

С. О. Тхор,
к. е. н., доцент, доцент кафедри економіки підприємства,
Східноукраїнський національний університет ім. В. Даля

КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ АВТОМОБІЛЕБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ*

S. A. Tkhor,
PhD in economics, assistant professor department of economy enterprise, East Ukrainian National University of V. Dahl, Luhansk city

COMPETITIVENESS MOTOR INDUSTRY

В статті визначено міжнародні позиції вітчизняного автомобілебудування, динаміку виробництва автомобілів в Україні, структуру зовнішньої торгівлі продукції автомобілебудування. Виявлено проблеми розвитку вітчизняної автомобілебудівної галузі.

In the article certainly international positions domestic motor industry, dynamics car production in Ukraine, pattern trade products motor industry. The problems development domestic motor industry are investigational.

Ключові слова: конкурентоспроможність, ринок, галузь, експорт, імпорт.
Key words: competitiveness, market, industry, export, import.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ У ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК ІЗ ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ЧИ ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ

Автомобілебудівна галузь України спроможна шляхом залучення та використання новітніх технологій закріпити посткризове відновлення економіки, підвищити рівень інноваційної безпеки та конкурентоспроможності країни. Вона швидко реагує на інновації, має невеликий технологічний цикл, значну серійність і можливість залучення коштів покупців, створюючи мультиплікативний ефект. Автомобілебудування у країнах ЄС є пріоритетною інноваційною галуззю разом з біотехнологією, електронікою, інформаційно-комунікаційними технологіями, фармакологією, виробництвом медтехніки. Одне робоче місце в автопромисловості дає роботу 7—10 фахівцям суміжних галузей (металургії, машинобудування, хімічної, електротехнічної та ін.). Важливість цього процесу важко недооцінити, тому питання дослідження розвитку автомобілебудівної галузі країни є актуальним і своєчасними.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ, В ЯКИХ ЗАПОЧАТКОВАНО РОЗВ'ЯЗАННЯ ДАНОЇ ПРОБЛЕМИ І НА ЯКІ СПИРАЄТЬСЯ АВТОР, ВИДІЛЕННЯ НЕ ВИРІШЕНИХ РАНІШЕ ЧАСТИН ЗАГАЛЬНОЇ ПРОБЛЕМИ, КОТРИМ ПРИСВЯЧУЄТЬСЯ ОЗНАЧЕНА СТАТТЯ

Дослідженням розвитку транспортної галузі України та її регіонів займаються такі науковці, як Ю. Пашенко, Д. Прейнер, С. Пирожков, А. Гаджинський та інші. Заслужують на увагу публікації О. Собкевич, Є. Белашова. З урахуванням поглиблення європейської інтеграції необхідності адаптації транспортної системи України до міжнародних стандартів, важливого значення набуває подальше вивчення проблем та перспектив розвитку транспортної системи України, особливо це стосується автомобілебудування.

ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ (ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ)

Метою статті є виокремлення проблем розвитку галузі автомобілебудування та обґрунтування заходів щодо підвищення її конкурентоспроможності.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ З ПОВНИМ ОБґРУНТУВАННЯМ ОТРИМАНИХ НАУКОВИХ РЕЗУЛЬТАТІВ

Світові позиції вітчизняного автомобілебудування у період 2003—2010 рр. значно погіршилися. Міжнародна організація авто-виробників присвоїла Україні у 2010 р. 37 місце серед 40 країн-виробників автомобілів (у 2003 р. — 35). Річне виробництво автомобілів в Україні за 2003—2008 рр. збільшилося вчетверо (до 423,1 тис.), після чого у 2009 р. різко знизилось втричі у порівнянні з 2008 р., а у 2010 р. зросло на 19,9 %, не досягнувши навіть рівня 2003 р. (рис. 1).

Світова фінансово-економічна криза також негативно вплинула на вітчизняне автомобілебудування. Виняткового скорочення зазнало виробництво легкових автомобілів — у 2010 р. їх виробництво склало 18,7 % від обсягів виробництва у передкризовому 2008 році. Аналогічний показник для автобусів становив 26,5 %, вантажних автомобілів — 41,5 % (рис. 2).

Структура зовнішньої торгівлі свідчить, що вітчизняний експорт автомобілів спрямовано у країни СНД, незначні поставки відбулися до Нідерландів, Єгипту, Ірану та Сирії. Основним ринком збуту вироблених в Україні автомобілів лишається Росія: у 2010 р. у РФ надійшло 95,9 % українського експорту легкових авто, 82,7 % автобусів, 41,6 % вантажівок (табл. 1).

Імпортуються авто в країну переважно з РФ, Японії, Німеччини, що зумовлено традиційними зв'язками, а також намаганням залучити на вітчизняний ринок найбільш якісні моделі.

Одним з суттєвих чинників зростання від'ємного сальдо у зовнішній торгівлі України, є залежність від імпорту автомобілів — продукції транспортного машинобудування (табл. 2).

Сьогодні на внутрішньому ринку автомобілебудівної промисловості відмічається значне зростання співвідношення між імпортом і вітчизняним виробництвом, що згражує втратою позицій вітчизняних виробників і занепадом вітчизняного автопрому взагалі (рис. 3).

* Стаття подана для участі у Міжнародній науково-практичній конференції "Бізнес та інновації у сучасному світі" (м. Луганськ, 1—2 квітня 2013 року)

Якщо у 2008 р. внутрішня потреба в нових автобусах задовольнялась за рахунок імпорту на 28,7 %, то у 2010 р. цей показник зріс до 38,6 %; потреба у нових легкових автомобілях у 2008 р. задовольнялась імпортованими новими вантажні автомобілі у 2008 р. задовольнялась імпортованими поставками на 47,9 %, а у 2010 р. — на 58,6 %; імпортовані нові вантажні автомобілі у 2008 р. задовольняли 86,5 % внутрішньої потреби, а у 2010 р. — 91,9 %. Для підтримки вітчизняного автовиробника асоціація "Укравтопром", на підставі звернень Запорізького автомобілебудівного заводу (ЗАЗ), Кременчуцького автоскладального заводу (КрАСЗ) і компанії "Єврокар", вимагає на 4 роки ввести мито на ввезення автомобілів в Україну. Це пов'язано насамперед з тим, що продажі українських автомобілів скорочуються, середнє завантаження заводів у 2010 р. не перевищувало 20 %, а число їхніх працівників скоротилося в 3,5 разу. Вітчизняні автовиробники вимагають врахувати їхні позиції в переговорному процесі зі створення зони вільної торгівлі з ЄС. Виробники автомобілів пропонують в якості тимчасового регулювання ринку ввести квоти на імпорт транспортних засобів і встановити мінімум 10 річний перехідний період, протягом якого поступово знижуватимуться ставки ввізного мита на продукцію машинобудування. Таке нововведення покликане полегшити адаптацію українських заводів до нових умов діяльності у рамках зони вільної торгівлі.

Українське автомобілебудування має слабо розвинуте виробництво комплектуючих і відносно низький техніко економічний рівень. Лише 27,8 % підприємств галузі застосовують технологічні процеси за середнім віком у межах 5 років. Ступінь зношеності основних засобів в автомобілебудівній промисловості на рівні 69,3 %, отже, здатність галузі щодо оперативного задоволення потреб внутрішнього та зовнішнього споживача своєю продукцією в умовах існуючого зростання попиту є сумнівною. Заявки винахідників галузі до патентних відомств інших країн на видачу охоронних документів обчислюються одиницями [3].

Автомобільна промисловість України залежить від імпорту комплектуючих через відсутність власних виробників комплектуючих прийнятної ціни і якості. Розвинута мережа мають лише ЗАТ "ЗАЗ" та корпорація "Богдан", які завдяки 50 % локалізації виробництва в Україні і одержанню сертифікату СТ-1 нарощують безмитний експорт в Росію українських брендів — легкових авто Богдан-2110 та 2111 за ліцензією АвтоВАЗ, ЗАЗ Сенс. Обсяг і номенклатура імпорту комплектуючих у 2008 р. вказують на пріоритетні напрямки організації відповідних імпортозаміщуючих виробництв в Україні (табл. 3).

Не реалізується належним чином міжнародне науково технічне співробітництво, у т.ч. через створення альянсів з автомобільними гігантами світу. Досвід засвідчує, що сучасна автомобільна індустрія характерна створенням масштабних автоальянсів (GM-Toyota, GM-Renault-Nissan, GM-Fuji Heavy Industries Ltd, Daimler Chrysler-Hyundai Motor) з метою реалізації спільних високотехнологічних проектів, вдосконалення системи постачання, прискореного випуску нових моделей. За прогнозами експертів, до 2020 р. у світі може залишитись близько 10 корпорацій, які будуть володіти всіма автомобільними брендами [2].

Україна не виявляє достатньої активності у придбанні акцій іноземних автокомпаній та будівництві своїх автозаводів за кордоном. Приклади тут поки що поодинокі. З придбанням контрольного пакету акцій великої польської автокомпанії Fabryka Samochodow Osobowych запорізький ЗАТ "ЗАЗ" отримав переваги у витратах на НДДКР і доступ до нових мереж постачання комплектуючих, одержав можливість використання кваліфікації польських працівників, розширив доступ до ринків ЄС [5].

Фігурують перспективи у налагодженні виробництва автомобілів світових автомобільних корпорацій в Україні; прикладами вдалого співробітництва тут є організація виробництва автомобілів компаній GM, Skoda, Renault, Hyundai, Chery, Ssang Yong, Geely.

Вітчизняний "автопром" не зосереджує фінансові та інтелектуальні ресурси на провідних напрямках науково-технічного прогресу, зокрема на інноваціях останніх років: створення гібридних авто та електроавтомобілів, розробка інтегрованих стартер-генераторів, автоматичних коробок передач, активних підвісок, приладів нічного бачення, електронних систем керування, устроїв автоматичної підтримки швидкості руху, цифрової автомобільної телефонної та радіоапаратури, полімерних композитних матеріалів, впровадження комп'ютерного моделювання автомобілів та ін. Співробітництво з провідними компаніями за цими напрямками та активізація власних НДДКР, патентування успішних результатів таких робіт за кордоном значно посилити б позиції вітчизняного автомобілебудування. Наприклад, ще в 2005 р. в Україні було розроблено систему комбінованого живлення ЗАЗ-110206 "Таврія-Гібрид" і нову версію електроустаткування електромобіля ЗАЗ-11091 "Таврія-Електро", які пройшли успішні дорожні випробування. Однак, ці роботи припинені.

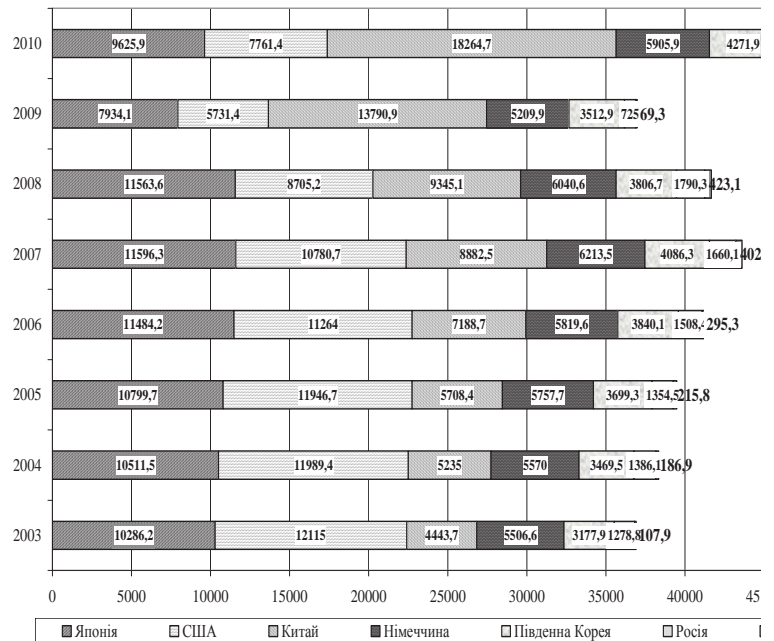


Рис. 1. Динаміка виробництва автомобілів в окремих країнах, тис. од. [1]

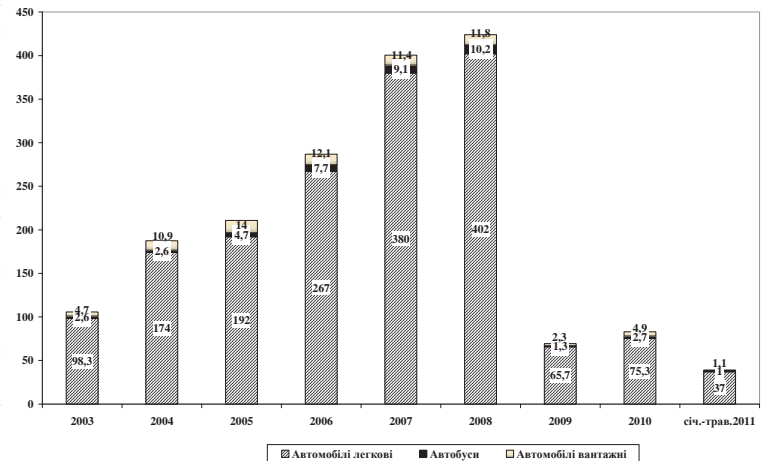


Рис. 2 Виробництво автомобілів в Україні в 2003—2011 рр., тис. од. [1]

Таблиця 1. Географічна структура експорту/імпорту України продукції автомобілебудування у 2010 р. [2]

		Головні країни-партнери (% від загальних вартості / кількості)	
Автомобілі легкові			
експорт	217,5 млн \$ 32,7 тис. од.	Росія (95,9 / 95,8); Азербайджан (2,3 / 2,5)	
імпорт	1743,5 млн \$ 106,8 тис. од.	Японія (28,7 / 20,8); Німеччина (18,6 / 12,7); Сполучене Королівство (8,6 / 5,6); Респ. Корея (6,9 / 8,9); США (6,6 / 2,8); Росія (6,3 / 16,6); Туреччина (3,6 / 5,8); Румунія (3,1 / 6,6); Словаччина (3,1 / 2,0); Угорщина (2,1 / 1,7); Іспанія (1,7 / 1,1); Франція (1,5 / 2,2)	
Автобуси			
експорт	21,4 млн \$ 0,5 тис. од.	Росія (82,7 / 84,4); Вірменія (6,0 / 5,8)	
імпорт	31,2 млн \$ 1,7 тис. од.	Росія (36,8 / 37,5); Німеччина (22,1 / 31,3); Білорусь (11,8 / 2,8); Республіка Корея (5,3 / 1,0); Туреччина (3,4 / 0,9)	
Автомобілі вантажні			
експорт	61,1 млн \$ 2,2 тис. од.	Росія (41,6 / 39,3); Іран (18,3 / 6,1); Нідерланди (15,2 / 5,2); Єгипет (6,2 / 2,0); Грузія (4,7 / 3,2); Азербайджан (4,1 / 2,6); Сирійська Республіка (3,3 / 27,6); Білорусь (2,1 / 6,3)	
імпорт	426,6 млн \$ 55,4 тис. од.	Німеччина (37,6 / 49,8); Росія (12,9 / 7,2); Нідерланди (7,9 / 12,8); Білорусь (7,4 / 0,7); США (6,3 / 0,3); Франція (4,6 / 6,5); Польща (4,4 / 5,0); Туреччина (3,0 / 1,9); Японія (2,8 / 0,2); Італія (1,9 / 2,3); Бельгія (1,3 / 1,8).	

Таблиця 2. Динаміка зовнішньої торгівлі України продукцією транспортного машинобудування (млн дол. США) [3]

Роки		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Машинобудування, у т. ч.	ЕК	3633,6	5658,1	4627,8	5559,3	8486,3	10905,1	6887,9	3262,4
	ІМ	5715,6	7784,9	10049,5	13701,5	19776,0	26693,8	9072,3	3664,3
наземні транспортні засоби	ЕК	144,9	255,7	361,6	587,2	998,9	1243,8	381,4	540,6
	ІМ	1698,1	2246,8	3022,9	4898,5	7770,8	11370,3	1963,2	3320,6
залізничні трамваї локомотиви	ЕК	549,8	1490,4	964,2	1067,0	1841,2	2653,2	777,1	2400,9
	ІМ	142,4	188,6	145,8	183,5	334,1	632,6	92,7	276,2
аеронавігаційні або космічні апарати	ЕК	174,7	130,8	143,4	238,6	252,5	224,6	193,1	123,8
	ІМ	21,6	43,6	35,9	49,3	86,7	45,0	52,2	32,1
плаваючі засоби морські та річкові	ЕК	114,7	157,9	178,8	185,8	213,1	199,7	244,9	197,1
	ІМ	12,3	15,3	14,9	16,9	25,1	43,6	55,7	35,4

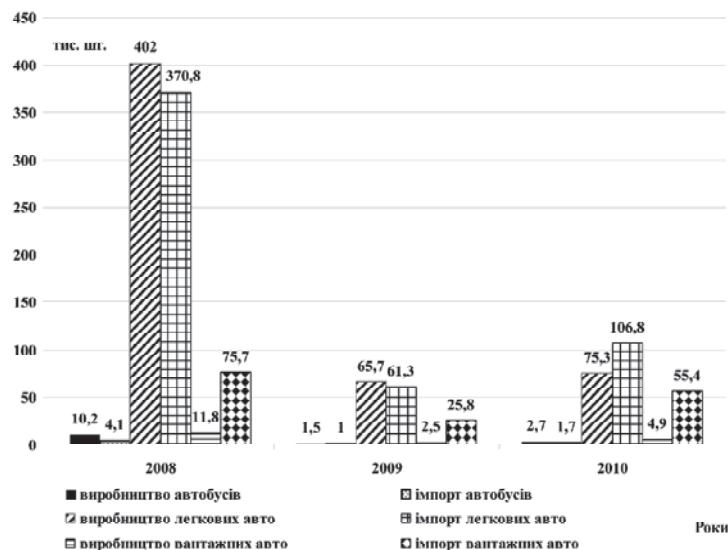


Рис. 3. Динаміка розвитку внутрішнього ринку нових автомобілів в Україні [1]

Таблиця 3. Експорт/імпорт України комплектуючих частин та агрегатів для автопромисловості у 2010 р. (млн дол. США) [4]

Комплектуючі частини	ЕК	ІМ	Комплектуючі частини	ЕК	ІМ
Кузови та кабіни	4,8	142,9	Радіатори	4,5	13,4
Коробки перелач	3,5	28,0	Глушники та вихлопні труби	0,7	13,2
Мости різні та їх частини	5,8	27,6	Зчеплення та їх частини	6,7	21,9
Колеса, їх частини	37,4	42,7	Рульові колеса, колонки	2,3	20,4
Амортизатори підвіски	2,9	43,8	Накладки гальмові	7,0	12,2

Сьогодні в Україні позначається відставання вітчизняного "автопрому" у впровадженні екологічних стандартів Євро. Поки що чинним екологічним стандартом у країні залишається Євро-2, і більшість українських автовиробників не поспішає переходити на Євро-3 і вищі, оскільки перехід на кожну вищу екологічну модифікацію підвищує вартість автомобіля на 3-5 %. Внаслідок втрати вартісної переваги переведення під Євро-3, Запорізький автозавод у січні 2011 р. зняв з виробництва автомобілі "Славути" (ЗАЗ-1103) і "Таврія пікап" (ЗАЗ-110557).

Не вирішено проблеми утилізації старих авто, що має стати важливим інноваційним напрямом. На відміну від розвинутих країн-автовиробників, в Україні робота у цьому напрямку практично не починалася: відсутні відповідні законодавчі акти, технології, інфраструктура, система заохочень автовласників. Заходи щодо заохочення утилізації старих авто введені в 12 європейських країнах — у Франції, наприклад, премія складає від 1,0 до 5,0 тис. євро, в Італії — від 1,0 до 6,5 тис. євро, у Сполученому Королівстві за 10-річне авто виплачують 2 тис. фунтів стерлінгів. У РФ завершено державну програму утилізації старих автомобілів. За умовами програми автовласникам, машини яких старші 10 років, пропонується обміняти свій автомобіль на сертифікат у розмірі 50 тис. руб. для покупки нової машини, виробленої на території Росії. Програму було розпочато 8.03.2010

р. і проведено у декілька етапів, останній з яких стартував наприкінці квітня 2011 року. У цілому за час дії програми було видано 600 тис. сертифікатів, на що з державного бюджету країни було витрачено 30 млрд рублів.

Україна відстає від інших країн щодо стимулювання розвитку автомобільної промисловості. Наприклад, на подолання кризи в автомобільній галузі у Великобританії виділено 3,2 млрд дол. США, Польща запровадила відшкодування покупцям нових автомобілів сплачених сум ПДВ, у Росії за державними замовленнями автопром отримав суму, що еквівалентна 6,7 млрд дол. США. Китай завдяки гнучкій податковій політиці, введенню низки пільг, запровадженню системи стимулювання НДДКР вийшов за підсумками 2009 р. на перше місце в світі за кількістю виготовлених автомобілів (13,8 млн, що на 47,8 % вище показника 2008 р.). Уряд України прийняв розпорядження, за яким доручено протягом 2010 р. підготувати проект "Державної цільової економічної програми розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів на період до 2015 року", яку на сьогодні не прийнято.

ВИСНОВКИ З ДАНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ І ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК У ДАНОМУ НАПРЯМІ

Задоволення попиту на внутрішньому ринку на продукцію автомобілебудівної промисловості здійснюється за рахунок нарощування виробництва авто іноземних марок, що відбувається на тлі згорання розробок вітчизняних брендів. Міжнародне співробітництво України в сфері автомобілебудування концентрується, в основному, на поставках у країну комплектуючих для складальних виробництв. Не приділяється належної уваги науково технологічному співробітництву на основі розвитку патентно ліцензійної діяльності, трансферу технологій, міжнародної кооперації із спільної розробки перспективних авто-

мобілів. Висока вразливість галузі під час кризи в значній мірі обумовлена зволіканням технологічного переозброєння, низькою інноваційною активністю підприємств, браком власних оригінальних розробок. Відсутність в Україні виваженої стратегії розвитку автомобільної промисловості гальмує проведення технологічної модернізації галузі, стримує надходження іноземних інвестицій, укладення угод щодо співробітництва з закордонними автомобільними компаніями. Обмеженість українського експорту автомобілів переважно ринками країн СНД та ігнорування можливостей поширення присутності на ринках Африки, Латинської Америки, окремих азійських країн створює загрозу зменшення обсягів експорту відносно недорогих і прийнятних за якістю авто. Українському автопрому бракує ініціативи та наполегливості в створенні альянсів з провідними світовими автокомпаніями, у придбанні акцій іноземних автокомпаній та будівництві своїх автозаводів за кордоном. Наявний науково-технічний потенціал країни у створенні відповідних сучасному рівню авто не використовується. Фінансові, інтелектуальні, матеріально-технічні ресурси вітчизняного автопрому не концентруються на провідних напрямках науково-технічного прогресу, не враховуються світові тенденції вдосконалення екологічних параметрів продукції, не вирішується проблема утилізації старих авто.

Література:

1. Транспортний портал [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.ukrauto.ua/production_fso.htm
2. International Organization of Motor Vehicle Manufacturers [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://oica.net/category/production-statistics>
3. Обстеження потенціалу виробництва високотехнологічної промислової продукції. Держкомстат України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://ukrstat.gov.ua>
4. Статистичний збірник Держкомстату України "Наукова та інноваційна діяльність в Україні" — Київ — 2010. — С. 321 — 327.
5. Собкевич О., Белашов Є. Щодо протидії прихованому впливу капіталу з України через контрольовані іноземні компанії. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua>

УДК 330.4 (075.8)

*Т. Р. Фецович,
аспірант кафедри обліку у бюджетній та соціальній сфері,
Тернопільський національний економічний університет*

МЕТОДИЧНІ АСПЕКТИ МОДЕЛЮВАННЯ СТРАТЕГІЧНОГО АНАЛІЗУ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА*

*T. R. Fetsovych,
post-graduate student of accounting in the public and social services, Ternopil National Economic University*

METHODOLOGICAL ASPECTS OF MODELING STRATEGIC ANALYSIS ENTERPRISE

В статті визначено необхідність моделювання діяльності підприємства із застосуванням загального методу стратегічного аналізу, що розглядається як підвищення ефективності аналізу для забезпечення ефективного розвитку підприємства.

The paper identified the need for modeling the enterprise using the general method of strategic analysis, seen as increased efficiency analysis for effective development.

Ключові слова: моделювання, стратегічний аналіз, аналітичний показник, синтетичний показник, лінійна багатомірна модель, лінійна екстраполяція.

Key words: modeling, strategic analysis, analytical index, a synthetic indicator, linear multifactor model, linear extrapolation.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ У ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК ІЗ ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ЧИ ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ

Для здійснення ефективного управління підприємством необхідно обрати певну модель, тобто стратегію, якою воно буде керуватись при здійсненні його господарської діяльності. При виборі моделі стратегічного аналізу діяльності підприємства керівник повинен врахувати ряд факторів, що пов'язані із специфікою господарювання підприємства, його фінансовими можливостями та загальною стратегією розвитку. Тому процес моделювання є досить актуальним в даний час, оскільки вдало вибрана модель дозволить підприємству розвиватись у перспективі.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ, В ЯКИХ ЗАПОЧАТКОВАНО РОЗВ'ЯЗАННЯ ДАНОЇ ПРОБЛЕМИ І НА ЯКІ СПИРАЄТЬСЯ АВТОР, ВИДІЛЕННЯ НЕ ВИРІШЕНИХ РАНІШЕ ЧАСТИН ЗАГАЛЬНОЇ ПРОБЛЕМИ, КОТРИМ ПРИСВЯЧУЄТЬСЯ ОЗНАЧЕНА СТАТТЯ

Проблемі дослідження теоретичних аспектів стратегічного аналізу підприємств та проблеми вибору найбільш ефективних методів його здійснення зробили такі відомі вітчизняні науковці і фахівці, як І. Бланка, Ф. Бутинця, П. Головка, М. Ковальчука, Є. Мниха С. Сагової, К. Редченка, В. Рудницького, І. Фаріона, а також розглядали зарубіжні вчені І. Ансофф, В. Винокурова, С. Кузнєцова, М. Круглов, В. Макарова, С. Оборська, А. Панов, М. Портер, А. Стрікланд, А. Томпсон, Р. Фатхутдінов, З. Шершньова та інші.

* Стаття подана для участі у Міжнародній науково-практичній конференції "Бізнес та інновації у сучасному світі" (м. Луганськ, 1—2 квітня 2013 року)