993 році до всього 9 у 1998 році.

* "КрАЗ" (Кременчуцький автомобільний завод)

"КрАЗ" випускає важкі та звичайні вантажні автомобілі, а також автомобілі сконструйовані для різних цілей (бурові, лісогосподарські, будівельні та гірничі автомобілі). У 80-х роках "КрАЗ" випускав більш як 31500[[1]](#footnote-1) автомобілів, третина з яких була сконструйована для військових цілей. Половина продукції вивозилась в Росію та близько 15% у країни, що розвиваються (Єгипет, Індію, Ємен). У 1997 році виробництво становило 1741 автомобіль, що було на 16,4% менш, ніж у 1996 році та майже на 94% менше, ніж наприкінці 80-х років. У 2000 році виробництво впало до 1417 автомобілів.

* "ЛАЗ" (Львівський автобусний завод)

“ЛАЗ" виробляє три різні моделі автобусів, а також трамваї. Річна виробнича

потужність становила 7800 транспортних засобів на рік, aлe завантаження

доходить лише до 13%. У 2000 році було вироблено 969, значна частина з яких була

експортована в Росію.

Інші українські підприємства випускають автомобілі, але у вкрай малій кількості.

**Складальники автомобілів.**

Починаючи з другої половини 90-х у зв'язку із зростанням труднощів з

управління інтегрованими виробничими комплексами та завдяки можливості використання дешевої робочої сили обумовили в Україні розвиток складального виробництва. Ця переорієнтація була частиною стратегії розвитку двох російських підприємств - "ГАЗ" та "АвтоВАЗ", а текож південнокорейської фірми Daewoo".

* 3 1997 року російський “ГАЗ" здійснює на різних українських заводах складання двох легкових автомобілів – “Газелі” та "Волги", а також "Соболя" (варіант мікроавтобуса). На шести підприємствах складалися моделі "ГАЗ"' на "КримАвтоГАЗсервісі”(Симферополь), "УкрВолгатехсервісі” (у Київській області), “Чернігівавтодеталі” (Чернігів), "КрененчукАвтоГАЗі”, Київських авторемонтних заводах №1 та №5.
* У 2000 році на “ЛуАЗі” складено 2250 моделей “ВАЗ”[[2]](#footnote-2), 200 моделей “ЛуАЗ" та 648 моделей "УАЗ”. Ступінь інтеграції становив 25%, хоча намічалося 50% . У 2001 poцi намічено випустити 6000 автомобілів.
* У 1998 році відбулося злиття “АвтоЗАЗ" та “Daewoo": Метою злиття бупо складальне виробництво моделей "Daewoo" у Іллічівську. Проте у 2000 році було випущено всього 2054 автомобілів "Lanos", 1196 “Nubira” 437 “Leganza”. У 2001 році було запущено складання нової моделі. Це - Т-1301, українська версія моделі "Lanos", яка передбачається для реалізації за досить низькою ціною. Фактично українським постачальникам, а також їхнім колегам у СНД доведеться виробляти 40% та 15% комплектуючих відповідно.

Взагалі, автомобілі, що складаються, здебільшого виробляються з імпортованих конплектуючих. "AвтоЗАЗ-Daewoo" отримує поставки від польських та південнокорейських компаній, "ЛуАЗ” має російських постачальників (вони розташовані в Тольяті та Ульяновську), “Чернігівавтодеталь", “КримАвтоГАЗсервіс" та “УкрВолгатехсервіс” отримують поставки від російських підприємств, розташованих у Нижньому Новгороді. До того ж “ЛАЗ" іупортує двигуни з російського

заводу “Ярославльмашина” та польського "Andoria".

Фактично Україна також посіла своє місце в сегменті промислового складального

виробництва автомобілів та автобусів. У 1995 році "КрАЗ" та фірма “Iveco" створили спільне підприємство для складання спеціалізоіаиих автомобілів "Іvесо-КрАЗ" складає моделі “Turbo", “Turbodaily", "Eurocargo" (всього 150 автомобілів у 2000 році). Завод по виробництву автобусів ”ЛАЗ" підписав угоду з фірмою "Scania” про складання автобусів. Передбачено, що певні комплектуючі будуть імпортуватися (наприклад, литовські вікна, польські сидіння та німецькі електричні системи) або виготовлятися в Україні,

**Виробники обладнання**

Протягом досить тривалого часу українські виробники обладнання, які перебували під пильним наглядом виробників автомобілів, недооцінювались. Падіння

виробництва спричинило процеси роз'єднання - нового з'єднання, які ще повністю не оформлися. Але дві категорії виробників обладнання можуть бути згадані. До першої категорії відносяться виробники обладнання, тісно пов'язані з місцевими виробниками та складальниками. Це, наприклад, стосується Мелітопольського моторного заводу, який випускає двигуни для “АвтоЗАЗ”. Інші отримують поставки від українських підприємств та складають російські моделі: "Чернігівавтодеталь" виробляє набір комплектуючих (колінчастий вал для дизельних двигунів, передній міст, підвіску тощо - всі вони призначені для моделей “ГАЗ") для складального заводу "КримАвтоГАЗсервіс”, машинобудівний завод "Прогрес” поставляє металеві комплектуючі, Харківський завод імені Малишева виготовляє коробки передач, задні мости та елементи підвіски.

Друга категорія виробників обладнання об’єдналася з мультинаціональними фірмами. У 1995 році фірма “Iveco” створила спільне підприємство, в котрому вона має 60% капіталу, з фірмою "Моторсіч” - виробником двигунів. У 2000 році підприємство “Iveco-Моторсіч" виробило 6000 коробок передач та 200 двигунів. У 1999 році "Росава” та Ірландська фірма "Tabistron" створили спільне підприємство[[3]](#footnote-3) (розташоване в Білій Церкві), яке виробляє 78% всіх шин, які виробляються в Україні. У 2000 році підприємство виготовило більш як 5,3 млн. шин. Приблизно 65% виробництва експортується в Росію.

З промислової точки зору обидва сегменти відрізняються одне від одного. 3 одного боку, сегмент шин є найбільш конкурентоспроможним в Україні. “Дніпрошина”[[4]](#footnote-4) та “Валса” є важливими виробниками шин та конкуренами “Росави”. Частина їхньої продукції також експортується в країни СНД.

Як можна побачити з попереднього огляду підприємств автомобільної промисловості України, то на них з 1993 року відбувся сильний спад виробництва і до 1997 року досяг свого найнижчого рівня - 6132 автомобілі, у тому числі 1722 легкових автомобілів. На тлі падіння виробництва значно зріс імпорт нових та уживаних автомобілів. Гіперінфляція та девальвація національної валюти призвели до різного зростання витрат виробництва. Російські підприємства, котрі були основними постачальниками, почали вимагати передоплату у твердій валюті, внаслідок чого погіршився стан заборгованості українських підприємств, що були у державній

власності. Імпортовані комплектуючі були замінені на місцеві, внаслідок чого якість автомобілів погіршилась, а з нею і зникла довіра до українських автомобілів.

На сьогодні перед підприємствами галузі стоять такі найважливіші проблеми: залучення коштів для модернізації виробництва, залучення нових технологій та ноу-хау, створення конкурентоспроможних автомобілів не тільки на українському ринку, а й на ринку СНД і Східної Європи. Ці проблеми стають особливо актуальними, якщо зважати на глобалізацію, зняття деяких митних бар'єрів, що робить виживання українських автомобілів навіть на національному ринку досить проблематичним.

1. **АНАЛІЗ ПРОБЛЕМИ**

Продукція української автоиобілебудівної проиисловості має низьку якість і тому майже не користується попитом ні на вітчизняному ринку, ні на інших. Технології виробництва є дуже відсталими, принаймні на 25-30 років. Для того, щоб подолати ці головні проблеми і забезпечити попит на продукцію на внутрішніх і зовнішніх ринках, підприємствам автомобілебудівної промисловисті необхідно імпортувати та використовувати технології та ноу-хау з-за кордону від провідних західних виробників автомобілів, залучити значну кількість коштів, які б дозволили модернізувати підприємства та втілити нові технології у життя.

Головною проблею є те, що в Україні низький платоспроможний попит. Саме перед цією проблемою постав “АвтоЗАЗ-Daewoo”. Автомобілі цього підприємства, як “Таврія” так і моделі Daewoo майже не користувалися попитом, але це було ще й внаслідок невідповідного співвідношення ціна/якість у цих авто. Наприклад, “Таврія” – це найдешевша машина на українському ринку, $2000, але – це автомобіль “на два роки”. І чеська “Scoda”, яка коштує на нашому ринку $8000 (це разом з митом), може прослужити 15 років і має набагато кращий інтер’єр та екстер’єр. За дослідженнями в Україні існує два найбільш переспективних цінових сегментів для автомобілів – це 3500-4500 тис.дол. США та 6000-8000 тис.дол. США. Найнижчий ціновий сегмент може зайняти малометражний автомобіль, з об’ємом двигуна 1,1-1,2л., у вищому ціновому сегменті можуть бути представлені автомобілі представницького класу. Але лише у випадку забезпечення відповідної ціні якості на ці авто україна може розраховувати на попит в Україні та країнах СНД.

**4. ПРОПОЗИЦІЇ ДО РОЗВ’ЯЗАННЯ ПРОБЛЕМИ**

Існує кілька сценаріїв розвитку української автомобілебудівної галузі. Перший сценарій включає в себе створення національної автомобілебудівної галузі на основі передачі технологій транснаціональними конпаніями. За такої перспективи передбачається, що місцевий ринок стане достатньо містким, щоб поглинути вироблену продукцію. Незважаючи на це:

* 3 одного боку, хоча може бути необхідним впровадження експортної стратегії на підтримку національної автомобілебудівної промисловості, що зароджується. Передумовою для розвитку такої національної промисловості залишається саме національний ринок. Заміни між внутрішніми продажами та експортом дозволяють тимчасово пристосуватися до економічних коливань та державної політики, але на тривалу перспективу розвиток національної автомобілебудівної промисловості спиратиметься на збалансоване зростання обох компонентів попиту.
* 3 другого боку, іноземні автомобілебудівні компанії не будуть розташовувати виробництво на місці або погоджуватися на передачу своєї технології, якщо така присутність не надає їй привілейованого доступу до основних ринків. Досвід Японії та Кореї у створенні автомобілебудівної промисловості показує наскільки важливим є неухильне й свідоме дотримання відповідної промислової політики, зокрема для того, щоб заохочувати передачу та освоєння іноземних технологій, які нададуть місцевій компанії можливисть поступово розвивати свою власну спеціалізацію. Претендувати на іноземні інвестиції в Україні можуть “АвтоЗАЗ”, “ЛАЗ”, виробники обладнання, щодо яких вже існують реальні пропозиції. Так щодо “ЛАЗу” тривають переговори про його 80% продажу компанії “Scania”. “АвтоЗАЗ” має пропозиції від російського “АвтоВАЗу”, завод проводить переговори з “Fiat” та “General Motors”.

Другим сценарієм є регіональна інтеграція. Це одна з найперспективніших моделей для країн СНД, в яких історично склалися зв'язки в автомобілебудівній промисловості, але які на сьогоднішній день ще недостатньо розвинуті.

Регіональна інтеграція дозволяє розвиватися поділові праці між різними членами регіону. Компанії об'єднують управління різними своїми підприємствами по всій зоні, а це спричиняє циркуляцію товарів та інформації.

До третьої конфігурації відноситься інтеграція нових країн, що розвиваються в напрямку центра. Наприклад, мексиканська автомобільна промисловість повністю зорієнтована на Північну Америку, яка поглинає три чверті її виробництва Щодо України, то тут можна виділити два можливі Центри - це Росія та країни Центральної Азії та Африки. У цих країнах немає можливостей купляти дорогі автомобілі, а от авто низької на середньої цінової групи мають там значний попит.

**5. ОБГРУНТУВАННЯ ПРОПОЗИЦІЙ ТА ВИБІР АЛЬТЕРНАТИВ.**

Дуже показовим у розвитку автомобілебудівної галузі є чешський (“Skoda") та румунський (“Dacia") досвід. Україна правда*,* дещо згаяла час, а також довіру до іноземних компаній в зв'язку з провальним співробітництвом із компанією “Daewoo". Так само як й іноземні компанії втратили довіру після економічно необгрунтованого проекту “АвтоЗАЗ-Daewoo”.

Вище були наведені загальні можливі стратегії розвитку автомобілебудівної галузі, але, на мій погляд, було б недоцільно зупинися на якомусь одному з них. Найбільш прийнятною є змішана стратегія, яка дозволила б не тільки зберегти національну автомобілебудівну промисловість, а також продовжити успішне співробітництво в межах регіону країн СНД.

Щодо заводу з виробництва легкових автомобілів - "АвтоЗАЗу”, то найбільш доцільним шляхом його розвитку був би 100% продаж Західній або Японській автомобільній компанії, що має досвід та кошти для модернізації заводу та може передати технології та ноу-хау і на базі українського заводу створити проектування та виробництво зовсім нових моделей. За цей проект говорить більш ніж успшіний досвід чешської "Skoda" разом з "Volkswagen” та румунської "Dacia" з "Renaut”. Там зміна власників створила умови для великомасштабної передачі технологій та ноу-хау завдяки реалізації інвестиційних програм, які сягали сотень мільйонів євро. Інвестування супроводжувалося повним перетворенням підприємств на дочірні підприємства відповідних компаній, що було єдиною формою взаємин, здатною забезпечити управління процесами модернізації.

За цей сценарій говорить також наявність в Україні дешевої та кваліфікованої робочої сили (відомо, що в Україні заробітна плата складає 7% собівартості продукції, тоді як у розвинутих країнах 60-70%) , наявність підприємств, які здатні постачати комплектуючі до машин, а також наявність великого ринку збуту - країни СНД. Звичайно на першому етапі комплектучі мали б імпортуватися, але протягом двох трьох років більша частина виробництва комплектуючих мала б переміститися в Україну і тоді за рахунок дешевої робочої сили та незначної частини мпорту існує реальна можливість виробити якісний автомобіль з порівняно низькою собівартістю. Український ринок здатний забезпечити попит на автомобілі від $3500 до $7000 за гарного співвідношення ціна/якість.

Як було згадано, в Україні існує багато підприємств “ЛуАЗ", "КримАвтоГАЗсервіс", "УкрВолгатехсервіс”, Київський авторемонтний завод №1 та інші, що збирають російські автомобілі "ВАЗ", "ГАЗ", "УАЗ" на основі російських комплектів із застосуванням комплектуючих українського виробництва. Так, підприємство "ЛуАЗ", що належить концерну "Укрпромінвест” налагодив тісні зв’язки з російським "АвтоВАЗом" і планує зібрати більше 6000 автомобілів у 2001 році, і згодом нарощувати виробництво, використовуючи до 50% українських комплектуючих. До того ж "ЛуАЗ" буде поставляти в Росію машинокомплекти "ЛуАЗів" для збірки цих автомобілів на "Єлабузькому заводі легкових автомобілів". Таким чином практика кооперації між Росією і Україною в галузі автомобілебудування починає набувати все більших масштабів. Тісна інтеграція між виробництвами в Росії і в Україні, що передбачатиме взаємний експорт-імпорт комплектуючих, запчастин та машинокомплектів дає цілком реальний шанс вижити і отримувати прибутки багатьом українським підприємствам, що вироблять комплектуючі та збирають російські моделі авомобілів.

6. ЗДІЙСНЕННЯ ПРОПОЗИЦІЙ ТА ВИБІР АЛЬТЕРНАТИВ НЕУРЯДОВИМИ ОРГАНІЗАЦІЯМИ.

“КрАЗ" намагається вирішити проблеми модернізації виробництва та завантаження виробничих потужностей шляхом співробітництва з українськими банками, а саме банком "Фінанси та кредит5 і "Ощадбанком". Підприємство разом *з* цими банками виробили стратегію розвитку заводу і під ці проекти "КрАЗ" отримав значні кредити, що вже дозволили йому реконструювати деякі складальні лінії, створюються нові, що вироблять продукцію, яка раніше імпортувалася. Ціль підприємства - це експорт, і не тільки в країни СНД. Саме тому велика робота виконується над модернізацією моделей автомобілей та пристосування їх до європейських технічних та екологічних норм, Таким чином завдяки тісній співпраці з фінансово-кредитними установами підприємство намагається вирішити свої проблеми і твердо заявити про себе на європейському ринку вантажних автомобілів.

Також українська Асоціаці автомобілевиробників займається пошуком проектів для вигідної співпраці з іноземними компаніями, намагається поролобіювати а парламменті законопроекти, які б знизили податковий тягар та ліквідували перешкоди для залучення капіталу.

**7. НЕОБХІДНІ РЕСУРСИ ТА УМОВИ**

В Україні сьогодні немає законадавства з інвестицій та податків, яке б сприяло залученню іноземних інвестицій. Пільгове законодавство, що було створене для компанії “АвтоЗАЗ-Daewoo”, орієнтовано виключно на імпорт обладнання для виробництва автомобілів Daewoo. Тому для іншого інвестора такі пільги не є пільгами. Корумпованість чиновників та відсутність стабільної політичної ситуації також не сприяють приходу іноземних інвесторів в Україну, які дуже необхідні для розвитку, насамперед "АвтоЗАЗу”

Тому на прший план виходить створення сприятливих законодавчих і правових умов, в яких можна було б працювати не наражаючись на великі ризики. Продаж "АвтоЗАЗу" має бути проведений за умов відкритого та прозорого конкурсу, на якому б завод отрииав інвестор, що запропонував би найвигідніші умови, а не найбільший хабар.

Податкове законодавство, шляхом прийняття нового ліберального податкового кодексу із скасуванням більшості пільг, має бути приведено таких нори, коли всі підприємства України будуть працювати за рівних умов, коли не буде фіскальних викривлень через надмірні пільги та списання податкових боргів окремим підприємствам Але широкомасштабні інвестиційні проекти мають бути звільнені від окремих видів податків на певний термін, наприклад звільнення від сплати податку на прибуток, податку на землю, запровадження прискорених нори амортизації обладнання на три-п’ять років, як це робиться в усіх розвинутих країнах. Податки є стимулюючим фактором, саме тому вони не мають бути занадто високими, але й їх повне скасування призводить до занепаду виробництва. Необхідним ресурсом є і внутрішній капітал, яким би могли скористатися невеликі підприємства автомобілебудівної галузі для свого розширення та модернізації Ці кошти можуть бути залучені як у вигляді прямих інвестицій, так і за допомогою кредитів.

1. **ВИСНОВКИ**

Автомобілебудівна галузь України має такі проблеми: падіння виробництва, низька якість продукції, застарілі технології, відсутність фінансових ресурсів, продаж автомобілів в кредит і як наслідок зменшення обігових крштів. Все це не дозволяє їй конкурувати навіть на рийку СНД, не говорячи про Європейські ринки.

Для України найбільш перспективною *є* змішана стратегія розвитку: створення виробника легкових автомобілів на базі "АвтоЗАЗ" (це має бути створення дочірнього підприємства крупної іноземної автомобілебудівної компанії, яке б розвивало нові моделі автомобілей в низькій та середній ціновій категоріях), а також інтеграція у виробництво автомобілів та комплектуючих в межах СНД (так як ці спроби вже робляться на складальних заводах в Україні, але Україна має створювати не менше 50% доданої вартості автомобілей). Виробник вантажівок "КрАЗ" має реальні плани щодо виходу на європейський ринок завдяки кредитний лініям, що були відкриті для нього в українських банках

Необхідною умовою для реалізації такої стратегії е створення прозорого законодавчого поля та справедливого податкового закогнодавства, які були б незалежними від політичної кон'юнктури.

**СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ**

1. СПЕЦВЫПУСК «Самое авто» \\ Бизнес, №19, 7.05.2001
2. Розвиток автомобілебудівного сектора в Україні: максимізація економічного та соціального впливу здійснюваної політики з дотриманням обмежень, що накладаються ринковою економікою, правилами конкуренції та зобов’язаннями. Жан-Люк Поже, Жан-Поль Бландіньєр, Петро Моргос, UEPLAC, 2001
3. О. Омельницкий. На подъеме \\ Компаньон, №8, 2000
4. О. Омельницкий. Разнонаправленные тренды. \\ Компаньон, №42, 2000
5. Споют дуэтом. \\ Бизнес,№23, 2000
6. Г. Семенов, М. Ткаченко. Розвиток виробництва легкових автомобілів в Україні \\ Економіка України
7. Д. Киряков. На круги своя \\ Компаньон, №47, 2000
8. А. Палагин. «Лишние» ГАЗы \\ Компаньон, №6, 2000
9. О. Омельницкий. Гигант зашевелился \\ Компаньон, №6, 2000

1. При цьому річна виробнича потужність становила 36000 автомобілів [↑](#footnote-ref-1)
2. Йдеться про моделі “ВАЗ”21093, “ВАЗ” 2107, “ВАЗ” 21043, починаючи з літа 2001 року також будуть складатися моделі “ВАЗ” 21099 та “ВАЗ” 21213 [↑](#footnote-ref-2)
3. “Росава” має в ньому 51% капіталу [↑](#footnote-ref-3)
4. У 2000 році “Дніпрошина” почала випускати шини для автомобілів “Mersedes” та “Volvo” у невеликих кількостях. [↑](#footnote-ref-4)