

ШЕВЧЕНКО

Інна Юрїївна

shevchenko.khnadu@gmail.com

УДК 338.26



ГАРМОНІЗАЦІЙНА МОДЕЛЬ ФОРМУВАННЯ ДЕРЖАВНОЇ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯ

HARMONIZATION MODEL FOR THE FORMATION OF THE STATE STRATEGY OF THE AUTOMOTIVE INDUSTRY DEVELOPMENT

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

SHEVCHENKO Inna Yuriivna – PhD in Economics, Associate Professor, Kharkiv National Automobile and Highway University

У статті розроблено модель формування державної стратегії розвитку автомобілебудування, якою, на відміну від наявних у науковій літературі моделей державного протекціонізму автомобілебудівної галузі, передбачено гармонізацію проекту державної стратегії розвитку автомобілебудування та стратегії розвитку автомобілебудівних підприємств. Розроблена гармонізаційна модель формування державної стратегії розвитку автомобілебудування містить уніфіковану модель державного регулювання розвитку автомобілебудівної галузі, яка дозволяє формувати комплекс державних заходів у сфері автомобільної промисловості з урахуванням рівнів конкурентоспроможності та етапів життєвих циклів автомобілебудівних підприємств.

* * *

В статье разработана модель формирования государственной стратегии развития автомобилестроения, которой, в отличие от имеющихся в научной литературе моделей государственного протекционизма автомобилестроительной отрасли, предусмотрено гармонизацию проекта государственной стратегии развития автомобилестроения и стратегии развития автомобилестроительных предприятий. Разработанная гармонизационная модель формирования государственной стратегии развития автомобилестроения содержит унифицированную модель государственного регулирования развития автомобилестроительной отрасли, которая позволяет формировать комплекс государственных мероприятий в сфере автомобильной промышленности с учетом уровней конкурентоспособности и этапов жизненных циклов автомобилестроительных предприятий.

* * *

Introduction. Automotive industry is the integral and strategically important part of the industry and the national economy, traditionally making a significant contribution to the formation of the gross domestic product, the attraction of investment and the creation of workplaces. Unfortunately, in Ukraine the powerful automotive complex is practically lost. The implementation of the state measures provided by the automotive development programs in Ukraine did not give the desirable socio-economic effects. In such conditions, the need for development of the newest models of the formation of the state strategy for the automotive industry development, in particular, on the principles of the harmonization approach, is updated.

Purpose is the development the harmonization model for the formation of the state strategy of the automotive industry development.

Results. Developed harmonization model for the formation of the state strategy of the automotive industry development (in contrast to the other models of the state protectionism of the automotive industry) provides for the harmonization of the project of the state strategy of the automotive industry development and the strategy of the automotive enterprises development. The important part of the harmonization model for the formation of the state strategy of the automotive industry development is the unified model of the state regulation of the automotive industry development, which allows the forming the complex of the state measures in the field of automobile industry, taking into account the levels of the competitiveness and the stages of the life cycles of the automotive enterprises.

Conclusion. Thus, the prospects of the further research include the development of the methodological recommendations for the harmonization of the state strategy for the automotive industry development (which contains the complex of the measures formed due to the unified model of the state regulation of the automotive industry development) and the strategy of the automotive enterprises development (synthesized from the strategies for the development of the passenger cars construction enterprises, trucks construction enterprises and buses construction enterprises).

Ключові слова: автомобілебудування, державна стратегія, державне регулювання

Ключевые слова: автомобилестроение, государственная стратегия, государственное регулирование

Keywords: automotive industry, state strategy, state regulation

ВСТУП

Автомобільна промисловість є невід'ємною та стратегічно важливою частиною промисловості та національної економіки, традиційно роблячи суттєвий внесок у формування валового внутрішнього продукту, залучення інвестицій і створення робочих місць.

На жаль, в Україні на даний момент має місце ситуація, за якої колись потужний автомобілебудівний комплекс практично втрачено. Так, лише за останні роки автомобілебудування України втратило таких потужних автовиробників як ПАТ «Кременчуцький автоскладальний завод» і ПрАТ «Львівський автобусний завод» [1-2].

Ті ж вітчизняні автовиробники, яким ще вдається функціонувати, систематично потерпають від комплексу складних проблем: як свідчать результати попередніх досліджень [3-5], до «слабких місць» автомобілебудівних підприємств України можна віднести наступні: нижчу якість вітчизняної автомобілебудівної продукції, ніж якість аналогічної продукції зарубіжних автовиробників; невідповідність якості вітчизняної автомобілебудівної продукції вимогам міжнародних стандартів, в тому числі екологічних стандартів; відсутність потужностей для виробництва електромобілів; низький рівень міжгалузевого та внутрішнього галузевого кооперування; значний рівень зносу основних фондів; використання застарілих технологій; значна енергоємність виробничого процесу; повсякчасне використання імпортованих комплектуючих; високий рівень плинності кадрів; середній вік працівників зазвичай перевищує 45 років; рівень оплати праці не перевищує середній загальнодержавний показник; низький рівень продуктивності та мотивації праці персоналу; низька якість управлінських кадрів; неефективні організаційні структури управління; неадекватність впроваджуваних стратегій; нестабільність отриманого фінансового результату; значна залежність від позикових коштів; низька інноваційна активність; низька інвестиційна привабливість; неефективна організація маркетингової діяльності.

Таким чином, цілком зрозуміла неспроможність підприємств автомобілебудування вирішити комплекс зазначених проблем у процесі інерційного функціонування та їх потреба у державній підтримці.

Разом з тим, на зазначення заслуговує те, що державою розуміється необхідність регулювання розвитку вітчизняного автомобілебудування, що, зокрема, отримало відображення у прийнятті таких програмних документів як Концепція розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів у період до 2015 р. [6] та Концепція Державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування на період до 2020 р. [7]. Втім, реалі-

зація заходів, передбачених даними нормативно-правовими актами, не дала бажаних соціально-економічних ефектів у сфері автомобілебудування.

У таких умовах актуалізується необхідність розроблення новітніх моделей формування державної стратегії розвитку автомобілебудування, зокрема, на засадах гармонізаційного підходу.

МЕТА РОБОТИ полягає в розробленні гармонізаційної моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування.

МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Під час проведення дослідження використано такі методи як метод аналізу та синтезу, системний підхід, матричні методи.

РЕЗУЛЬТАТИ

Гармонізаційний підхід до формування державної стратегії розвитку автомобілебудування полягає у взаємному узгодженні проекту державної стратегії розвитку автомобілебудування та стратегії розвитку автомобілебудівних підприємств.

Наглядно гармонізаційна модель формування державної стратегії розвитку автомобілебудування представлена на рис. 1.

Методологічною основою застосування гармонізаційної моделі формування державної стратегії розвитку автомобілебудування є матричні методи, зокрема, попередньо розроблена автором [8] матриця розвитку підприємств автомобілебудування, яка будується за рівнями конкурентоспроможності (високий, середній, низький) автомобілебудівних підприємств і етапами їх життєвих циклів (започаткування, зростання, стабілізація, успішне функціонування, стагнація, спад і криза) (рис. 2).

Стратегії автомобілебудівних підприємств за квадрантами матриці розвитку підприємств автомобілебудування було презентовано автором у попередній публікації [9] і наглядно представлено на рис. 3.

Авторське бачення уніфікованої моделі державного регулювання розвитку автомобілебудування представлено на рис. 4.

ВИСНОВКИ

Виходячи з отриманих результатів, перспективи подальших досліджень складає розроблення методичних рекомендацій із гармонізації проекту державної стратегії розвитку автомобілебудування (який містить комплекс заходів, сформованих за уніфікованою моделлю державного регулювання розвитку автомобілебудування) та стратегії розвитку автомобілебудівних підприємств (синтезованої зі стратегій розвитку підприємств легкового та вантажного автомобілебудування, автобусобудування).

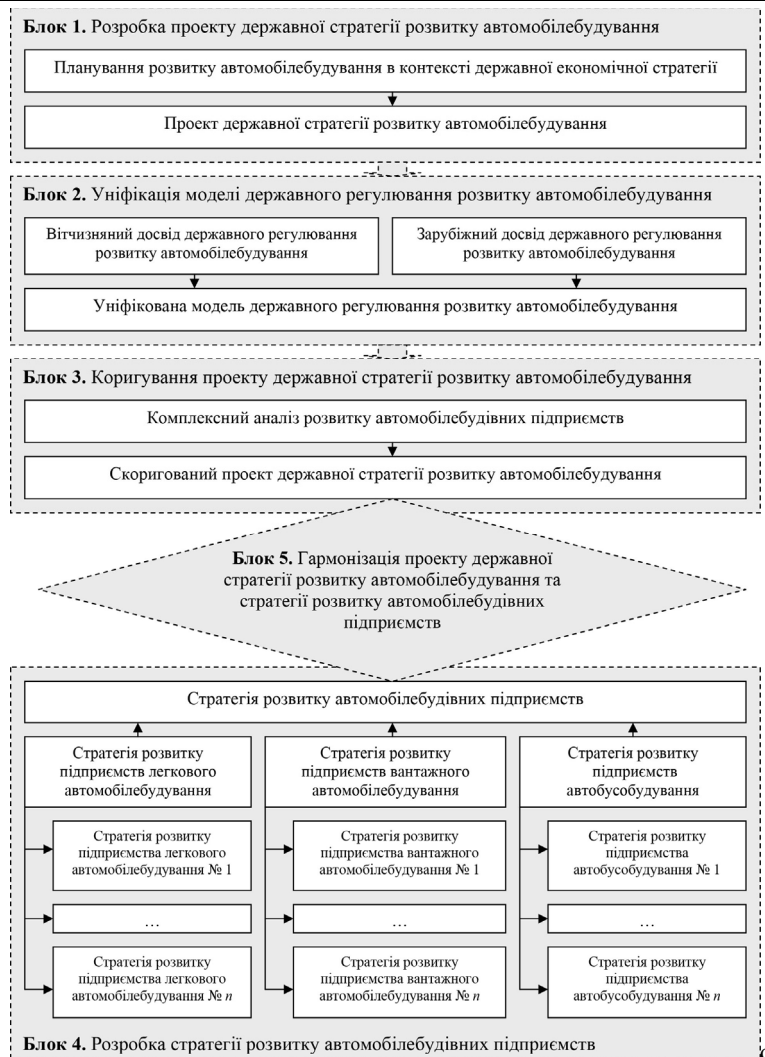


Рис. 1. Гармонізаційна модель формування державної стратегії розвитку автомобілебудування [авторська розробка]

Рівень конкурентоспроможності	високий	квадрант № 14	квадрант № 15	квадрант № 3	квадрант № 4	квадрант № 5	квадрант № 16	квадрант № 17
	середній	квадрант № 13	квадрант № 2	квадрант № 9	квадрант № 10	квадрант № 11	квадрант № 6	квадрант № 18
	низький	квадрант № 1	квадрант № 8	квадрант № 19	квадрант № 20	квадрант № 21	квадрант № 12	квадрант № 7
		започаткування	зростання	стабілізація	успішне функціонування	стагнація	спад	криза
		Етапи життєвого циклу						

Рис. 2. Матриця розвитку підприємств автомобілебудування [авторська розробка]

Рівень конкурентоспроможності	високий	інтенсифікація	інтенсифікація	інтенсифікація, інтеграція	інтеграція, ревіталізація	модифікація	модифікація, модернізація	реконструкція, реінжиніринг
	середній	інтенсифікація	інтенсифікація	кластеризація, стабілізація	стабілізація, диференціація	модифікація, диверсифікація	реорганізація, реінжиніринг	реструктуризація
	низький	екстенсифікація	екстенсифікація	екстенсифікація, кластеризація	перепрофілювання, диверсифікація	перепрофілювання, диверсифікація	скорочення, реструктуризація	санація, ліквідація
		започаткування	зростання	стабілізація	успішне функціонування	стагнація	спад	криза
		Етапи життєвого циклу						

Рис. 3. Матриця стратегій розвитку підприємств автомобілебудування (авторська розробка)

Рівень конкурентоспроможності	високий	1, 2, 3, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 17, 18, 23, 24, 26, 27	1, 3, 8, 9, 12, 18, 26	1, 3, 8, 9, 21	1, 3, 8, 9, 21	1, 3, 8, 9, 18, 21	1, 3, 8, 9, 12, 19, 26	1, 2, 3, 7, 8, 9, 11, 13, 14, 15, 17, 19, 23, 24, 26, 27
	середній	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 22, 23, 24, 25, 26, 27	1, 2, 3, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 17, 18, 23, 24, 26, 27	1, 3, 8, 9, 12, 15, 18, 26	1, 3, 8, 9, 12, 21	1, 3, 8, 9, 12, 15, 19, 26	1, 2, 3, 6, 7, 8, 9, 11, 13, 14, 15, 17, 19, 23, 24, 26, 27	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 27
	низький	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 22, 23, 24, 25, 26, 27	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 22, 23, 24, 25, 26, 27	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 17, 23, 24, 25, 26, 27	1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 13, 14, 15, 23, 25, 26, 27	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 13, 14, 15, 17, 19, 23, 24, 25, 26, 27	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 27	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 27
		започаткування	зростання	стабілізація	успішне функціонування	стагнація	спад	криза

Етапи життєвого циклу

1 – проголошення на загальнодержавному рівні та закріплення в нормативно-правових актах статусу автомобілебудування як пріоритетної галузі промисловості та статті експорту; 2 – створення сприятливих умов для іноземного та національного інвестування в автомобільну промисловість через надання державних гарантій, податкових знижок, запровадження «податкових канікул» для інвесторів; 3 – законодавче закріплення вимог до спільних автомобілебудівних підприємств; 4 – ліцензування іноземного та національного інвестування в автовиробництво; 5 – обмеження або заборона імпорту автомобільної техніки; 6 – обмеження або заборона імпорту комплектуючих для автомобілів у разі виробництва їх аналогів у країні; 7 – встановлення надвисокої ставки імпортного мита на автомобільну техніку та комплектуючі; 8 – ліцензування автоскладальницької діяльності та діяльності з виробництва автомобільної техніки; 9 – законодавче закріплення та контроль рівня локалізації автоскладальницької діяльності та діяльності з виробництва автомобільної техніки; 10 – встановлення вимог до техніко-технологічної бази автоскладальних підприємств; 11 – надання податкових пільг виробникам автомобілів і комплектуючих; 12 – повернення податків автовиробникам-експортерам; 13 – державна підтримка розвитку суміжних галузей; 14 – державні програми пільгового автовиробництва та доування; 15 – зменшення ставки податку на купівлю автомобіля та розміру реєстраційного збору; 16 – державне кредитування автомобілебудівників на пільгових умовах; 17 – державне поручительство за автовиробників перед кредиторами; 18 – державне субсидування автовиробників для стимулювання регіонального розвитку; 19 – державне субсидування автовиробників для здійснення модернізації; 20 – державне субсидування автовиробників для здійснення реструктуризації; 21 – державне субсидування автовиробників для здійснення «горизонтальних заходів»; 22 – встановлення мінімального обсягу виробництва автомобілів; 23 – запровадження сертифікації автомобілів; 24 – здійснення державних замовлень на виробництво автомобілів; 25 – регулювання рівня цін на автомобільну техніку та комплектуючі; 26 – запровадження прискореної амортизації для комерційного автотранспорту; 27 – реалізація державних «утилізаційних програм», якими передбачається надання знижок на нові автомобілі у разі обміну застарілих авто.

Рис. 4. Уніфікована модель державного регулювання розвитку автомобілебудування [авторська розробка]

Список використаних джерел

1. Суд ліквідував Кременчуцький автоскладальний завод. Новини Інформаційного агентства УНІАН від 9 січня 2018 року. URL: <https://economics.unian.ua/industry/2337113-sud-likviduvav-kremenchutskiyavtoskladalniy-zavod.html> (дата звернення: 29.03.2019).

2. Львівський завод через чотири роки запустив автобуси на конвеєр. Новини ТСН від 13 червня 2018 року. URL: <https://tsn.ua/auto/news/lvivskiy-zavod-cherez-chotiri-roki-zapustiv-avtobusi-na-konveyer-1170741.html>

3. Dmitriiev I., Shevchenko I. Problems and prospects of development of the automotive industry in Ukraine. *Periodyk naukowy Akademii Polonijnej*. 2017, № 20 (2017), pp. 11-23.

4. Шевченко І.Ю. Автомобілебудування як провідна підгалузь машинобудування в Україні. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. 2015. № 3(10). Т. 1. С. 68-74.

5. Шевченко І.Ю. Інтегральна оцінка конкурентоспроможності автомобілебудівних підприємств України. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. 2018. № 2(21). С. 211-233.

6. 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. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/452-2006-p>

7. 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. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/25-2014-p>

8. Шевченко І.Ю. Методичні засади оцінювання конкурентоспроможності автомобілебудівних підприємств в контексті формування державної стратегії розвитку автомобілебудування. *Вісник Київського національного університету технологій та дизайну. Серія: Економічні науки*. 2018. № 4(125). С. 49-61.

9. Шевченко І.Ю. Методико-прикладні засади формування стратегічних наборів автомобілебудівних підприємств. *Економіка. Фінанси. Право*. 2019. № 2/1. С. 39-44.

References

1. The court liquidated the Kremenchug automobile assembly plant. *News of the Information agency UNIAN from January 9, 2018*. URL: <https://economics.unian.ua/industry/2337113-sud-likviduvav-kremenchutskiyavtoskladalniy-zavod.html> (in Ukrainian)

2. Lviv plant launched buses on the conveyor belt four years later. *News of the TSN from June 13, 2018*. URL: <https://tsn.ua/auto/news/lvivskiy-zavod-cherez-chotiri-roki-zapustiv-avtobusi-na-konveyer-1170741.html> (in Ukrainian)

3. Dmitriiev I., Shevchenko I. Problems and prospects of development of the automotive industry in Ukraine. *Periodyk naukowy Akademii Polonijnej*. 2017, № 20 (2017), pp. 11-23.

4. Shevchenko I.Yu. Automotive industry as the leading branch of the machine building in Ukraine. *Problems and prospects of the entrepreneurship development*. 2015. № 3(10). Vol. 1. pp. 68-74. (in Ukrainian)

5. Shevchenko I.Yu. Integral assessment of the competitiveness of the automotive enterprises of Ukraine. *Problems and prospects of the entrepreneurship development*. 2018. № 2(21). pp. 211-233. (in Ukrainian)

6. About approval of the Concept for the development of the automotive industry and the regulation of the automobile market in the period up to 2015: Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated August 3, 2006, № 452-r. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/452-2006-p> (in Ukrainian)

7. About approval of the Concept of State target economic program for the development of the car-building in the period up to 2020: Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated January 15, 2014, № 25-r. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/25-2014-p> (in Ukrainian)

8. Shevchenko I.Yu. Methodological framework for assessing the competitiveness of automotive companies in the context of building the government strategy for automotive industry development. Bulletin of the Kyiv national university of technologies and design. Series: Economic sciences. 2018. № 4 (125). pp. 49-61. (in Ukrainian)

9. Shevchenko I.Yu. Methodological and applied bases of forming the strategic sets of the automotive industry enterprises. Economics. Finances. Law. 2019. № 2/1. pp. 39-44. (in Ukrainian)