

УДК 339.137.22/.25:629.33(477)

Латишев К.О., *ст. викладач*

Кременчуцький національний університет імені Михайла Остроградського

**ДІАГНОСТИКА ПРОБЛЕМ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ  
АВТОМОБІЛЕБУДІВНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ**

*Работа посвящена диагностике основных проблем конкурентоспособности автомобилестроительной отрасли страны. Проведён анализ деятельности предприятий, работающих на территории Украины, являющихся одним из основных источников, влияющих на увеличение товарооборота и на устойчивость денежной системы.*

**Ключевые слова:** *машиностроение, автомобильный рынок, конкурентоспособность, инвестирование.*

*The paper deals with the study of diagnostics of basic problems of national automobile industry competitiveness. The activity of enterprises which are functioning at the territory of Ukraine and are one of the basic sources that influence on trade turnover expansion and financial system stability has been analyzed.*

**Key words:** *machine building, automobile market, competitiveness, investment.*

**Постановка проблеми.** Нині на вітчизняному автомобільному ринку спостерігається дефіцит власної продукції. Перспективи зростання виробництва автомобілів українськими підприємствами обмежені не стільки відсутністю місткого ринку, скільки відсутністю додаткових ресурсів для інвестування в збільшення потужностей. За таких умов зростає актуальність питання стабільного функціонування та розвитку підприємств машинобудівної галузі. Особливої актуальності набуває діагностика проблем конкурентоспроможності автомобілебудівного комплексу, що є необхідним аргументом для потенційних інвесторів, оскільки дає їм можливість уникнути фінансових ризиків та підвищити стабільність економіки країни в цілому.

**Аналіз останніх досліджень.** Теоретичні аспекти проблем управління розвитком підприємств автомобілебудівної галузі розглядають багато науковців, зокрема А.Е. Воронкова, О.Л. Загорянська, Ю.Б. Іванов, О.Є. Кузьмін, В.А. Павлова, П.Г. Перерва, Л.І. Піддубна, С.І. Савчук, І.В. Смолін, О.М. Тищенко, В.В. Чернега та багато інших авторів. Однак недостатньо дослідженими залишаються питання ідентифікації тенденцій розвитку конкурентних переваг автомобільної продукції, яка є однією з впливових галузей, що навіть в умовах кризи істотно впливає на зростання товарообігу, зміцнення грошової системи, визначає потреби в продукції усього промислового комплексу країни.

**Постановка завдання.** Метою статті є проведення діагностики основних проблем конкурентоспроможності підприємств, що займаються випуском автомобілів для подальших перспектив їх розвитку.

**Виклад основного матеріалу.** У сучасних умовах рівень прогресивності економіки визначається характером інноваційно-інвестиційної діяльності та рівнем її активності. Модернізація українського господарства має стати проміжним етапом між економікою сучасною, сировинно-орієнтованою, та економікою майбутнього, тобто економікою знань. Пріоритетними стратегічними напрямками державної промислової політики, орієнтованої на структурну перебудову економіки в галузевому розрізі, є: перехід економіки на інноваційний шлях розвитку; структурна перебудова у промисловому секторі економіки; підвищення рівня та ефективності інвестиційного забезпечення реалізації структурно-інноваційних перетворень.

Саме тому важливим аспектом технологічного забезпечення реалізації цього напрямку є виділення як пріоритетних тих галузей розвитку постіндустріального суспільства, в яких Україна має випереджальні позиції порівняно з іншими країнами та спроможна розробити та вивести на ринок конкурентоспроможні рішення. Це такі галузі, як авіабудування, інформаційні технології та програмне забезпечення, біотехнології, нанотехнології, оптоелектроніка, транспорт, машинобудування тощо. Завоювання й утримання позицій на світових ринках високотехнологічної продукції досягається у жорсткій конкурентній боротьбі, де переваги забезпечуються не стільки цінами на продукцію, скільки її споживчими властивостями і якістю, удосконалення яких неможливе без опори на інновації [1, с. 12].

На жаль, дані Держкомстату України щодо товарної структури експорту з України у 2008 – 2010 рр. свідчать про те, що в експорті з України продовжують домінувати товари первинної переробки сировинних галузей. Частка високотехнологічної продукції в загальному обсязі українського експорту не перевищує 5 %. Для порівняння: цей показник сягає 20 % для трьох провідних країн цієї підсфери

(Ірландія, США та Великобританія). Частка малих і середніх інноваційних підприємств в Україні також незначна. Якщо середнє значення цього показника для Західної Європи становить 30 %, то для України – лише 12 % [2].

За цих умов саме машинобудуванню має відводитися вирішальне місце в промисловій політиці України, оскільки йому належить виняткова роль у прискоренні науково-технічного прогресу. Випускаючи знаряддя праці для різних галузей промисловості, машинобудування реалізує досягнення науково-технічного прогресу і забезпечує механізацію та автоматизацію виробництва. Відомо, що машинобудування є базовою галуззю промисловості по лінії виробництва тих видів інноваційного обладнання, яке буде використовуватись для виробництва інших видів промислової продукції. Тому саме машинобудування визначається першим стратегічним пріоритетним напрямком, в якому повинні провадитись інноваційні зміни [3, с. 165].

На сьогодні машинобудівний комплекс України охоплює два десятки спеціалізованих галузей; до його складу входять близько 400 промислових підприємств і 50 науково-дослідних організацій із загальною кількістю працюючих понад 200 тис. чол. Провідними підгалуззями машинобудівного комплексу є вагонобудування, автомобілебудування, суднобудування, авіаційна та аерокосмічна промисловість.

Обсяг продукції машинобудування на внутрішньому ринку становив близько 13 млрд. грн., а на зовнішньому – близько 6 млрд. грн. Проте, якщо на частку машинобудування у багатьох розвинених країнах світу припадає більше 30 % від загального обсягу промислової продукції, наприклад, в Японії, Німеччині, США питома вага машинобудування в промисловій структурі становить від 40 до 50 %, то частка продукції даного комплексу в загальному обсязі продукції промисловості України на кінець 2010 р. становила лише 16,5 % [4, 5].

Ці дані свідчать про невідповідність структури промисловості України світовим тенденціям і необхідність реструктуризації основних її галузей, у тому числі й машинобудування. Для більшості вітчизняних підприємств у наш час обсяги виробництва і збуту значно занижені порівняно з їх загальною номінальною потужністю. На жаль, Україна ще не готова протистояти впливу іноземної машинобудівної промисловості з багатьох причин, основною з яких є недостатня конкурентоспроможність галузі. Стратегію фінансово-економічної безпеки підприємств галузі слід розробляти, базуючись на ринкових механізмах виходу у безпечну зону, ефективній правовій базі, правильному виборі стратегії розвитку [6, с. 38].

По-перше, потрібно забезпечити випуск конкурентоспроможної продукції, яка за своїми якісними характеристиками (технічний рівень, новизна, надійність в експлуатації, ремонтпридатність) буде відповідати європейським і міжнародним стандартам. Крім технічних заходів (технічна модернізація машинобудівної галузі), істотним фактором у підвищенні рівня конкурентоспроможності промислової продукції є надання переваги імпорту передових технологій перед імпортом готової продукції, а також поступова відмова від імпортування продукції, яка могла б виготовлятися на території України.

По-друге, значний спад в машинобудуванні призвів до майже повної консервації галузевої науки. Галузеві науково-дослідні інститути перейшли в основному до сертифікаційної та торгово-посередницької діяльності. Тому стратегічним завданням є інтеграція науково-технічного комплексу з машинобудівною галуззю. Найбільш придатною і гнучкою формою управління наукою в інтересах виробництва мають стати технопарки, що дозволять у короткий термін досягти проривів у науково-технічних розробках і різко підвищити їх практичну віддачу.

Взагалі наявні в Україні резерви – розвинуті науково-технічний потенціал і виробничі потужності, широка диверсифікація машинобудівного комплексу в цілому – можуть використовуватися більш ефективно при державному регулюванні та підтримці даної галузі, а також розширенні взаємовигідного співробітництва країни з членами міжнародного співтовариства у сфері конкурентної політики, зокрема шляхом налагодження зв'язків з Європейською Комісією, укладення з іншими державами договорів про співпрацю у сфері захисту конкуренції. Розгляд основних тенденцій розвитку машинобудування і аналіз діяльності провідних вітчизняних підгалузей даного комплексу дозволяють стверджувати, що Україна має реальні шанси увійти в число розвинутих в галузі машинобудування країн, але за активної державної підтримки і розширення інноваційно-інвестиційної діяльності.

У цьому аспекті доцільність розвитку автомобілебудівної промисловості в Україні пояснюється значимістю цієї галузі не тільки для машинобудування, але й для відродження усього промислового виробництва країни. Автомобілебудування забезпечує розвиток багатьох суміжних галузей економіки, освоєння високих технологій, створення кінцевого продукту з високою часткою доданої вартості, зайнятість населення та належні відрахування до бюджетів.

Сьогодні на підприємствах автомобілебудівної промисловості України працює понад 90 тис. кваліфікованих спеціалістів, на підприємствах суміжних галузей – близько 200 тис. чол. За цих умов

розвиток підприємств автомобілебудівної промисловості і регулювання внутрішнього автомобільного ринку є стратегічними напрямками державної економічної політики [7].

За даними інформаційно-аналітичної групи AUTO-Consulting, в Україні станом на 01.01.2011 р. знаходилось 183 458 вантажівок виробництва СНД повною масою понад 16 тонн, іномарок – 31 906 од., що в відсотковому співвідношенні становить 82 і 18 % відповідно. Приріст парку за 2010 р. становив 11 775 од., причому найбільше за рахунок іномарок – 8143 од. (динаміка приросту 27,3 %), автомобілів виробництва СНД – 3632 од. (зростання 2,2 %) [8].

На жаль, зростання автомобілебудування в Україні загальмувала економічна криза. Так, на підприємствах автомобілебудівної галузі обсяг виробництва товарної продукції за I півріччя 2009 р. становив 2738,5 млн. грн., що становить 17,9 % до відповідного періоду минулого року. Реалізовано продукції на 3393 млн. грн., в т.ч. на експорт – 1056,0 млн. грн., що становить 30,8 % від реалізованої продукції. Обсяги виробництва автомобільної техніки за I півріччя 2009 р. скоротилися у 5,6 разу. Зокрема, порівняно з I півріччям 2008 р., виробництво легкових автомобілів скоротилося на 83,8 %, вантажних автомобілів – на 95,5 %, автобусів – на 83,1 %.

У структурі виробництва спостерігаються як позитивні, так і негативні тенденції: частка крупно-вузлового складання поступово знижується та вже в найближчі 2-3 роки може опуститися нижче рівня 50 %, поступившись лідерством дрібновузловому (СКД) складанню. Разом із цим поступово знижується й частка виробництва за повним циклом, на яке вже припадає менше 15 %. Найбільшим виробником легкових автомобілів в Україні залишається ЗАТ «ЗАЗ», що одночасно займається як вузловим складанням, так і виробництвом легкових автомобілів. За підсумками 2010 р., ЗАТ «ЗАЗ» вироблено більше 150 тис. автомобілів, за останні чотири роки (2007 – 2010 рр.) досягнуто майже триразове зростання виробництва (у 2007 р. завод зробив близько 60 тис. автомобілів). Основним партнером ЗАТ «ЗАЗ» є компанія General Motors, у тому числі її структурний підрозділ GM-Daewoo, що уклав із заводом угоду на складання автомобілів під торговельними марками Opel, Daewoo та Chevrolet [8].

Одним із найбільших підприємств, що спеціалізуються на складанні російських автомобілів, залишається «Кременчуцький автоскладальний завод» (КрАСЗ) корпорації «АІС», хоча темпи зростання виробництва на цьому підприємстві в 2010 р. дорівнювали нулю, що не характерно для галузі в цілому. У 2010 р. «Кременчуцький автоскладальний завод» виготовив 10 тис. автомобілів. З перспективних моделей варто зазначити складання китайських легкових автомобілів Geely, позашляховиків Ssang Yong та Great Wall. За 7 місяців 2011 р. спад виробництва становив 94 % порівняно з аналогічним періодом 2010 р.

Одночасно на позицію лідера серед вітчизняних складальних підприємств, що працюють із російськими виробниками, вийшла корпорація «Богдан», представлена двома основними виробничими майданчиками: у Луцьку та Черкасах. Основу складальної програми підприємства нині становлять автомобілі марки ВАЗ, при цьому побудований у Черкасах завод буде спеціалізуватися на випуску російських легкових автомобілів «Калина», «Пріора» і «Проект С».

Окрім російських автомобілів марки ВАЗ, перспективним також буде продовження співробітництва з корейськими компаніями, що включає випуск автомобілів Kia та Hyundai. У планах компанії на майбутнє розширення збирання модельного ряду автомобілів цих марок, у тому числі внесення в нього автомобіля Kia Ceed, що є одним із найбільш перспективних проектів зі збільшення частки корейських компаній на європейському ринку.

Практично єдиним великим автоскладальним підприємством в Україні, що не займається складанням російських автомобілів, є компанія «Сврокар» (Закарпатська обл.). ЗАТ «Сврокар» забезпечене з боку концерну Volkswagen Group (Skoda AUTO a.s.) сучасним технологічним устаткуванням, ліцензійною документацією й жорстким контролем якості. У 2010 р. компанія «Сврокар» виготовила близько 20 тис. автомобілів, що на 3,1 % більше, ніж у 2009 р. Завод спеціалізується на складанні автомобілів торговельних марок Volkswagen Group: у 2010 р. було зібрано 17 тис. автомобілів Skoda, близько 2 тис. Volkswagen та 700 Seat [8]. У першому півріччі 2011 р. завод скоротив виробництво на 32,75 %, або на 6 тис. автомобілів до 14 000 од.

Автобуси в Україні традиційно виготовляють на «Львівському автобусному заводі», який у 2006 р. було перейменовано на «Завод комунального транспорту», що ознаменувало розширення асортименту продукції, що випускається. На жаль, накопичений досвід виробництва автобусів та існуючі технології виробництва не змогли в 90-х роках минулого століття забезпечити підприємству стабільний портфель замовлень. Обмеженість попиту на великі міські автобуси сприяла істотній модернізації виробництва та удосконаленню моделей. Нині львівський автозавод пропонує інноваційну міську модель CityLAZ і туристичний висококомфортабельний лайнер NeoLAZ. Ці автобуси вдало пройшли сертифікацію в Західній Європі і по замовленню можуть бути оснащеними двигунами вищого стандарту Євро-4 (Євро-5).

Найбільшим виробником автобусів в Україні є корпорація «Богдан», що на декількох заводах, які їй належать, налагодила в 1999 р. випуск малих міських автобусів на базі двигунів і шасі виробництва японської компанії ISUZU. Ця автомобільна компанія ISUZU поставила перед собою завдання – зайняти в 2012 році у класі вантажівок 3,5 т преміум-позицію у середньому ціновому сегменті українського ринку. Ця компанія має фінансову можливість і бажання поставляти на український ринок високоякісні японські машини, але за ціною, нижчою західноєвропейських. За прогнозами на кінець 2012 р., продаж таких марок автомобілів становитиме 14 тис. з розвинутою мережею дилерських і авторизованих сервісних центрів. Крім корпорації «Богдан», складанням малих автобусів в Україні займаються також «Бориспільський автозавод», «Херсонський автоскладальний завод «Анто-Рус» і кілька підприємств із переустаткування російських мікроавтобусів під потреби вітчизняних перевізників [8].

Виробництво вантажних автомобілів в Україні, так само як і легкових, складається із власного виробництва та крупновузлового складання. Власне виробництво представлене гігантом автомобільної промисловості СПСР «Кременчуцьким автомобільним заводом» (зараз – Холдингова компанія «АвтоКрАЗ»). Основна спеціалізація підприємства – великовантажні автомобілі із вантажністю від 10 до 27 т, в тому числі самоскиди, лісовози, сідельні тягачі, які експлуатуються в усіх кліматичних зонах, включаючи північну та тропічну. Структура парку вантажних автомобілів в Україні повною масою понад 16 т показує, що автомобілі КрАЗ займають 16,21 % у своєму сегменті, що становить 37 543 автомобілів 1985 – 2010 рр. випуску.

Основними конкурентами автомобілів КрАЗ традиційно залишаються КамАЗ і МАЗ, в рейтингу КрАЗ на третьому місці. Проте, аналізуючи приріст парку, можна відзначити, що серйозними конкурентами є RENAULT, DAF, MAN. У 2010 р. автомобілів цих виробників зареєстровано значно більше, ніж КрАЗ (2222, 1746 і 1601 відповідно). Дещо відстають MERCEDES-BENZ і VOLVO, якими реалізовано 865 і 871 автомобілів відповідно. Частка КрАЗ у сегменті реалізації нових вантажних автомобілів за 2010 р. становила 16,4 %.

Таблиця 1

**Структура парку вантажних автомобілів вантажністю понад 16 т по марках (рейтинг) в Україні станом на 01.01.2011 р.**

Марка	Обсяг парку на 01.01.2010, од.	Структура парку на 01.01.2010, %	Обсяг парку на 01.01.2011, од.	Структура парку на 01.01.2011, %	Приріст парку за 2010 р., од.	Приріст парку за 2010 р., %
КамАЗ	7137	36,6%	72769	35,24%	2240	16,00%
МАЗ	40628	20,8%	42562	20,61%	2275	16,25%
КрАЗ	32898	16,9%	33478	16,21%	1168	8,34%
ЗИЛ	1197	6,13%	11758	5,69%	2	0,01%
УРАЛ	7177	3,69%	7013	3,40%	38	0,27%
Renault	4354	2,24%	6571	3,18%	2222	15,87%
MAN	4673	2,40%	6271	3,04%	1601	11,44%
Mercedes-Benz	4858	2,50%	5681	2,75%	865	6,18%
Volvo	4753	2,44%	5621	2,72%	871	6,22%
DAF	3828	1,97%	5564	2,69%	1746	12,47%
Scania	2125	1,09%	2561	1,24%	440	3,14%
Tatra	2407	1,24%	2374	1,15%	10	0,07%
Iveco	1519	0,78%	1901	0,92%	384	2,74%
Інші	2221	1,14%	2346	1,14%	136	0,97%
Всього	194 695	100,00%	206 470	100,00%	13 998	100,00%

Складено за даними річного звіту ХК «АвтоКрАЗ» в Електронній системі комплексного розкриття інформації емітентами цінних паперів (ЕСКРІН) [9].

На сьогодні ХК «АвтоКрАЗ» залишається єдиним найбільшим експортером вантажівок в Україні, при цьому автомобілі КрАЗ відмінно зарекомендували себе в найскладніших кліматичних умовах. У 2011 р. експорт автомобілів КрАЗ досяг 2000 од. КрАЗ значно збільшив поставки своєї техніки в країни СНД (у 2011 р. 1843 автомобілі були відвантажені споживачам у країни СНД, у тому числі більше

1500 автомобілів – у Російську Федерацію). Серед поставок у країни далекого зарубіжжя експорт КрАЗ становив близько 5 %. У 2011 р. автомобілі КрАЗ експортувалися в Афганістан, В'єтнам, Гану, Гвінею, Екваторіальну Гвінею, Іран, Кубу, Нігерію, Польщу й інші країни світу. Однак компанія не обмежується лише експортом і спрямовує зусилля на внутрішній ринок, розробляючи нові моделі відповідно до вимог основних українських замовників, у тому числі будівельних і промислових компаній [10].

Таким чином, аналіз стану купівлі вантажних автомобілів показує, що на українському ринку домінують автомобілі російського виробництва. Це пояснюється їх порівняно невисокою вартістю, а також менталітетом споживачів, а саме, доступністю запасних частин. На початок 2011 р. в структурі продажу вантажних автомобілів повною масою 3,5 т в Україні частка автомобілів виробництва країн СНД становила 81 % – це ГАЗ, ЗІЛ, КамАЗ. Активно просувались недорогі китайські вантажні автомобілі (DongFeng, FAW), які завоювали 12 % українського ринку, та автомобілі європейських виробників з часткою 7 %, виділяючись високою ціною.

У такій ситуації розвиток автомобільної промисловості України безпосередньо залежить від приходу серйозних іноземних інвесторів, які принесуть у галузь не тільки капітал у фінансовій формі, але й нові технології виробництва.

**Висновки.** Підсумовуючи, можна сказати, що навіть в умовах кризи автомобілебудування істотно впливає на зростання товарообігу, зміцнення грошової системи, визначає потреби у продукції усього промислового комплексу країни. Аналіз стану і тенденцій розвитку автомобілебудівного комплексу України, а також умов його функціонування свідчить про те, що у вітчизняній економіці ще формуються передумови зростання конкурентоспроможності цієї галузі.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Мазаракі А.А. Світовий ринок товарів та послуг: підручник: у 2 ч. / Мазаракі А.А., Воронова С.М., Юхименко В.В. – Х.: Вид-во “Ранок”, 2008. – Ч. 1. – 240 с.
2. Державний комітет статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.ukrstat.gov.ua](http://www.ukrstat.gov.ua)
3. Почтовюк А.Б. Регіональне управління конкурентоспроможністю місцевих підприємств / Почтовюк А.Б., Загорянська О.Л., Карлик Ю.Ю.; Кременчуцький держ. політехн. ун-т. – Кременчук: Християнська Зоря, 2006. – 242 с.
4. Бридун С.В. Тенденції розвитку внутрішнього ринку продукції машинобудування / С.В. Бридун // Економіка прогнозування. – 2003. – № 1. – С. 92–101.
5. Постанова Кабінету Міністрів України від 18 квітня 2006 р. № 516 «Про затвердження Державної програми розвитку машинобудування на 2006 – 2011 роки» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua>
6. Машинобудування в Україні: тенденції, проблеми, перспективи / [під заг. ред. чл.-кор. НАН України Б.М. Данилишина]. – Ніжин: ТОВ «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2007. – 308 с.
7. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 03 серпня 2006 р. № 452-р «Про схвалення Концепції розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів у період до 2015 року» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua>
8. Інформаційно-аналітична група AUTO-Consulting [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.autoconsulting.com.ua](http://www.autoconsulting.com.ua)
9. Електронна система комплексного розкриття інформації емітентами цінних паперів (ЕСКРІН) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.eds.ssmc.gov.ua](http://www.eds.ssmc.gov.ua)
10. Офіційний сайт Холдингової компанії «АвтоКрАЗ» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.autokraz.com.ua](http://www.autokraz.com.ua)
11. Новицький В.С. Міжнародна економічна діяльність України: підручник / Новицький В.С. – К.: КНЕУ, 2003. – 948 с.

*Стаття надійшла до редакції 12.03.2012.*