

ІСТОРИЧНІ ТЕНДЕНЦІЇ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯ У РОКИ НЕЗАЛЕЖНОСТІ УКРАЇНИ

Висвітлено історичні тенденції та проблеми автомобілебудівної галузі у роки незалежності України. Визначено перспективи розвитку виробництва вітчизняних автомобілів, що полягають у значному підвищенні якості продукції з використанням новітніх науково-технічних досягнень; активізації державної політики у напрямі стимулювання розвитку сучасного високотехнологічного виробництва; здійсненні реструктуризації і модернізації потужностей автомобілебудівних підприємств; реалізації ефективної соціальної та інноваційно-інвестиційної політики.

Ключові слова: історичні тенденції, проблеми, перспективи розвитку, автомобілебудування, виробництво автомобілів, легкові та вантажні автомобілі

Автомобілебудування є галуззю, що визначає рівень економічного розвитку країни, оскільки її продукція задовольняє найважливіші соціально-економічні потреби суспільства, забезпечує обіг товарів, значною мірою встановлює розмір платоспроможного попиту, створюючи для населення спонукальні мотиви до розширення цього попиту за рахунок підвищення ділової активності та зростання продуктивності праці. Враховуючи масовий характер виробництва автомобілів, технічну складність продукції, використання якої спричиняє безпосередній вплив на економіку, енергетику та екологію країни, автомобілебудування стає в умовах ринку одним із основних споживачів досягнень науково-технічного прогресу, рушійною силою подальшого розвитку науки і техніки.

Дослідженню історії розвитку вітчизняного автомобілебудування та його державної підтримки, оптимізації діяльності автомобілебудівних підприємств із застосуванням сучасних технологій, оцінці рівня їх конкурентоздатності присвячено праці М. Ф. Дмитриченка, М. О. Кизима, Є. С. Колбасіна, О. Г. Кривоконя, М. В. Міщенко, Г. В. Пасова, А. В. Перетятка, А. М. Редзюка, Б. І. Хорошуна, В. М. Чуприни, О. М. Язвінської та ін. Однак встановленню історичних тенденцій розвитку автомобілебудування у роки незалежності України приділено недостатньо уваги. Потребують дослідження існуючі проблеми в сучасних суспільно-політичних умовах країни та визначення перспектив розвитку вітчизняного автомобілебудування на майбутнє.

Метою статті є аналіз історичних тенденцій та проблем автомобілебудування в Україні упродовж 1990-х – 2010-х років і встановлення перспектив його розвитку на майбутнє.

Друга половина ХХ ст. характеризувалась інтенсивним розвитком автомобілебудівної галузі, підтвердженням чого є динаміка світового виробництва автомобілів. При тому, що у 1940 р. було виготовлено 4 млн. автомобілів, вже через десятиліття у 1950 р. цей показник збільшився вдвічі, а у 2000 р. досяг відмітки 45 млн. одиниць. У січні 2015 р. відбулося зниження рівня продажів на автомобільному ринку України до 2,5 тис. автомобілів у місяць, що наблизилось до позначки кінця 1990-х років¹. Такий істотний спад вітчизняного автомобільного ринку пов'язаний з безліччю чинників, перший з яких – зростання цін на автомобілі у 3–4 рази. Таке зростання цін, у свою чергу, пов'язане зі зміною курсу валют та девальвацією гривні. Другим, не менш важливим чинником, стали зміни в законодавстві, такі як лібералізація ставок мит на імпорт легкових автомобілів і прийняття рішення про скасування екологічного податку та акцизу на переобладнання автомобілів. Політична ситуація у країні, хвилі мобілізації, поряд з іншими перерахованими вище чинниками, призвели до вкрай негативного впливу на показники автомобільного ринку в сегменті автомобілів як українського виробництва, так і реалізації імпортованих транспортних засобів.

У другій половині ХХ ст. автомобілебудівна галузь України, як і решти країн колишнього СРСР, не була розвинена на належному рівні. Для української автомобільної промисловості характерна чітка спеціалізація випуску окремих видів автомобілів з розміщенням у промисло-

во розвинених районах, що мали найсприятливі умови для організації внутрішньої та міжгалузевої кооперації. Україна була єдиним виробником легкових малолітражних автомобілів (Запорізький автомобільний завод); середніх міських, усіх видів туристичних і міжміських автобусів (Львівський автобусний завод); автомобілів підвищеної прохідності (Луцький автомобільний завод); великовантажних лісовозів, трубовозів та багатоцільових автомобілів, а також автотранспортних вантажопідйомністю 5 т і більше (Кременчуцький автомобільний завод)². Українське автомобілебудування мало значну залежність від постачання комплектуючих з країн СРСР. Здобуття економічної незалежності призвело до руйнування майже всіх економічних зв'язків, що спричинило зниження виробництва автомобілів та занепад автомобілебудівної галузі.

У 1990-х роках, на фоні загального спаду виробництва, автомобілебудівні підприємства опинилися на межі банкрутства. На початок XXI ст. вітчизняні технології автомобілебудування відставали від світових щонайменше на 20–30 років³. У 2000 р. виробництво автомобілів скоротилося порівняно з 1990 р. на 80–90% і становило 31,8 тис. одиниць. Ситуацію, яка склалася, можна було охарактеризувати як критичну – підприємства не мали коштів для модернізації виробництва, а їх продукція не користувалась достатнім попитом через неналежну якість⁴. Основні моделі вітчизняних автомобілів морально застаріли і не відповідали потребам ринку. Модернізація автомобілебудівних підприємств, переорієнтація їх на випуск конкурентоспроможної продукції виявилися менш рентабельними і більш витратними, ніж автомобілі, складені з імпортованих комплектуючих. Встановлення пільг для імпортних агрегатів та комплектуючих сприяли розвитку автоскладальної промисловості.

Тимчасове зменшення податкового тиску і створення умов для інвестування дозволили у 2004 р., порівняно з 2000 р., збільшити виробництво автомобілів у 5,6 разів, а питому вагу вітчизняних автотранспортних засобів на автомобільному ринку України довести до 56%⁵. Світова фінансово-економічна криза 2008 р. призвела до занепаду вітчизняної автомобілебудівної галузі. Це проявилось у зменшенні упродовж 2009–2010 рр. виробництва всіх автотранспортних засобів у 2,6–3,1 рази, порівняно з 2005 р., і становило відповідно 69,6 та 83,3 тис. автомобілів⁶. У 2015 р. відбулось значне зниження виробництва автомобілів до 8,3 тис. одиниць, що призвело до занепаду вітчизняної автомобілебудівної галузі. Це спричинило спад виробництва в суміжних галузях та всіх постачальників; зниження попиту на вітчизняну продукцію на фоні низької платоспроможності населення; значне зменшення обсягів експорту⁷.

На початку XXI ст. відмічено доволі значну потенційну ємність вітчизняного автомобільного ринку. Це зумовлено тим, що в Україні дуже низький рівень забезпеченості населення автомобілями, а існуючий обсяг продажів не забезпечує навіть просте відтворення автомобільного парку. За рівнем забезпеченості населення автомобілями Україна значно поступається більшості східноєвропейських країн і значно відстає від країн Заходу, де цей показник становить 400–500 автомобілів на 1 тис. населення⁸. Тому, на сьогодні перед вітчизняними автомобілебудівними підприємствами стоїть завдання – зберегти клієнта.

На сьогодні автомобілебудівна промисловість України складається з підприємств-виробників моторизованих нерейкових транспортних засобів. Зокрема легкових, вантажних та спеціалізованих автомобілів, автобусів, тролейбусів, тракторів, мотоциклів, а також деталей і комплектуючих до них. До галузі належать підприємства, що спеціалізуються на дизайні, конструванні, виробництві, маркетингу та продажу моторизованих нерейкових транспортних засобів. Відповідно до державного класифікатора товарів і послуг, до продукції автомобілебудування належать автомобілі, корпуси та причепа автомобілів та автомобільне обладнання⁹.

Нині вітчизняне автомобілебудування представлено наступними підприємствами: легкові автомобілі (ПрАТ «ЗАЗ», м. Запоріжжя); вантажівки, спеціальні автомобілі та військова автомобільна техніка (ПрАТ «АвтоКрАЗ», м. Кременчук); міські й магістральні автобуси (ТОВ «Сіті транспорт груп» Холдинг «ЛАЗ», м. Львів), автомобілі підвищеної прохідності (ДП «Автоскладальний завод №1» ПАТ «АК Богдан Моторс», м. Луцьк). Автомобілебудівні заводи тісно співпрацюють з підприємствами, які випускають двигуни, окремі вузли та агрегати автомобілів (м. Мелітополь, Полтава, Херсон та ін.), електрообладнання (м. Сутиска – Вінницька обл., м. Херсон та ін.) та запасні частини (м. Чернігів та ін.)¹⁰. Значне місце в автомобільній промисловості України займають автоскладальні підприємства. Виробництво автомобілів за повним циклом залишається менш вигідним, ніж складання з імпортних агрегатів, що призводить до скорочення асортименту та падіння конкурентоспроможності вітчизняного автомобілебудування.

Основними проблемами розвитку автомобілебудування в Україні є: недозавантаження виробничих потужностей, які використовуються в середньому на 30–40%; високий рівень морально та фізично застарілих основних фондів автомобілебудівних підприємств – відповідно

50–60% та 60–70%; недостатня забезпеченість сировинними ресурсами; залежність від імпорту запасних частин; відносно низький техніко-економічний рівень, слабо розвинене виробництво комплектувальних частин¹¹. Крім того, фінансові та інтелектуальні ресурси не зосереджуються на провідних напрямках науково-технічного прогресу.

Основними чинниками спаду галузі автомобілебудування в Україні є низька конкурентоспроможність автомобільної продукції. З одного боку, внаслідок значного загострення конкурентної боротьби з боку закордонних виробників, насамперед, у сегменті малих та малих середніх класів автомобілів, де представлена українська продукція, з іншого, внаслідок низької її якості, тобто технічного рівня¹². В усіх трьох сегментах ринку (легкові та вантажні автомобілі і автобуси) продукція галузі автомобілебудування України має низьку ціну та низький технічний рівень. Тому невідкладними повинні стати першочергові заходи саме з покращання якості вітчизняної продукції шляхом надання фінансової допомоги галузі автомобілебудування, що забезпечить підвищення її конкурентоспроможності не тільки на внутрішньому, а й на зовнішніх ринках, значно розширивши їх географію¹³. З метою підвищення технічного рівня та конкурентоспроможності продукції автомобілебудівної галузі та якнайскорішого виведення її з кризи, потрібно удосконалити механізм державної підтримки, що передбачає наявність багаторівневої структури, яка забезпечить координацію заходів їх взаємоузгодження за напрямками та термінами.

Світовий досвід підтверджує, що автомобілебудування є прибутковою галуззю, зумовлює розвиток суміжних підгалузей промисловості, забезпечує значну кількість робочих місць та наповнює високими відрахуваннями бюджет країни. Пріоритетність її розвитку як наукоємного сектору економіки виправдала себе та значною мірою допомогла багатьом країнам перейти до групи високорозвинених. Цьому сприяла дія таких чинників, як невелика тривалість технологічного циклу виробництва автомобілів; значна серійність виробництва; швидкий обіг коштів; можливість залучення у виробництво особистих коштів покупців¹⁴. Крім того, паралельно з розвитком галузі збільшуються обсяги виробництва і створюються нові робочі місця в інших галузях промисловості. Разом з тим, щоб організувати в Україні виробництво сучасних конкурентоспроможних автомобілів необхідна не тільки відповідна конструкторська, технологічна й виробнича база, але й ефективне регулювання інноваційно-інвестиційним процесом.

Можна зробити висновок, що галузь автомобілебудування, яка в багатьох країнах світу є пріоритетною, в роки незалежності України розвивається доволі повільно, а останніми роками взагалі занепала. Основними проблемами вітчизняного автомобілебудування є відносно низький техніко-економічний рівень, слабо розвинене виробництво комплектувальних виробів та неналежна реалізація потенціалу міжнародного науково-технічного співробітництва. Основним напрямом розвитку автомобільної промисловості України повинно стати значне підвищення якості продукції з використанням новітніх науково-технічних досягнень. Перспективи розвитку автомобілебудування в Україні, здатного задовольнити потреби внутрішнього та зовнішнього ринків, залежать від: активізації державної політики у напрямках стимулювання розвитку сучасних високотехнологічних виробництв; здійснення реструктуризації і модернізації потужностей; зниження рівнів енергоємності та ресурсоемності підприємств; здійснення підприємствами ефективною соціальною та інноваційно-інвестиційною діяльністю; удосконалення виробничого, фінансового та маркетингового менеджменту на вітчизняних автомобілебудівних підприємствах.

¹ Григор'єва Ю. А. Специфіка розвитку автомобілебудівного ринку України // Економіка: реалії часу. 2016. – №3(25). – С. 124.

² Дмитриченко М. Ф., Язвінська О. М., Хорошун Б. І. Історія автомобільного транспорту. – К., 2011. – С. 150.

³ Редзюк А. М. Автомобільний транспорт України: стан, проблеми, перспективи розвитку: монографія. К., 2005. – С. 109.

⁴ Краузе О. І., Радинський С. В. Перспективи розвитку Автопрому // Економіка та управління підприємствами. – 2016. – Вип. 13. – С. 295.

⁵ Тарасова Н. В., Калініченко О. С., Романенко В. А. Машинобудування в Україні: тенденції, проблеми, перспективи. – Ніжин, 2007. – С. 192.

⁶ Коломієць І. Ф., Рифяк Р. Р. Ринок автомобілів в Україні: особливості функціонування і розвитку // Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України. – 2013. – Вип. 1(99). – С. 547.

⁷ Кизим М. О., Колбасін Є. С. Державна підтримка автомобілебудування в Україні: монографія. – Харків, 2011. – С. 203.

⁸ Краузе О. І. Тенденція розвитку ринку автомобілебудівної промисловості України // Галицький еконо-

мічний вісник. – Тернопіль, 2016. – Т. 50. – № 1. – С. 115.

⁹ Там само. – С. 114.

¹⁰ Дмитриченко М. Ф., Язвінська О. М., Хорошун Б. І. Історія автомобільного транспорту. – К., 2011. – С. 151.

¹¹ Ковалевський Л. Г. Автомобілебудування України: складні часи сьогодення та перспективи розвитку // Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. – 2014. – №1(72). – С. 56.

¹² Перетятко А. В. Аспекти розвитку вітчизняного легкового автомобілебудування // Економіка: реалії часу. – 2013. – №5(10). – С. 32.

¹³ Кизим М. О., Колбасін Є. С. Державна підтримка автомобілебудування в Україні: монографія. – Харків, 2011. – С. 204.

¹⁴ Тарасова Н. В., Калініченко О. С., Романенко В. А. Машинобудування в Україні: тенденції, проблеми, перспективи. – Ніжин, 2007. – С. 192.

Отражены исторические тенденции и проблемы автомобилестроительной отрасли в годы независимости Украины. Определены перспективы развития производства отечественных автомобилей, которые заключаются в значительном повышении качества продукции с использованием новейших научно-технических достижений; активизации государственной политики в направлении стимулирования развития современного высокотехнологического производства; осуществлении реструктуризации и модернизации мощностей автомобилестроительных предприятий; реализации эффективной социальной и инновационно-инвестиционной политики.

Ключевые слова: исторические тенденции, проблемы, перспективы развития, автомобилестроение, производство автомобилей, легковые и грузовые автомобили

Historical tendencies and problems of motor industry are reflected in the years of independence of Ukraine. The prospects of development of home car that consist in the considerable upgrading of products with the use of the newest scientific and technical achievements production are certain; activations of public policy are in the direction of stimulation of development of modern hi-tech production; feasible restructuring and modernisations of powers of motor industry enterprises; realization of effective social and innovative-investment policy.

Keywords: historical tendencies, problems, prospects of development, motor industry, car production, passenger and freight cars.