

О.Г. КРИВОКОНЬ, канд. філос. наук, доц. НТУ «ХПІ»;
А.І. БОНДАРЕНКО, канд. техн. наук, доц. НТУ «ХПІ»

КОНКУРЕНТНОЗДАТНІСТЬ ТА КЛЮЧОВІ ПРОБЛЕМИ В ГАЛУЗІ ЛЕГКОВОГО АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯ УКРАЇНИ

В роботі аналізуються сильні та слабкі сторони вітчизняного автомобілебудування, визначені основні ризики та ключові проблеми в галузі легкового автомобілебудування, встановлені основні конкуренти української автомобільної промисловості на теперішній час і в найближчому майбутньому.

В работе анализируются сильные и слабые стороны отечественного автомобилестроения, определены основные риски и ключевые проблемы в отрасли легкового автомобилестроения, установлены основные конкуренты украинской автомобильной промышленности в настоящее время и в ближайшем будущем.

The strong and weak sides, basic risks and key problems, the basic competitors of domestic motor industry on a present time and in the near future have been set.

Вступ

Автомобілебудівна галузь, яка є пріоритетною в багатьох країнах світу, в Україні, на жаль, розвивається досить повільно та невпевнено. Відсоток наповнення внутрішнього ринку легковими автомобілями за рахунок імпорту збільшується з року в рік (з 44,5% в 2006 році до 71% в 2011 році.). Обсяг виробництва легкових автомобілів в Україні на теперішній час тільки наближається до показників 2003 року.

Все вище наведене змушує замислитись над проблемами, які існують в вітчизняній галузі легкового автомобілебудування та її конкурентноздатністю.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Дослідженню проблем в галузі легкового автомобілебудування України, оцінці рівня конкурентноздатності вітчизняних виробників присвячені роботи [1 – 8].

Слід відмітити, що при підготовці матеріалів для даної публікації, скористались деякими доробками, люб'язно наданими науковцями і практиками, які разом з авторами брали активну участь в формуванні та впровадженні концепції “Програма розвитку легкового автомобілебудування України” [9].

Особлива увага конкурентноздатності та ключовим проблемам в галузі легкового автомобілебудування України була приділена представниками державного підприємства «Укрпромзовнішпекспертиза» [10] на третій міжнародній конференції з розвитку автомобільної індустрії AutoPROm.UA 2011 [11], організатором якої виступила Асоціація автовиробників України

«Укравтопром» [12]. Доповідь, присвячена розвитку автоіндустрії та її економічної цінності для України, була представлена в рамках презентації проекту Державної цільової програми розвитку легкового автомобілебудування України на період до 2020 року.

Мета та постановка завдань

Метою даної роботи є аналіз конкурентноздатності та визначення ключових проблеми в галузі легкового автомобілебудування України. Для досягнення поставленої мети необхідно встановити:

- основних конкурентів української автомобільної промисловості (автопром) на теперішній час і в найближчому майбутньому;
- сильні та слабкі сторони вітчизняного автопрому;
- основні ризики для вітчизняного автомобілебудування;
- ключові проблеми в галузі легкового автомобілебудування.

Конкурентноздатність та ключові проблеми в галузі легкового автомобілебудування України

Україна тісно інтегрована у глобальний ринок легкових автомобілів, і сьогодні на вітчизняному ринку представлена продукція практично всіх провідних світових автопродуцентів.

Лідерство утримує російський виробник «АвтоВАЗ», хоча його частка на ринку протягом 2004 – 2011рр. знизилася майже в двічі (відповідно з 29% до 15%). Причини - зняття з виробництва дешевих моделей, що нівелювало основну конкурентну перевагу російських автомобілів - низьку ціну, ріст попиту в Україні на більш сучасні та якісні автомобілі.

Частина іноземних виробників наростила свою частку на українському ринку. Найбільш суттєво - Hyundai (з 1% в 2004 році до 9% в 2010 році), Toyota (з 3% до 6%), Chery (з 0% до 5%), Renault (з 1% до 5%), Ford (з 1% до 5%), Mitsubishi (з 3% до 5%) та Skoda (з 3% до 5%).

Особливої уваги заслуговує значне збільшення частки корейської компанії Hyundai, що вдалося здійснити за рахунок оптимального поєднання фактору ціни та якості автомобілів. За результатами 2010 року компанія ввійшла в трійку найбільших постачальників легкових автомобілів на український ринок, і в 2011 році продовжувала нарощувати свою присутність на ньому (частка компанії зросла до 10,5%).

Світові автовиробники розглядають український ринок як надзвичайно привабливий, з огляду на досягнуті обсяги продажу і темпи приросту в докризовий період, а також потенціал зростання ринку.

Згідно оцінок світової асоціації виробників автомобілів IOMVM (International Organization of Motor Vehicle Manufacturers), за потенціалом зростання український автомобільний ринок займає друге місце в Європі після Росії.

В даний час більшість світових автовиробників в Україні представлені дилерськими мережами продажу та сервісу, і лише компанії Volkswagen (Skoda), GeneralMotors, Opel, Hyundai, KIA, Chery, Gelly, SsangYong, Great Wall, LandWind і Changan Benni здійснюють збирання окремих моделей.

Оскільки вітчизняний автопром не має власного повноцінного виробництва легкових автомобілів, перспективи його розвитку слід розглядати в контексті конкуренції України з іншими державами світу як виробничого майданчика глобальних автомобільних концернів.

В 2010 році на українському ринку продавалися легкові автомобілі виробництва більше 30 країн світу [12], але найбільше на ринку була представлена продукція 8 країн (рис.1).

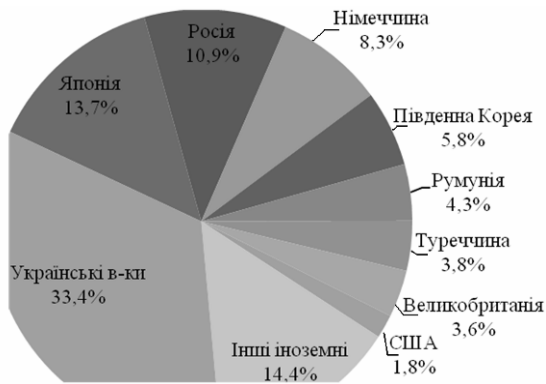


Рисунок 1 – Наповнення українського ринку легкових автомобілів за країнами в 2010 році, %

Країни світу, продукція яких найбільше представлена на українському ринку, формують дві групи:

- розвинені країни, де розміщені головні офіси автоконцернів та здійснюються розробки нових моделей – Японія, Німеччина, Південна Корея та США;

- країни, де розташовані виробничі площадки автоконцернів – Румунія, Туреччина, Узбекистан, Китай та Росія.

В розвинених країнах висока конкурентоздатність автопрому забезпечується масштабністю виробництва, постійним впровадженням передових технологій і технічних рішень та інтенсивним оновленням модельного ряду.

Слабкими сторонами є висока вартість робочої сили та соціальні стандарти, що змушує автоконцерни переміщувати виробництва в інші країни світу. Найперше це стосується бюджетних і середніх за вартістю

автомобілів (7 – 20 тис. євро), де частка витрат на оплату праці складає 12 – 18%.

За інформацією світової асоціації виробників автомобілів IOMVM, переміщення виробництва з розвинених країн у розвиваючі дало можливість автовиробникам знизити собівартість щонайменше на 5 – 7% (по бюджетних автомобілях економія сягає 10 – 12%).

Наприклад, перенесення компанією Renault виробництва бюджетної моделі Logan з Франції в Румунію на завод Дасія дозволило знизити її виробничу собівартість на 11%.

Переміщуючи виробництва, автомобільні концерни керуються двома мотивами:

- доступ до місцевого ринку збуту;
- зниження виробничих витрат.

У випадку організації автоконцерном нового виробництва, імпорт в дану країну аналогічних моделей, що виробляються в інших країнах світу, практично припиняється, і внутрішній попит покривається новим виробництвом.

З огляду на вищевикладене, при організації провідними автоконцернами повноцінного автовиробництва в Україні слід очікувати припинення імпорту автомобілів відповідних марок і, в першу чергу, з розвинених країн світу (Японія, Німеччина, Корея, США).

Окремо із зазначеного списку слід виділити Росію та Китай.

Як уже зазначалося вище, Росія протягом 2004 – 2011рр. знижувала свою присутність на українському ринку. Проте в Росії з 2006 року діє режим промислового збирання автомобілів, а з 2010 року «Стратегія розвитку автомобільної промисловості Російської Федерації на період до 2020 года».

Основна суть даних документів – налагодження провідними світовими автоконцернами сучасного виробництва автомобілів в Росії в обмін на доступ до внутрішнього ринку. Під дією зазначених документів в Росії організовано виробництва автомобілів компаніями General Motors, Toyota, Renault-Nissan, Mitsubishi, Fiat, Ford, Volkswagen. Після розгортання згаданих виробництв слід очікувати посилення конкурентного тиску на Україну, особливо з огляду на географічну близькість та режим вільної торгівлі між державами.

Поставки з Китаю на український ринок поки що є незначними (2,3 тис. од. в 2010 році), але з огляду на зростаючі обсяги виробництва (13,9 млн. од. в 2010 році) Китай здатний значно наростити експорт (в т.ч. в Україну), особливо після первинного насичення власного внутрішнього ринку.

Як свідчить світова практика, в організації нових виробництв спільним для всіх країн були високі ввізні мита на автомобілі протягом періоду становлення автопрому, та створення сприятливого інвестиційного середовища.

Нижче, в табл. приведено порівняння нормативно-правового середовища функціонування автопрому в Україні та основних країнах-конкурентах.

Таблиця – Нормативно-правове середовище функціонування автопрому в Україні та основних країнах-конкурентах

Показник	Країна				
	Україна	Росія	Китай	Туреччина	Узбекистан
Ввізне мито на нові автомобілі, %	0 – 10%	30 – 50%	30% (до 200% в окремі періоди)	65% (до 150% в період становлення автопрому)	30% + 1,5– 3\$/1см ³
Ввізне мито на імпорт обладнання для автопрому, %	3 – 5%	0%	0%	0%	0%
Податок на додану вартість на імпорт обладнання для автопрому, %	20%	0%	0%	0%	0%
Податок на прибуток, %	25%	0% (на прибуток, що реінвестується в розвиток)	0% (на прибуток, що реінвестується в розвиток)	0% (на прибуток, що реінвестується в розвиток)	0% (на прибуток, що реінвестується в розвиток)

На сьогодні Україна не інтегрована в світовий автопром, і на її території відсутні сучасні виробництва провідних світових компаній.

Існуюче в Україні крупно-вузлове збирання автомобілів через низьку технологічність є прибутковим і конкурентоздатним лише в умовах високого ввізного мита на імпорт готових автомобілів. Зниження мита з 25% до 10% в 2010 році призвело до часткової відмови іноземних виробників від крупно-вузлового збирання в Україні та збільшення частки імпорту в наповненні внутрішнього ринку.

Зазначене яскраво ілюструє приклад компанії Hyundai. В 2008 році із 45,6 тис. проданих компанією в Україні автомобілів 33,9 тис. од. (або 74%) було вироблено в Україні шляхом крупно-вузлового збирання. В 2010 році, після зниження ввізного мита до 10%, частка вироблених в Україні автомобілів Hyundai в структурі продаж на українському ринку знизилася до 30%.

Отже, в сприятливий період до 2010 року в Україні не було організовано сучасне виробництво автомобілів та автокомплектуючих, а держава не стимулювала залучення в цей процес провідних світових продуцентів.

Таким чином, ключовими проблемами вітчизняного легкового автомобілебудування є:

- відсутність сучасних технологічних ліній;
- низька масштабність та рівень локалізації виробництва;
- несприятливе нормативно-правове середовище.

Разом з тим, в Україні наявний потенціал для організації сучасного автопрому, про що свідчить зростання виробництва в 2000 – 2008рр.

Основними сильними сторонами вітчизняного автопрому є:

- зручна логістика - географічне розташування України в центрі Європи між двома ємкими авторинками – Євросоюзом (ЄС) та Росією;
- наявність підготовлених трудових ресурсів та нижча вартість робочої сили порівняно з європейськими країнами та Росією;
- ненасичений та зростаючий внутрішній ринок збуту.

Розглянемо детальніше суть сильних сторін вітчизняного автопрому.

Зручна логістика

Україна географічно розташована між двома значними автомобільними ринками - країнами ЄС та Росією, що формує логістичні переваги для розташування на її території виробництва автомобілів і комплектуючих, з подальшим їх експортом на ринки зазначених країн.

В структурі собівартості автомобіля частка витрат на логістику складає 5 – 8%, тому автовиробники розміщують виробництва якомога ближче до ринків збуту, наближаючи до нього виробництва автокомплектуючих. Тобто, оптимальною є модель створення автокластеру безпосередньо на споживчому ринку.

Також Україна має зручний вихід до Чорного моря та розвинену портову інфраструктуру, що дає можливість поставляти автомобілі та автокомплектуючі морським транспортом в країни далекого зарубіжжя.

Згадане сумарно виділяє Україну як логістично зручний майданчик для виробництва автомобілів та автокомплектуючих.

Трудові ресурси

Україна, в цілому, зберегла успадковану від СРСР систему освіти, і зараз більше 99% жителів отримують середню освіту. Згідно рейтингу ООН, за рівнем освіченості населення та якості середньої освіти Україна входить до числа 25 кращих країн світу.

В даний час державна система підготовки спеціалістів для автомобілебудування включає 40 професійних технічних училищ, 10 технікумів і технічних ліцеїв, 5 вищих навчальних закладів. Вона, хоча і не відповідає в повній мірі сучасним стандартам та вимогам підготовки кадрів, в цілому готує фахівців з добрими базовими навиками та здатністю за короткий проміжок часу навчитися на спеціалізованих виробничих курсах, стажуваннях, тренінгах, тощо.

Зазначене вигідно вирізняє Україну від азійських країн, які зараз розглядаються як нові виробничі площадки. Низький рівень освіченості та

відсутність базових професійних навичок в азійських робітників ускладнюють дотримання технологічної культури на виробництві.

Рівень професійної підготовки українських працівників значно перевищує професійний рівень азійських робітників, та за додаткової спеціальної підготовки не поступається рівню профпідготовки аналогічних працівників в східноєвропейських країнах.

Вартість робочої сили в Україні [13] співставна з азійськими країнами, та нижча ніж в Росії та в європейських країнах (рис. 2).

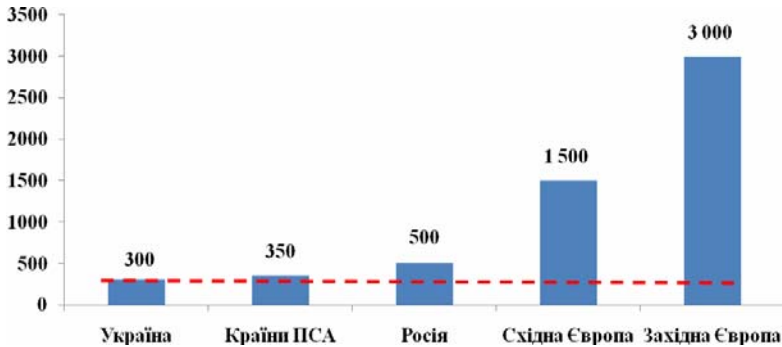


Рисунок 2 – Середньомісячний розмір зарплати робітника в промисловості різних країн світу, євро/місяць

Високий рівень безробіття в Україні (офіційно – 8,5%, неофіційно – понад 16%) стримуватиме зростання вартості робочої сили.

Найбільший потенціал трудових ресурсів мають густонаселені західноукраїнські області (Львівська, Закарпатська, Волинська) та великі східноукраїнські індустріальні міста – Запоріжжя, Донецьк, Харків, Дніпропетровськ.

Внутрішній ринок збуту

До 2020 року очікується зростання внутрішнього попиту на легкові автомобілі до 1,04 млн. одиниць.

Практичним прикладом реалізації сильних сторін вітчизняного автопрому є організація виробництва електроджгутів великими глобальними компаніями в західноукраїнських областях.

Основними слабкими сторонами вітчизняного автопрому є:

- відсутність сучасних технологічних ліній;
- низька масштабність та рівень локалізації виробництва;
- несприятливе нормативно-правове середовище;
- фінансова слабкість національних автовиробників;
- висока залежність від дій державних органів влади в частині надання пільг та преференцій.

Основні можливості зовнішнього середовища, що потенційно створюють додаткові переваги для українського автопрому, полягають в наступному:

- створення спеціальних промислових зон (індустріальних парків) розвитку автопрому (автокластери) для залучення провідних зарубіжних виробників, надання державою пільг та преференцій;
- зростання обсягів автокредитування;
- впровадження механізму утилізації старих автомобілів;
- стимулювання вітчизняного виробництва автомобілів за рахунок збільшення ввізного мита до >30%;
- створення сприятливого інвестиційного нормативно-правового середовища;
- впровадження вітчизняних наукових розробок, зокрема в матеріалознавстві (конструкційні матеріали), двигунобудуванні, виробництві акумуляторів.

Основні ризики для вітчизняного автомобілебудування полягають у наступному:

- розвиток конкурентного автопрому в Росії та Туреччині, як виробничих площадок провідних світових автоконцернів;
- підписання договору про режим вільної торгівлі з Євросоюзом, зі зниженням ставки на імпорт автомобілів до 0%;
- збереження низького рівня ввізного мита (10%) на імпорт легкових автомобілів;
- не стабільний і не функціональний характер чинного законодавства України в цілому, та на власність, підприємництво, інвестиції, приватизацію і промислову політику, зокрема;
- високі політичні ризики для довгострокових проектів в країні.

З вищевикладених ризиків переважна частина стосується загального політично-економічного клімату в державі, стабільності законодавства та виконання державою взятих зобов'язань. Отже, позиція державних органів влади є вирішальною для реалізації проекту розвитку національного автомобілебудування.

Висновки

Для українського автопрому основну конкуренцію зараз і в найближчому майбутньому формують автопроми Туреччини, Узбекистану, Румунії, Китаю та Росії, які розвиваються як виробничі майданчики провідних світових автопродуцентів.

Несприятливий політично-економічний клімат в державі, відсутність стабільності в законодавстві та невиконання державою взятих зобов'язань не дає жодних конкурентних мотивацій для організації місцевого виробництва автомобілів, незважаючи на вигідне географічне положення, розвинену транспортну інфраструктуру, підготовлені трудові ресурси.

Розвиток національного легкового автомобілебудування на пряму залежить від позиції державних органів влади.

Список літератури: 1. *Кривоконь О.Г.* Передумови та перспективи розвитку автомобілебудівної галузі в Україні / *О.Г. Кривоконь, А.І. Бондаренко* // Восточно-Европейский журнал передовых технологий. – 2011. – № 6/2 (54). – С. 46–50. 2. *Кишун В.А.* Виробництво легкових автомобілів: світові та вітчизняні тенденції / *В.А. Кишун* // Луцький національний технічний університет: зб. наук. праць. Електронне наукове видання. – 2003. – № 13. – С. 137 – 145. 3. *Рябчин О.М.* Аналіз пріоритетних напрямів економічного розвитку українсько-японських відносин / *О.М. Рябчин, К.О. Бієнко, К.І. Лісковець* // Науковий вісник НГУ. Економіка. – 2010. – № 3. – С. 80 – 84. 4. *Омельченко А.В.* Визначення основних напрямків розвитку автомобільного транспорту на довгострокову перспективу / *А.В. Омельченко* // Вісник Національного транспортного університету. – 2008. – № 17, Ч. 1. – С. 71 – 73. 5. *Малых С.В.* Изменения в выпуске важнейшей продукции машиностроения и перспективы ее спроса / *С.В. Малых* // Труды Одесского политехнического университета. – 2004. – № 1 (21). – С. 13 – 15. 6. *Холодный Ю.Ф.* Оптимизация производства автомобилестроительных предприятий с применением современных технологий / *Ю.Ф. Холодный, А.И. Богдан, В.Ю. Холодный* // Вісник КДПУ імені Михайла Остроградського. Транспорт. Дорожні та будівельні машини. – 2008. – № 6 (53), Ч. 1. – С. 98 – 101. 7. *Пирожкова Ю.В.* Особливості правового регулювання конкурентоспроможності автомобілебудівних підприємств в Україні: сучасний правовий аналіз / *Ю.В. Пирожкова* // Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки. – 2009. – № 1. – С. 106 – 110. 8. *Чобиток В.И.* Оценка уровня конкурентоспособности отечественных машиностроительных предприятий / *В.И. Чобиток* // Вестник национального технического университета “ХПИ”: сб. науч. трудов. Тематический выпуск “Технический прогресс и эффективность производства”. – 2010. – № 64. – С. 10 – 16. 9. ДП “Укрпромзовнішпекспертиза”. Програма розвитку легкового автомобілебудування України, 2011. – 116 с. 10. Українська консалтингова компанія ДП “Укрпромзовнішпекспертиза”. Режим доступу до сайту: <http://www.expert.kiev.ua>. 11. Третя щорічна міжнародна конференція з розвитку автомобільної індустрії України “AutoPROM.UA 2011”. Режим доступу до сайту: <http://www.autoprom.kiev.ua>. 12. Асоціація автопроизводителей Украины “УкрАвтопром”. Режим доступу к сайту: <http://ukrautoprom.com.ua>. 13. Державна служба статистики України. Режим доступу до сайту: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

Надійшла до редколегії 13.04.2012