

УДК 629.331

УКРАЇНСЬКИЙ ТА СВІТОВИЙ ДОСВІД РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЬНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ

О.Г. Кривоконь, доцент, к.филос.н.,
А.І. Бондаренко, доцент, к.т.н., НТУ «ХПІ»

Анотація. Визначено та описано нормативні акти, які стимулювали створення в Україні автосборальних виробництв; проаналізовано ринкові та інвестиційні стимули, що реалізовувалися країнами в різні періоди для розвитку автомобілебудівної галузі.

Ключові слова: автомобілебудування, легковий автомобіль, розвиток автомобілебудування.

УКРАИНСКИЙ И МИРОВОЙ ОПЫТ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

А.Г. Кривоконь, доцент, к.филос.н.,
А.И. Бондаренко, доцент, к.т.н., НТУ «ХПИ»

Аннотация. Определены и описаны нормативные акты, которые стимулировали создание в Украине автосборочных производств; проанализированы рыночные и инвестиционные стимулы, которые реализовывались странами в разные периоды для развития автомобилестроительной отрасли.

Ключевые слова: автомобилестроение, легковой автомобиль, развитие автомобилестроения.

UKRAINIAN AND WORLD EXPERIENCE OF MOTOR INDUSTRY DEVELOPMENT

A.G. Kryvokon, Associate Professor, Candidate of Philosophical Science,
A.I. Bondarenko, Associate Professor, Candidate of Technical Science, NTU «KhPI»

Abstract. Normative acts to have stimulated creation of car assembly productions in Ukraine have been described; market and investment stimulus which have been realized by countries for the motor industry development in different periods of time has been analysed.

Key words: motor industry, passenger car, development of automobile motor industry.

Вступ

XX століття характеризується інтенсивним розвитком автомобілебудівної галузі, про що свідчить динаміка світового виробництва транспортних засобів. Якщо у 1940 році було вироблено чотири мільйони автомобілів усіх типів, то вже через десять років одних тільки легкових автомобілів зійшло з конвеєрів у два рази більше, а в 2000 році – 41,45 млн.

Україна, яка має величезний потенціал, на сьогодні не здатна конкурувати на міжнародному рівні в галузі автомобілебудування.

Виведення вітчизняної автомобільної промисловості на якісно новий рівень не можливе без залучення світового досвіду розвитку автомобільної галузі.

Аналіз публікацій

Дослідженню української та світової автомобільної промисловості (автопром), проблем у галузі легкового автомобілебудування України та світу, аналізу галузі легкового автомобілебудування України присвячено роботи [1 – 4].

Слід відмітити, що при підготовці матеріалів для даної публікації ми скористались деякими доробками, люб'язно наданими науковцями і практиками, які разом з авторами брали активну участь у формуванні та впровадженні «Концепції програми розвитку легкового автомобілебудування України».

Сьогодні розвиток світового автомобілебудування можна охарактеризувати трьома важливими моментами [2].

По-перше – це обов'язковість надлишку виробничих потужностей, що є суттєвим для організації більш гнучкого і безболісного оновлення модельного ряду. Однак це, у свою чергу, збільшує витрати на виробництво.

По-друге, автомобілебудування завжди було і залишається галуззю машинобудування з високими постійними витратами коштів. Дотримання жорстких міжнародних вимог з використання пального, безпеки руху і захисту навколишнього середовища змушують виробників ускладнювати конструкцію своїх автомобілів, використовувати нові матеріали і технології високої вартості, складні технічні рішення. Освоєння виробництва лише однієї нової моделі обходиться фірмі приблизно в один мільярд доларів. Витрати переносяться на собівартість майбутнього автомобіля і роблять його виробництво рентабельним лише за умови мільйонних тиражів.

По-третє, перенасиченість основних автомобільних ринків і жорстка боротьба за споживача ведуть до постійного зниження прибутковості підприємства. Нічого подібного не можуть собі дозволити дрібні і середні фірми, тому вони або розоряються, або переходять до більших і фінансово міцніших компаній. Непримиримі колись конкуренти починають кооперуватися, створювати спільні виробництва, дослідницькі центри, збутову мережу. Але якщо раніше такі об'єднання були характерними для фірм однієї країни, то сьогодні кооперація вийшла на більш високий міжнародний рівень, примушуючи до співробітництва значно географічно віддалені компанії Європи, Америки та Азії. Число незалежних виробників скорочується з кожним роком.

Мета і постановка задачі

Метою роботи є дослідження українського та світового досвіду розвитку автомобільної промисловості. Для досягнення поставленої мети необхідно: визначити та охарактеризувати нормативні акти, які стимулювали створення в Україні автозбиральних виробництв; проаналізувати ринкові та інвестиційні стимули, що реалізовувалися країнами в різні періоди для розвитку автомобілебудівної галузі.

Український та світовий досвід розвитку автопрому

Україна має позитивний досвід розвитку легкового автомобілебудування.

В 1997 році прийнято Закон України №535/97-ВР «Про стимулювання виробництва автомобілів в Україні» [5], згідно з яким виробникам легкових автомобілів, що інвестують не менше 150 млн доларів США, надані такі пільги:

- звільнення від сплати ввізного мита та податку на додану вартість (ПДВ) при імпорті технологічного обладнання та автокомплектуючих;
- звільнення від сплати податку на землю;
- звільнення від сплати податку тієї частини прибутку, що реінвестується в розвиток.

Прийнятим у березні 2004 року Законом №1624-IV «Про розвиток автомобільної промисловості України» [6] право на вищезазначені пільги отримали підприємства, що мають затверджені Кабінетом Міністрів України інвестиційні програми та вже інвестували у грошовій формі не менше 150 мільйонів доларів США у виробництво легкових автомобілів.

Зазначені нормативні акти стимулювали створення в Україні автозбиральних виробництв у режимі промислового збирання на базі діючих і новостворених підприємств, що забезпечило трикратне зростання обсягів виробництва легкових автомобілів протягом 1999 – 2008 рр. відповідно з 132 тис. одиниць до 401 тис. одиниць в 2008 році.

Проте короткий термін їх дії (обидва Закони втратили чинність наприкінці 2008 року) та відсутність жорстких зворотних зобов'язань автовиробників щодо мінімального рівня локалізації та обсягів виробництва не дало можливості створити конкурентноспроможну національну автомобільну промисловість.

У світі станом на середину 2011 року сучасне легкове автомобілебудування наявне в 30 країнах.

Загалом країни-автовиробники поділяються на дві групи. Перша група – країни, де розташовані головні офіси автомобілебудівних компаній, які є розробниками сучасних технологій в автомобілебудуванні. Друга група – країни, що є виробничими майданчиками глобальних автомобілебудівних концернів і національний автопром розвивають у тісній співпраці з ними.

Першу групу формує обмежена кількість країн – Японія, США, Німеччина, Франція та Південна Корея. В даному контексті слід відмітити успішний досвід Південної Кореї. Країна нещодавно стала продуцентом власних технологій в автомобілебудуванні, а до цього вона тривалий час розвивала автопром за тісної співпраці з провідними світовими автоконцернами.

Друга група країн є більш численною і включає 25 країн. Для них основним стимулом розвитку автопрому був зростаючий внутрішній попит на автомобілі та прагнення зменшити витрати валютних коштів на їх імпорт.

Для автоконцернів спонукальними мотивами розміщення виробництв у цих країнах було отримання доступу до місцевого ринку та зменшення виробничої собівартості.

Ключову роль у розвитку національного автопрому в усіх країнах другої групи відігравала державна підтримка, яка включала два функціональні напрями: формування ринкових стимулів та формування інвестиційних стимулів.

Ринкові стимули були спрямовані на максимальне збільшення попиту на автомобілі національного виробництва і включали в себе: захист внутрішнього ринку шляхом запровадження високих ставок ввізного мита

на імпорт готових автомобілів; стимулювання попиту на внутрішньому ринку.

В усіх країнах другої групи на стадії створення та становлення автопрому ввізне мито на готові автомобілі перевищувало 50 %, а в окремих державах (Китай та Туреччина) сягало 100–150 %. Зараз у більшості країн цієї групи ввізне мито на легкові автомобілі більше 20 %.

Урядом Російської Федерації, наприклад, було затверджено концепцію розвитку автопрому до 2010 року, суть якої полягала в тому, що на імпортні автомобілі, вік яких більше трьох років, встановлювалося ввізне мито у розмірі 25 %, більше сімох років – 35 %.

У 1999 році в Польщі загальний податок на імпорт всіх автомобілів з урахуванням акцизного збору і ПДВ складав 70 – 80 % (35 – 40 % мито). Як результат, з 640 тисяч проданих в 1999 році в Польщі нових автомобілів більше 80 % виготовлено національними виробниками – спільними підприємствами з Daewoo (191 тис. штук), Fiat, Opel, Ford. Польський бюджет отримав 1,4 млрд доларів США тільки від реалізації автомобілів власного виробництва.

Після зниження імпортного мита в 1999 році ринок країни почав швидко наповнюватися автомобілями, що були у використанні, а польський автопром опинився у критичному стані. Ввезення нових автомобілів швидко зростало і в 2001 році досягло 203 тисячі штук. Власне виробництво автомобілів у тому ж році знизилося до 34 тисяч.

Враховуючи ситуацію, що склалася, в 2002 році було збільшено митні збори при ввезенні автомобілів, що були у використанні, до 65 %. Додатково, при першій реєстрації автомобіля, сплачувався податок із високою ставкою. Для країн Євросоюзу митний збір на автомобілі було знижено до 0 %, але для решти країн, наприклад для України, він складав 35 % (але не менше 1250 євро).

Стимулюючи розвиток національного автомобілебудування, турецький уряд в 1989 році збільшив митні платежі з 72 до 150 % митної вартості автомобіля. В результаті, за чотири роки обсяги виробництва збільшилися практично у три рази (до 350 тисяч штук). Обсяг продажу автомобілів національними компа-

ніями склав близько 80 % від загального у країні.

У 1993 році, у відповідь на вимоги Євросоюзу, турецький уряд знизив митні збори на автомобілі до 39 %, і вже в 1994 році виробництво автомобілів впало до 200 – 250 тисяч.

В Китаї імпорфтне мито встановлювалося таким чином: 200 % митної вартості – в 80-х роках; 80 – 120 % – в 90-х роках; 100 % – в 2000 році; 70 – 80 % – в 2001 році; 40 – 60 % – в 2002 році.

Для країн-членів Всесвітньої торгової організації встановлене зменшене імпорфтне мито – 26 %.

Будь-яке підприємство, що виробляє автомобілі, зобов'язане реєструватися як СП, в якому частка іноземного інвестора складає не менше 50 % статутного фонду. У перший рік виробництва 40 % автокомплектуючих, які використовуються при збірці автомобіля, повинні бути місцевого походження. Через три роки після запуску конвеєра рівень локалізації повинен складати 80 %.

У січні – липні 2002 року в Китаї було зареєстровано тенденцію до різкого зростання виробництва автомобілів. Швидкий розвиток автомобілебудування став головною рушійною силою для стимулювання стрімкого зростання промисловості Китаю в цілому.

В Індії з 1 квітня 2001 року повністю заборонений імпорфт автомобілів іноземного виробництва. Розвиток власного автомобілебудування стимулюється державними пільговими позиками для виробників, поверненням податків виробникам-експортерам, державними замовленнями на виробництво автомобілів.

В Японії до 1965 року діяло пряме квотування кількості автомобілів, що імпортувалися. До 1968 року рівень ввізного мита на автомобілі, що імпортувалися, складав 40 %. До 1970 року діяло обмеження імпорту автомобілів валютними лімітами.

Підтримуючи виробників вітчизняних малолітражних автомобілів, урядом Японії в певний період часу було введено диференційований податок з продажу: автомобілі з

об'ємом двигуна до 2 літрів – 20 %; автомобілі з об'ємом двигуна до 2 – 3 літрів – 30 %; автомобілі з об'ємом двигуна більше 3 літрів – 50 %.

Окрім перерахованих, мірою державної підтримки японських автомобілебудівників була дворічна заборона на ввезення у країну більш ніж одного автомобіля, а також дія закону, що регулював вкладення інвестицій в автомобілебудівну галузь, відповідно до якого: було закрито доступ іноземного капіталу до сектора реалізацій; інвестиції у виробництво підтримувалися тільки в тому випадку, якщо вони стимулювали вітчизняне виробництво та експорт і скорочували імпорфт одночасно; у спільних підприємствах обов'язковою була присутність японського партнера – одного з провідних виробників шасі.

В Кореї захист національного виробника здійснювався шляхом введення заборони на імпорфт легкових автомобілів, зокрема виробництва США і країн Євросоюзу – до 1998 року, виробництва Японії – до 1999 року, а також введенням високих ставок митних платежів у порівнянні з аналогічним рівнем Євросоюзу (50 % – до 1994 року і 10 % – з 1994 року).

Як видно, введення протягом перехідного періоду підвищених ставок ввізного мита для гнучкого регулювання імпорту є загальносвітовою практикою.

Аналіз умов ведення автомобільного бізнесу показав надійний захист державами власного ринку від експансії іноземних виробників. Фірми, що бажали бачити свої автомобілі на ринку цих країн, змушені були вносити інвестиції та організовувати там виробництво автомобілів. Подібні кроки дали надходження до бюджету, додаткові робочі місця, вивели автомобілебудування національних виробників на якісно новий рівень.

Стимулювання попиту на вироблені у країні автомобілі здійснювалося через активне споживче кредитування національними банками і використання Програм утилізації старих автомобілів.

Останнє відоме у світі як Програма Cash-forclunkers, суть якої полягає в компенсації частини вартості нового автомобіля

(1 – 4,5 тис. доларів США за один автомобіль) при здачі на металобрухт старого авто. В умовах кризи в 2009 – 2010 рр. Програма активно використовувалася в багатьох країнах, зокрема в Євросоюзі, Росії, США, Японії, Кореї, Туреччині.

Інвестиційні стимули дозволяли глобальним автовиробникам мінімізувати інвестиційні витрати та знизити виробничу собівартість. Резервом зниження собівартості були менша вартість робочої сили та нижчі соціальні стандарти, порівняно з розвиненими країнами.

Основними інвестиційними стимулами в різних країнах світу були:

- спрощення процедури реєстрації та отримання дозвільної документації;
- безкоштовне надання у довгострокове користування (власність) підготовленого про-

мислового майданчика з необхідною інфраструктурою для виробництва автомобілів та автокомплектуючих (створення автоклас-теру);

– звільнення від ввізного мита і ПДВ імпорту технологічного обладнання для автопрому;

– звільнення терміном на 5 – 10 років від оподаткування тієї частини прибутку, що реінвестується в розвиток існуючого або створення нового виробництва;

– звільнення від участі в соціально-економічних програмах місцевих органів влади;

– плата в еквіваленті 4 – 10 тис. доларів США за кожне створене робоче місце.

В табл. 1 наведено основні заходи державної підтримки автопрому в розрізі окремих країн світу.

Таблиця 1 Перелік заходів державної підтримки автомобілебудівної галузі в окремих країнах

Країна	Діюче ввізне мито на імпорт	Стимулювання попиту внутрішнього ринку	Надання території та спрощення реєстраційно-дозвільних процедур	Звільнення від ввізного мита і ПДВ імпорту обладнання	Плата за створення робочих місць	Механізми співінвестування
Китай	25 %	Компенсація частини кредитної ставки	+	+		
Південна Корея	25 %	Програма з утилізації	+	+		+
Чехія	10 %	Програма з утилізації	+	+	+	
Словаччина	10 %	Програма з утилізації	+	+	+	+
Туреччина	35 %, 0 % – при імпорті автомобілів з країн Євросоюзу	Програма з утилізації	+	+		+
Росія	30 %	Програма з утилізації	+	+		

Окремі країни, зокрема Словаччина, Південна Корея та Туреччина, практикували державно-приватне інвестування у створення автовиробництва, коли держава фінансувала будівництво виробничих приміщень та інфраструктури на майданчиках, а приватний

інвестор – придбання технологічного обладнання і ноу-хау. Практично всі країни практикували створення індустріальних (промислових) парків для розміщення на їх території автоклас-терів (виробництво автомобілів та автокомплектуючих).

Держава забезпечувала виділення земельної ділянки і дію на його території особливого економічного і податкового режиму, відмінного від загального у країні. Зокрема це звільнення від сплати ввізного мита і ПДВ на імпортоване обладнання, надання канікул на сплату податку з прибутку, що реінвестується в подальший розвиток, надання прямого державного фінансування на створення нових робочих місць тощо.

Автомобілебудівні компанії в обмін на державні пільги та преференції брали на себе зобов'язання щодо обсягів інвестицій, мінімальних річних обсягів та рівня локалізації виробництва, створення нових робочих місць тощо.

Висновки

Аналіз умов ведення автомобільного бізнесу в багатьох країнах показав надійний захист державами власного ринку від експансії іноземних виробників за рахунок введення протягом перехідного періоду підвищених ставок ввізного мита. Фірми, що бажали бачити свої автомобілі на ринку цих країн, змушені були вносити інвестиції та організовувати там виробництво автомобілів. Подібні кроки дали надходження до бюджету, додаткові робочі місця, вивели автомобілебудування національних виробників на якісно новий рівень.

Практично в усіх країнах світу між уповноваженим державним органом та інвестором (автомобілебудівною компанією) укладалася Угода, в якій прописувалися зустрічні зобов'язання обох сторін, зокрема пільги та преференції з боку держави та інвестиції, обсяги виробництва, рівень локалізації та створення нових робочих місць – з боку інвестора.

Література

1. Пирожкова Ю.В. Особливості правового регулювання конкурентоспроможності автомобілебудівних підприємств в Україні: сучасний правовий аналіз / Ю.В. Пирожкова // Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки. – 2009. – № 1. – С. 106 – 110.
2. Кищун В.А. Виробництво легкових автомобілів: світові та вітчизняні тенденції [Електронний ресурс] / В.А. Кищун // Луцький національний технічний університет: зб. наук. праць. – 2003. – № 13. – С. 137 – 145.
3. Шевцов Д. Наш автопром: кризис гигантов / Д. Шевцов // Авторевю. – 2003. – №4. – С. 12 – 13.
4. Омельченко А.В. Визначення основних напрямків розвитку автомобільного транспорту на довгострокову перспективу / А.В. Омельченко // Вісник Національного транспортного університету. – 2008. – № 17, Ч. 1. – С. 71 – 73.
5. Закон України №535/97-ВР «Про стимулювання виробництва автомобілів в Україні» [Електронний ресурс]. – Режим доступу до сайту: <http://zakon.rada.gov.ua>
6. Закон №1624-IV «Про розвиток автомобільної промисловості України» [Електронний ресурс]. – Режим доступу до сайту: <http://search.ligazakon.ua>

Рецензент: В.М. Складар, доцент, к.т.н., ХНАДУ.

Стаття надійшла до редакції 15 березня 2012 р.