

ШЕВЧЕНКО

Інна Юріївна

shevchenko.khnadu@gmail.com



к.е.н., доцент, Харківський
національний автомобільно-
дорожній університет

УДК 338.242.4

КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯ ТА РИНКУ ПРОДАЖУ АВТОМОБІЛІВ В УКРАЇНІ

CONCEPTUAL FOUNDATIONS OF THE STATE REGULATION OF DEVELOPMENT OF THE AUTOMOTIVE INDUSTRY AND AUTOMOBILES SALE MARKET IN UKRAINE

У статті представлено порівняльний аналіз Концепції розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів у період до 2015 року та Концепції Державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування на період до 2020 року. Окреслено перспективи подальшої трансформації Концепції Державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування на період до 2020 року.

В статье представлен сравнительный анализ Концепции развития автомобильной промышленности и регулирования рынка автомобилей в период до 2015 года и Концепции Государственной целевой экономической программы развития легкового автомобилестроения на период до 2020 года. Определены перспективы дальнейшей трансформации Концепции Государственной целевой экономической программы развития легкового автомобилестроения на период до 2020 года.

The article presents the comparative analysis of the Concept for the development of the automotive industry and the regulation of the automobiles market in the period up to 2015 and the Concept of the State target economic program for the development of the car automotive industry up to 2020. The prospects of the further transformation of the Concept of the State target economic program for the development of the car automotive industry up to 2020 are outlined.

Ключові слова: автомобілебудування, ринок продажу автомобілів, державне регулювання, концепція, державна цільова програма

Ключевые слова: автомобилестроение, рынок продажи автомобилей, государственное регулирование, концепция, государственная целевая программа

Keywords: automotive industry, automobiles sale market, state regulation, concept, state target program

ВСТУП

Невід'ємною та стратегічно важливою частиною вітчизняного машинобудування є автомобілебудування, представлене головним чином легковим і вантажним автомобілебудуванням та автобусобудуванням.

Підприємства автомобілебудування в Україні вже тривалий час потерпають від складних і систематичних проблем, вплив яких суттєво негативним чином позначився на їх економічному потенціалі та конкурентоспроможності, кількісні та якісні параметри чого детально відображено у попередніх публікаціях автора [1-2].

У таких умовах актуалізується необхідність активізації державної підтримки підприємств вітчизняного автомобілебудування, що потребує відповідного концептуального підґрунтя.

МЕТА РОБОТИ полягає в дослідженні концепту-

альних засад державного регулювання розвитку автомобілебудування та ринку продажу автомобілів в Україні.

МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

При проведенні дослідження використано загальнонаукові та спеціальні методи, зокрема, метод аналізу та синтезу, метод індукції та дедукції, системний підхід, порівняльний аналіз.

Інформаційну базу дослідження складає чинна нормативно-правова база у сфері регулювання розвитку вітчизняного автомобілебудування та національного ринку продажу автомобілів.

РЕЗУЛЬТАТИ

Вперше в історії незалежної України державну концепцію розвитку вітчизняного автомобілебудування та національного ринку продажу автомобілів було сформовано у 2006 р. через затвердження розпо-

рядженням Кабінету Міністрів України Концепції розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів у період до 2015 р. [3]. Як свідчать результати попередніх досліджень автора [4-5], зазначена концепція була в цілому ефективною та мала велику ймовірність досягнення планових показників, перепорою чому стала світова фінансово-економічна криза 2008 р..

У 2014 р. розпорядженням Кабінету Міністрів Ук-

раїни у дію вводиться Концепція Державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування на період до 2020 р. [6], положеннями якої нині і регламентується розвиток вітчизняного автомобілебудування.

Здійснено порівняльний аналіз зазначених концепцій розвитку автомобілебудування в Україні, представивши основні результати у табл. 1.

Таблиця 1

Порівняльний аналіз концепцій державного регулювання розвитку автомобілебудування та ринку продажу автомобілів в Україні [складено автором]

Елемент концепції	Концепція розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів у період до 2015 р. (КРАПРРА) [3]	Концепція Державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування на період до 2020 р. (КДЦЕПРЛА) [6]	Коментар
1	2	3	4
Мета	забезпечення розвитку вітчизняної автомобільної промисловості, просування вітчизняної продукції на міжнародний ринок, а також підвищення ефективності виробництва конкурентоспроможної автомобільної техніки шляхом модернізації діючих і утворення нових підприємств	забезпечення розвитку та конкурентоспроможності вітчизняного легкового автомобілебудування, що базується на інноваційно-інвестиційній моделі розвитку, з рівнем локалізації понад 55 %, покриттям внутрішнього попиту автомобілями вітчизняного виробництва на 70 %, збільшенням випуску легкових автомобілів до 734,4 тис. одиниць та нарощуванням експортного потенціалу до 220,3 тис. автомобілів	За формулюванням мети КДЦЕПРЛА є більш цільовим документом, ніж КРАПРРА, про що свідчить: 1) зосередження концепції виключно на легковому автомобілебудуванні; 2) наявність кількісних вимірників показників ефективності нормативно-правового акту.
Завдання	1) забезпечення вітчизняного автомобільного ринку технікою, що відповідає міжнародним вимогам з екології та безпеки; 2) створення умов для ефективного використання нових, а також розвитку і модернізації діючих потужностей з виробництва автомобільної техніки, комплектувальних виробів, вузлів, агрегатів і запасних частин; 3) збільшення обсягу і розширення номенклатури автомобільної техніки, комплектувальних виробів, вузлів, агрегатів і запасних частин, що виробляються на вітчизняних підприємствах з використанням новітніх технологій; 4) забезпечення розвитку конкуренції у сфері виробництва, продажу та обслуговування автомобільної техніки; 5) зменшення собівартості автомобільної техніки, комплектувальних виробів, вузлів, агрегатів і запасних частин; 6) підвищення продуктивності праці; 7) інтеграція вітчизняних підприємств з виробництва комплектувальних виробів, вузлів, агрегатів і запасних частин у світове автомобілебудування; 8) утворення із залученням інвесторів, зокрема іноземних, нових підприємств з виробництва автомобільної техніки, комплектувальних виробів, вузлів, агрегатів і запасних частин; 9) збільшення обсягів виробництва легкових автомобілів, оновлення парку автобусів загального користування за рахунок випуску більш комфортабельних автобусів, а також автобусів, пристосованих для перевезення інвалідів.	1) створення передумов для технічного та технологічного переоснащення підприємств галузі сучасним швидко переналаджуваним обладнанням для щорічного нарощування потужностей виробництва з використанням високоякісних конструкцій, прогресивних матеріалів, досконалої механіки та електроніки; 2) забезпечення розвитку конкуренції у сфері виробництва, продажу та обслуговування автомобільної техніки; 3) зменшення собівартості автомобільної техніки, комплектувальних виробів, вузлів, агрегатів і запасних частин; 4) підвищення продуктивності праці; 5) інтеграції вітчизняних підприємств з виробництва комплектувальних виробів, вузлів, агрегатів і запасних частин у світове автомобілебудування; 6) утворення із залученням інвесторів, зокрема іноземних, нових підприємств з виробництва автомобільної техніки, комплектувальних виробів, вузлів, агрегатів і запасних частин; 7) сприяння інноваційному розвитку вітчизняної автомобілебудівної галузі шляхом отримання доступу до сучасних технологій розроблення, підтвердження відповідності і безпечного експлуатування конкурентоспроможної на світовому ринку продукції.	Має місце дублювання завдань концепцій, зокрема, завдання КДЦЕПРЛА під порядковими номерами 2, 3, 4, 5, 6 є повними аналогами завдань КРАПРРА під порядковими номерами 4, 5, 6, 7, 8. Ті ж завдання КРАПРРА і КДЦЕПРЛА, що сформульовані іншим чином, фактично за суттю є також ідентичними: так, завданнями КРАПРРА під порядковими номерами 1, 2, 3, 9, як і завданнями КДЦЕПРЛА під порядковими номерами 1 і 7, передбачається нарощування обсягів виробництва автомобільної продукції через впровадження інноваційних техніки та технологій, приведення якості автомобілів вітчизняного виробництва до міжнародних стандартів, вихід автовиробників на світовий ринок тощо. Такі запозичення свідчать, у першу чергу, про те, що частина проблем забезпечення конкурентоспроможності підприємств вітчизняного автомобілебудування на ринку автомобілів не були вирішені взагалі чи були вирішені в неповній мірі.

Продовження табл. 1

1	2	3	4
Заходи	1) забезпечення рівних умов для діяльності підприємств автомобільної промисловості; 2) посилення контролю у сфері економічної конкуренції на автомобільному ринку; 3) проведення ефективної митно-тарифної політики з метою захисту інтересів вітчизняного виробника та створення умов для удосконалення технологій, які застосовуються у виробництві автомобільної техніки; 4) сприяння реалізації інвестиційних проектів, у яких беруть участь українські та іноземні суб'єкти господарювання; 5) удосконалення системи стандартизації та сертифікації в автомобільній промисловості; 6) розвиток лізингу в галузі виробництва і реалізації автомобільної техніки, зокрема загального користування; 7) розроблення нормативно-правових актів з питань утилізації автомобільної техніки та організації її переробки; 8) сприяння розробленню та виконанню програм підготовки висококваліфікованих кадрів для автомобілебудівної галузі.	1) проведення ефективної митно-тарифної політики з метою захисту інтересів вітчизняного виробника та створення умов для удосконалення технологій, які застосовуються у виробництві автомобільної техніки; 2) поліпшення нормативно-правового регулювання та інвестиційного середовища, всебічне сприяння залученню передових технологій у розвиток автомобілебудівної галузі, стимулювання автовиробників до реінвестування прибутку в розвиток власного виробництва; 3) удосконалення системи стандартизації та сертифікації в автомобілебудівній галузі; 4) сприяння розвитку лізингу в галузі виробництва і реалізації автомобільної техніки; 5) удосконалення нормативно-правових актів з питань утилізації автотранспортних засобів; 6) сприяння підготовці висококваліфікованих кадрів для автомобілебудівної галузі; 7) стимулювання продажу автомобілів вітчизняного виробництва на внутрішньому ринку протягом перших п'яти років; 8) створення національного науково-дослідного випробувального центру перспективних технологій автомобільної техніки на базі нотифікованої ООН технічної служби України.	Схожа «запозиченість» характерна і для формулювання завдань досліджуваних нормативно-правових актів: так, завдання КДЦЕПРЛА під порядковими номерами 1, 3, 4, 5, 6 є фактично ідентичними завданням КРАПРРА під порядковими номерами 3, 5, 6, 7, 8. Завдання ж КРАПРРА під порядковими номерами 1, 2, 4 і завдання КДЦЕПРЛА під порядковим номером 2 також є схожими за своєю суттю та передбачають трансформацію нормативно-правової бази державного регулювання розвитку автомобілебудування у напрямку створення привабливого інвестиційного середовища з точки зору вітчизняних і іноземних суб'єктів господарювання. Разом з тим КДЦЕПРЛА додатково передбачає завдання під порядковими номерами 7 і 8, якими вказується на необхідність забезпечення кількісного та якісного розвитку автомобільної галузі.
Очікувані результати	1) створити за участю іноземних автомобілебудівників сучасне виробництво автомобільної техніки, комплектувальних виробів, вузлів, агрегатів і запасних частин; 2) забезпечити виробництво високотехнологічної продукції; 3) підвищити конкурентоспроможність вітчизняних підприємств автомобільної та суміжних галузей промисловості, забезпечити їх просування на світовий ринок; 4) розширити ринок експорту продукції підприємств автомобільної промисловості; 5) поліпшити економічну та соціальну інфраструктуру підприємств автомобільної промисловості; 6) довести річні обсяги виробництва легкових автомобілів до 500 тис., вантажних автомобілів – до 45 тис., автобусів – до 20 тис. одиниць; 7) підвищити рівень зайнятості населення, знизити рівень безробіття, додатково створивши 15-20 тис. робочих місць; 8) збільшити обсяг надходження до бюджетів податків, зборів (обов'язкових платежів); 9) задовольнити попит населення на сучасну автомобільну техніку.	1) створення близько 175,8 тис. нових робочих місць, у тому числі 46,8 тис. у виробництві автомобілів та 129 тис. у виробництві комплектувальних виробів; 2) зростання обсягів виробництва легкових автомобілів до 734,4 тис.; 3) відновлення частки легкових автомобілів вітчизняного виробництва в загальному обсязі споживання автомобілів на внутрішньому ринку до 57 відсотків за перші п'ять років; 4) збільшення податкових надходжень від підприємств легкового автомобілебудування до бюджетів усіх рівнів у розмірі близько 47,7 млрд. гривень; 5) розвиток кластерів та індустріальних (промислових) парків, зокрема з виробництва автомобілів і комплектувальних виробів; 6) розвиток високотехнологічних виробництв комплектувальних виробів, у тому числі для поставок на експорт; 7) впровадження ресурсозберігаючих, екологічно чистих інноваційних технологій;	КДЦЕПРЛА є більш конкретизованою ніж КРАПРРА та в цілому включає схожі показники ефективності реалізації програмного документу: пункти 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9 КРАПРРА загалом відповідають пунктам 12, 13, 14, 15, 2, 1, 4, 3 КДЦЕПРЛА. Утім положеннями КДЦЕПРЛА передбачено отримання значно більшого економічного та соціального ефекту від реалізації нормативного акту. Також в КДЦЕПРЛА приділено значно більше уваги екологічним аспектам конкурентоспроможності вітчизняної автомобілебудівної продукції на національному та світовому ринках.

Продовження табл. 1

1	2	3	4
		8) зменшення застосування у виробництві токсичних матеріалів та перехід на безвідходні технології; 9) підвищення надійності і довговічності продукції; 10) удосконалення і розширення сервісної мережі; 11) запровадження комплексу заходів щодо утилізації автотранспортних засобів; 12) створення за участю іноземних автовиробників сучасного виробництва автомобільної техніки, комплектувальних виробів, вузлів, агрегатів і запасних частин; 13) виробництво високотехнологічної продукції; 14) підвищення конкурентоспроможності вітчизняних підприємств автомобілебудівної та суміжних галузей промисловості і їх просування на світовий ринок; 15) розширення ринків експорту продукції підприємств вітчизняної автомобілебудівної промисловості; 16) зниження рівня імпортозалежності та вирівнювання торговельного балансу країни.	Окремо слід зазначити на тому, що в КДЦЕПРЛА, на відміну від КРАПРРА, передбачено нарощування не лише експортного потенціалу підприємств вітчизняного автомобілебудування, а й зменшення імпортозалежності ринку автомобілів в Україні (в першу чергу ринку легкових автомобілів). Проте, не дивлячись на більшу змістовну повноту і досконалість КДЦЕПРЛА у порівнянні з КРАПРРА, має місце певна неузгодженість мети та очікуваних результатів у частині забезпечення попиту населення легковими автомобілями вітчизняного виробництва (у пункті 3 – 57 %, у меті – 70%).

ВИСНОВКИ

Тим самим, можна прийти висновку щодо того, що хоч Концепція Державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування на період до 2020 р. є більш конкретною за змістом, ніж Концепція розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів у період до 2015 р., проте потребує подальшого вдосконалення. Зокрема, досі відсутня у відкритому доступі дорожня карта реалізації Концепції Державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування на період до 2020 р., що унеможливує здійснення моніторингу з метою оцінки ефективності реалізації досліджуваного програмного документу. Також відкритим залишається питання щодо окремого розроблення концепцій розвитку вантажного автомобілебудування та автобусобудування в Україні.

Список використаних джерел

1. Шевченко І.Ю. Автомобілебудування як провідна підгалузь машинобудування в Україні / І.Ю. Шевченко // Проблеми і перспективи розвитку підприємництва: Збірник наукових праць ХНАДУ. – Х.: ХНАДУ. – 2015. – № 3(10). – Т. 1. – С. 68-74.
2. Shevchenko I.Yu. Diagnostics of the economic potential of the leading enterprises of automotive industry in Ukraine / I.Yu. Shevchenko // Actual problems of economics, management and law in modern social and economic environment: Collection of scientific articles. –

Pegasus Publishing, Lisbon, Portugal, 2015. – P. 108-112.

3. Про схвалення Концепції розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів у період до 2015 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 3 серпня 2006 р. № 452-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/452-2006-p>.

4. Shevchenko I.Yu. Analysis of efficiency of a Concept of the automotive industry development and regulation of the automobiles market in Ukraine / I.Yu. Shevchenko // Economics, Management, Law: current state and perspectives of development: Collection of scientific articles. – Thorpe-Bowker®, Melbourne, Australia, 2015. – P. 53-57.

5. Шевченко І.Ю. Цільове програмування як ефективний метод державного регулювання розвитку автомобілебудування в Україні / І.Ю. Шевченко // Перспективи розвитку транспортного комплексу: Матеріали IV Всеукр. наук.-практ. конф., м. Дніпропетровськ, 5-6 листопада 2015 р. – Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2015. – С. 53-55.

6. Про схвалення Концепції Державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування на період до 2020 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 15 січня 2014 р. № 25-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/25-2014-p>.