

Державний вищий навчальний заклад
«Українська академія банківської справи
Національного банку України»
Кафедра менеджменту

Наукова робота

На тему «Комплексний аналіз автомобілебудування в Україні»

Підготували

Студентки групи БС-83

Марченко Т., Брунько Д.

Науковий керівник:

Ст. викл. Циганюк Д. Л.

Зміст

Вступ.....	3
1. Соціально-економічна характеристика.....	4
2. Маркетингово-економічна характеристика.....	10
3. Фінансова характеристика.....	21
4. Державне регулювання.....	25
Висновки.....	29
Список використаних джерел.....	31

Вступ

Український ринок автомобілів, що ще кілька років тому вважався незначним, завдяки стрімкому зростанню упродовж останніх шести років (з 2003 р.) перетворився на один з найперспективніших ринків Східної Європи. У 2007 р. ринок нових легкових автомобілів України піднявся ще на дві позиції в європейському рейтингу і посідає 7-е місце з результатом 542 тис. машин. Ще в 2005 р. Україна була дванадцятою за обсягом ринку в Європі, в 2006 р. – вже дев'ятою, а за 12 місяців 2007 р. змогла потіснити Бельгію і Нідерланди, досягнув чергової рекордної позиції.

Причиною стрімкого просування українського ринку в європейському рейтингу залишаються темпи зростання, що перевищують всі можливі межі: так, у 2007 р. ринок нових легкових автомобілів України зріс на 46,2%. Для порівняння загальноєвропейський ринок (з врахуванням ринків України і Росії) зріс на 5,4%.

Існує думка, що розвиваючи автопромисловість, можна “витягнути” економіку країни на передові рубежі світової економіки. А це дуже актуально стосовно України.

Починаючи з листопада 2008 року, в Україні намітилися негативні тенденції на автомобільному ринку, пов'язані зі світовою фінансовою кризою та кризою банківської системи. Вони проявилися зниженням рівня споживання автотранспортних засобів і відповідно спадом обсягів виробництва автомобільної техніки усіх типів.

Разом з тим, кризові явища дають поштовх для пошуку шляхів, направлених на зменшення негативних наслідків та виходу на якісно новий рівень розвитку автомобільної галузі.

Мета дослідження:

1. Соціально-економічна характеристика

На сьогодні автомобілебудівна галузь визначена Урядом, як пріоритетна, що вагомо впливає на вирішення економічних, соціальних, екологічних і

науково-технічних проблем і виступає не тільки як потужний споживач кваліфікованої робочої сили, але й головний споживач продукції багатьох галузей.

На сьогоднішній час до автомобільного комплексу належать чотири автозаводи, 94 підприємств, які випускають комплектуючі, 150 заводів колишньої оборонної промисловості та 160 підприємств інших галузей, що так чи інакше причетні до автопрому, на яких працює понад 100 тис. осіб. [10]. Підприємства виробляють практично всі види транспортних засобів – легкові та вантажні автомобілі, спеціальну автомобільну техніку, автобуси різних модифікацій, мотоцикли, велосипеди та комплектуючі вироби до транспортних засобів.

Відомо, що 9% продукції, що виготовляється хімічною промисловістю, 30% продукції металургійної промисловості (в тому числі ливарної), 66% гомотехнічних виробів споживаються підприємствами автомобілебудівної галузі. На одного зайнятого в автомобілебудуванні припадає 7-9 працівників суміжних галузей і 5 із сектору послуг.



Рис. 1 – Кількість населення, зайнятого в автомобільній промисловості, тис. чол.

На основі рисунку 1 можна зробити висновок, що до 2008 року кількість населення, зайнятого в автомобільній промисловості стрімко зростала. Це пояснюється тим, що 2005-2008 рр. – роки розвитку галузі, а отже і попит

на робочу силу зростав. Але вже в 2009 році у зв'язку зі світовою кризою відбулося різке скорочення робітників у сфері автомобілебудування. Це пов'язано з відсутністю інвестування в автопром України і зменшенням кількості видачі кредитів фізичним і юридичним особам на автомобілі. Сподіваємось, що в 2010 р. Ситуація у сфері зайнятості покращиться.

Середня заробітна плата по Україні за 2009 рік становила 1650,43 грн. Середня заробітна плата в автомобілебудуванні дещо нижча – 1382,8 грн.[4]. Порівняємо рівень заробітної плати по Україні в цілому та в автомобільній галузі протягом 2005-2009 рр.

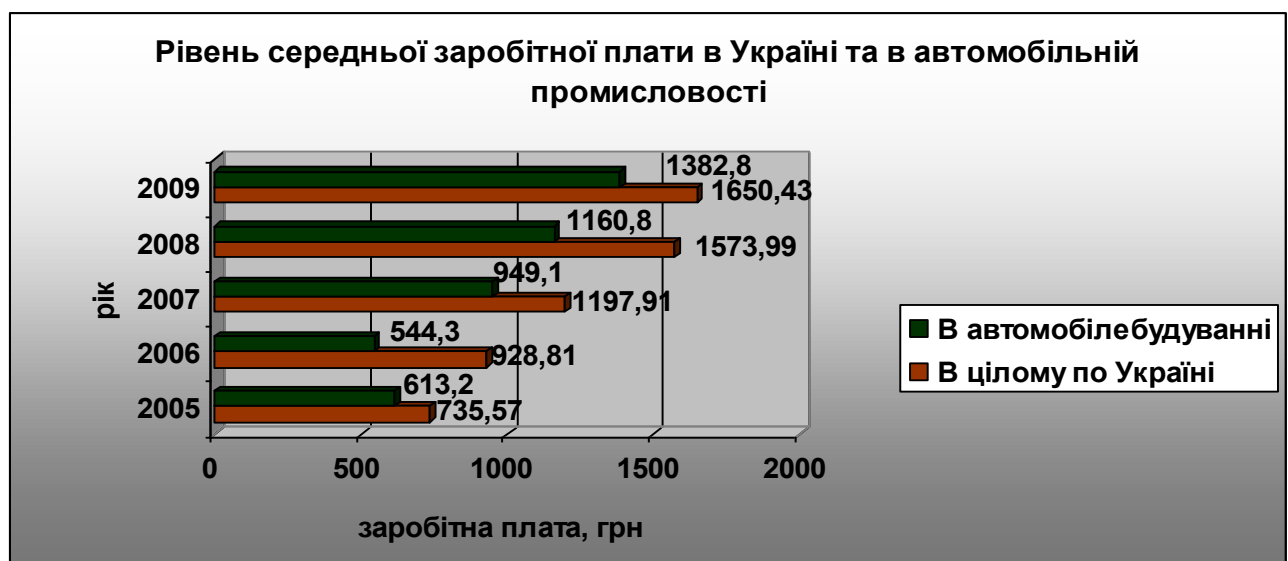


Рис. 2 - Рівень середньої заробітної плати по Україні та в автомобільній промисловості протягом 2005-2009 рр.

На основі наведених вище даних, можна зробити висновок, що рівень заробітної плати по галузі нижчий за її середній показник по Україні. Це погано, адже автомобільна галузь забезпечує нас якісною продукцією, а також має гарне наукове підґрунтя. Наразі вітчизняний автомобільний ринок заповнили іноземні компанії, населення більше довіряє їм, ніж власним виробникам.

Виходом із цієї складної ситуації може бути збільшення інвестицій держави в автомобілебудування, заохочення іноземних інвесторів, податкові

пільги, модернізація та впровадження нових технологій, власних розробок, купівля патентів тощо.

І все ж таки із року в рік продовжується зростання автомобілебудування в Україні, проте потрібно визнати, що на даний момент основу галузі складають саме автоскладальні підприємства. Виробництво автомобілів за повним циклом залишається менш вигідним, ніж збірка, в результаті чого скорочується асортимент автомобілів, що випускаються за повним циклом. За 2007 р. загальний обсяг виробництва автомобільної техніки в Україні становив близько 403 тис. од., перевищив на 38% результат попереднього року. Для порівняння в 2005-2006 рр. темпи приросту обсягу виробництва не перевищували 30%, тобто темпи зростання галузі збільшуються [8]. Разом з тим слід зазначити, що продажі зростають швидше внутрішнього виробництва, що дозволяє говорити про існуючий потенціал (з точки зору попиту) для подальшого збільшення виробництва.

Переважає більшість підприємств галузі – акціонерні товариства. Державної форми власності у автопромі майже не залишилось.

На розміщення автомобільної промисловості не впливають сировинні і паливно-енергетичні ресурси, слабо впливають райони споживання готової продукції. Розміщення підприємств автомобільної промисловості визначається передусім економічними чинниками, найголовнішим з яких є трудові ресурси, а також наявність транспортних магістралей.

Серед економічних чинників дуже важливі кооперація і спеціалізація.

Спеціалізація визначається профілем автомобільного заводу і характером продукції. Найпоширенішою в галузі є предметна спеціалізація, технологічна, подетальна. Поглиблення спеціалізації дає змогу знизити собівартість продукції.

Собівартість виготовленої продукції на глибоко спеціалізованих підприємствах і радіус її перевезення до районів споживання перебуває в обернено пропорційній залежності. Тому заводи подетальної спеціалізації територіально значно віддалені від заводів предметної спеціалізації. Останні обслуго-

вують потреби не одного, а здебільшого кілька економічних районів або всієї України.

Спеціалізація зумовлює розширення кооперації виробництва. Автомобільні підприємства кооперуються з іншими галузями промисловості - хімічною, металургійною, електротехнічною, текстильною та ін. Великі межі концентрації виробництва на основі спеціалізації й кооперації зумовлюють значимість транспортного чинника.

За даними офіційної статистики, в Україні розміщені виробництва:

- ❖ автобусів — ВАТ "Львівський автобусний завод" і ВАТ "Металіст", "Староконстантинівський завод" (Хмельницька обл.). (Зауважимо, час від часу різні підприємства заявляють про те, що почали робити автобуси. Приміром, АТ "Черкаський авторемонтний завод"(ЧАРЗ) не дуже давно вивів на ринок автобус "Богдан");
- ❖ вантажних автомобілів - ВАТ "Холдингова компанія "АвтоКрАЗ" (м. Кременчук);
- ❖ малолітражні легкові автомобілі — СП "АвтоЗАЗ-Деу" (м.Запоріжжя), Луцький автомобільний завод, "КримавтоГАЗ" (м.Сімферопіль);
- ❖ легкові автомобілі підвищеної прохідності для сільської місцевості — ВАТ "Луцький автомобільний завод" (м. Луцьк);
- ❖ автомобілі спортивні — Запорізький завод спортивних автомобілів;
- ❖ спецавтомобілі – ТОВ "Спецавтотехніка-М" (автомобілі фургони, автоцистерни харчові, автопаливозаправники, м.Одеса), ВАТ "Чернігівське підприємство спецавтотранспорту", ВАТ "Луцький автомобільний завод" (автомобілі швидкої допомоги);
- ❖ мотоцикли — ОАО "Київський мотоциклетний завод";
- ❖ моторолери — ОАО "Львівський мотозавод";
- ❖ велосипеди — АОЗ "Харківський велосипедний завод ім.Г.І.Петровського», АТ "Львівський мотозавод", Донецький державний завод концерну "Укрмістпром" "СТАРТ".

Заводів, що випускають двигуни, окремі вузли й агрегати для автомобілів, куди більше. Назвемо АТЗТ "Моторсервіс" (Полтавська обл.), АТ "Синельниковський ресорний завод" (Дніпропетровська обл.), госпрозрахункове підприємство "АвтоЗАЗ-Мотор" (м. Мелітополь), ВАТ "Авто", Чернігівський ремонтно-механічний завод, ВАТ "Сокіл", Приладобудівний завод (Херсонська обл.), ВАТ "Харків УАЗ-Сервіс", ВАТ "Черниговавтодеталь", ВАТ "Юність" (м. Краснодон), ВАТ "Базальт" (м. Керч) і ін. [5].

Крім того, українські підприємства роблять шини, акумулятори і ще багато чого. І визначити, де закінчується виробництво автомобілів і починається «машинобудування взагалі» складно. Ті ж підшипники, приміром, використовуються дуже широко.

2. Маркетингово-економічна характеристика

Автомобілебудування — це відносно молода галузь машинобудування України, яка виникла в 50—60-ті роки.

На одного українського автомобіліста працює 7-8 спеціалістів різних галузей: металургійної, хімічної, деревообробної, радіоелектроніки, швейної. Крім того, над розробкою автомобілів працюють дизайнери, психологи та інші спеціалісти.

Сьогодні можна нарахувати більш ніж дев'ять мільйонів одиниць продукції автомобілебудування, на тисячу жителів України у 2008 році питомий показник чисельності легкових автомобілів склав 160 одиниць. Українське автомобілебудування протягом 40 років існувало в тіні проблем російської автомобільної промисловості, потім пройшло разом з економікою країни через всі етапи кризи, через усі ринкові експерименти, що проводилися над промисловістю, але все-таки зуміло, в основному, зберегти свій потенціал. За період 2000 – 2008 рр. кількість щорічних реєстрацій автотранспортних засобів в Україні зросла уп'ятеро. Реєстрація легкових автомобілів зображена на рис. 3.



Рис 3 – Реєстрація легкого автотранспорту

Також доцільно було б розглянути реєстрацію вантажних автомобілів на території нашої держави (рис. 4.)



Рис. 4 – Первинна реєстрація вантажних автомобілів, тис.одиниць
Реєстрація автобусів зображено на рис. 5.

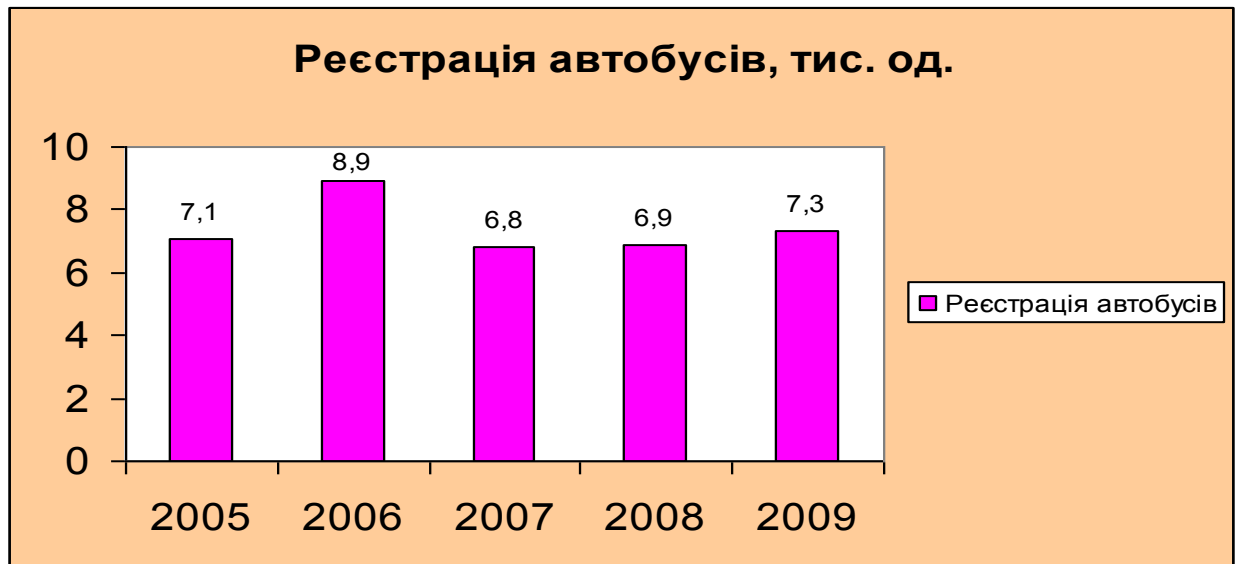


Рис. 5 – Первинна реєстрація автобусів, тис. одиниць

З 2006 року була розроблена стратегія по удосконаленню автомобілебудування:

- ❖ створення вітчизняної сучасної спеціалізованої, здатної до саморозвитку, галузі по виробництву конкурентоспроможної автотранспортної техніки шляхом розвитку існуючих та організації нових виробництв основних видів цієї техніки, комплектуючих виробів та запасних частин;
- ❖ збільшення обсягів виробництва основних видів автотранспортної техніки;
- ❖ освоєння у виробництві нових поколінь моделей автотранспортної техніки;
- ❖ збільшення обсягів експорту продукції автопрому;
- ❖ забезпечення випереджаючих темпів зростання продуктивності праці;
- ❖ створення нового та ефективного використання існуючого наукового потенціалу України;
- ❖ впровадження ресурсо-енергозберігаючих та екологічно чистих технологій;
- ❖ зростання рівня заробітної плати;
- ❖ створення нових робочих місць;

❖ збільшення податкових відрахувань у бюджети всіх рівнів.

За останні 8 років загальні обсяги виробництва автомобільної техніки в Україні зросли в 13 разів та склали в 2008 році 425,8 тис. од. З таким показником Україна посіла 12 місце серед країн Європи. Об'єми виробництва вітчизняної автомобільної техніки показані на рис. 6

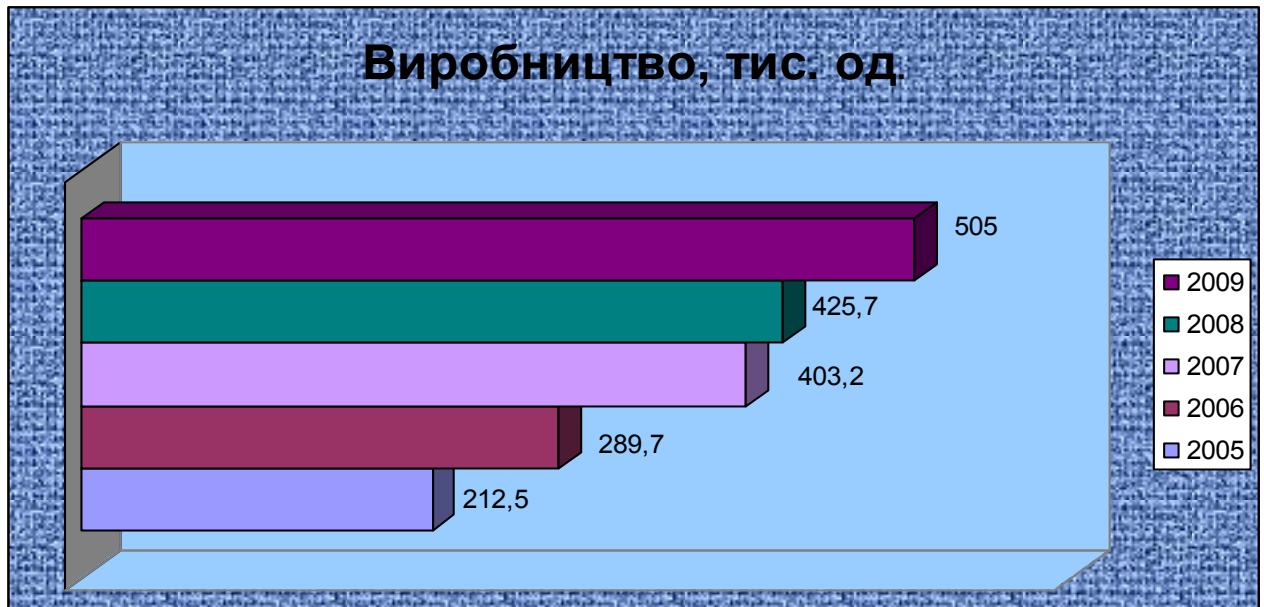


Рис. 6 – Динаміка обсягів виробництва українського автопрому.

Проаналізувавши рис. 6 ми можемо побачити різке зростання виробництва автомобілів, хоча 2008 рік був початком фінансової та економічної кризи, через скоротився рівень споживання автотранспортних засобів.

За останні 8 років загальні обсяги виробництва автомобільної техніки в Україні зросли в 13 разів та склали в 2008 році 425,8 тис. од.

При цьому слід зазначити, що український ринок переживає етап не тільки екстенсивного (кількісного), але й якісного зростання.

Разом з цим характерним для ринку України є поступовий перехід від дешевих застарілих машин до дорожчої техніки. До сих пор найбільш популярним у покупців залишається сегмент бюджетних автомобілів, однак за 2006-2007 рр. змінилися рамки цього сегмента. Якщо раніше найкраще продавалися автомобілі ціною до 10 тис. USD, то зараз першість поступово перехоплюють машини вартістю 10-15 тис. USD. Це пояснюється якісним зростанням українського автомобільного ринку, переходом на більш сучасну тех-

ніку, що забезпечується як зростанням доходів населення, так і (більшою мірою) доступністю автокредитування.

В таких умовах провідні світові виробники починають приділяти більше уваги Україні, розглядаючи її як один із потенційних ринків збуту своїх автомобілів. Дійсно, тоді як ринки розвинених країн демонструють мляву динаміку, українці кожен рік купують на 40-45% нових легкових машин більше, ніж в попередньому році. При цьому межа насичення ринку ще дуже далека.

До отримання Україною незалежності легкові автомобілі виробляв «Запорізький автомобільний завод» (ЗАЗ; Запоріжжя); спеціалізовані легкові автомобілі (автомобілі підвищеної прохідності) виробляв «Луцький автомобільний завод» (ЛуАЗ; Луцьк); автобуси – «Львівський автобусний завод» (ЛАЗ; Львів); вантажівки – «Кременчуцький автомобільний завод» (КрАЗ; Кременчук).

Виробництвом автобусів в Україні займається 11 підприємств, а саме: Корпорація «Богдан», ТОВ «Львівські автобусні заводи», ВАТ «ЛуАЗ», ВАТ «Черкаський автобусний завод», ЗАТ «Бориспільський автозавод», ЗАТ «Чернігівський автозавод», ЗАТ «ЗАЗ», ПП «Автотехнологія» з Рівного, ТОВ «АнтоРус» з Херсону, ВАТ «Укравтобуспром» зі Львова, ВАТ «Часівоярський ремонтний завод» з Донецької області

Найбільшими виробниками легкових автомобілів в Україні є Корпорація УкрАВТО (ЗАТ ЗАЗ), Корпорація Богдан (ВАТ ЛуАЗ і ВАТ Черкаський автобус), ЗАТ Єврокар, Корпорація АІС (ТОВ КрАСЗ), Корпорація Еталон (ЗАТ Чернігівський автозавод і ЗАТ Бориспільський автозавод) та інші.

Найбільшим виробником легкових автомобілів в Україні залишається ЗАТ «ЗАЗ», яке в 2007 р. практично згорнуло виробництво власних автомобілів і зосередило всю увагу на збірці автомобілів із імпортованих машинокомплектів.

Легкові автомобілі марок «Таврія», «Славута», «Nubira», «Lanos», «Legansa» виготовляє ЗАТ «Запорізький автомобільний завод». Після ренова-

ції виробництва в Запоріжжі освоєно виробництво близько 30 модифікацій автомобілів “Таврія”. Зокрема, модернізовано автомобілі “Таврія” і “Славути” з двигунами об’ємом 1,2 літра, 1,3 літра та карбюраторною системою живлення. На базі автомобілів “Таврія” та “Славути” створено автомобілі ЗАЗ-110280-01 і ЗАЗ-110387 для інвалідів. Або ж такі цікаві моделі, як ЗАЗ 110557-51 “пікап” з жорсткою надбудовою класу “люкс” із двигуном 1,2 літра чи ЗАЗ 110557-53 “пікап” із двигуном 1,2 літра класу “стандарт” з жорсткою надбудовою кузова та розсувними дверима. До кінця 2003 року в Україні було освоєно серійне виробництво легкових автомобілів “Opel-Astra”, “Opel-Vektra”, “Opel-Korsa”. На Луцькому автозаводі збираються автомобілі марок “ВАЗ”, “УАЗ” та “ЛуАЗ”, остання модель є власне українського виробництва. Автомобілі марки “ВАЗ” складають також у Херсоні, а “УАЗ” – у Краснодоні.

Найбільшими виробниками вантажних автомобілів є: ВАТ "Холдингова компанія "АвтоКрАЗ", Корпорація УкрАВТО (ЗАТ ЗАЗ), Корпорація Богдан (ВАТ ЛуАЗ і ВАТ Черкаський автобус), Корпорація АІС (ТОВ КрАСЗ) та інші.

Так, за 2007 р. традиційні лідери українського ринку – автомобілі, вироблені в країнах СНД (в першу чергу, моделі як мінімум десятирічної давності, вироблені російським «АвтоВАЗом»), вперше за весь час незалежності України втратили лідируючі позиції. Якщо за підсумками 2005 р. співвідношення між автомобілями, виробленими у країнах СНД, і іномарками склало приблизно 50:50, то уже в 2007 р. на останній оплот легкових автомобілів виробництва країн СНД – автомобілі торгової марки ВАЗ припадає 20-22% ринку. В окремі місяці автомобілі ВАЗ втрачають лідерство з продажів: так, у грудні 2007 р. в Києві на перше місце з продажів вийшли автомобілі CHEVROLET, на друге піднялися MITSUBISHI, а ВАЗ лише замикає трійку лідерів. Зазначимо, що до іномарок належать не тільки автомобілі, вироблені за межами України (і країн СНД), але й автомобілі, зібрані в Україні з імпортованих машинокомплектів.

Виробництво автомобілів за повним циклом залишається менш вигідним, ніж збірка, в результаті чого скорочується асортимент автомобілів, що випускаються за повним циклом.

Разом з тим слід зазначити, що продажі зростають швидше внутрішнього виробництва, що дозволяє говорити про існуючий потенціал (з точки зору попиту) для подальшого збільшення виробництва.

Слід зазначити, що автомобілі ВАЗ на українському ринку представлені переважно автомобілями української збірки (з російських машинокомплектів). У сучасних умовах, після скасування пільг для вітчизняних складальних підприємств і вступу до ВТО (що означатиме зниження імпорتنих тарифів в майбутньому), українські складальники застарілих російських автомобілів програтимуть конкурентну боротьбу не тільки європейським і японським виробникам, але й корейським, що пропонують більш якісну і сучасну техніку, а також китайським компаніям, готовим запропонувати максимум додаткового устаткування за мінімальну ціну. Втім, більшість українських підприємств вже перекваліфіковуються: популярною стає збірка корейських і китайських автомобілів.

Одним із найбільших підприємств, які все ще спеціалізуються на збірці російських автомобілів, залишається «Кременчуцький автоскладальний завод» (КрАСЗ) корпорації «АІС». Однак навіть це підприємство в 2007 р. продовжило розширювати асортимент корейських і китайських автомобілів: до корейського SSANGYONG додалися китайські GEELY і GREAT WALL, загальний обсяг виробництва яких за 2007 р. склав близько 7 000 автомобілів.

Сьогодні корпорація «Богдан» – одна з найбільш динамічних компаній на автомобільному ринку України. Корпорація досягла своєї мети – перетворитися з продавця автомобілів на виробника. За два роки існування компанії почалася реалізація проектів будівництва заводів з виробництва легкових автомобілів і переорієнтації майданчика у Луцьку з виробництва легкових машин на виробництво автобусів.

Практично єдиним великим автоскладальним підприємством в Україні, що не займається збіркою російських автомобілів, є компанія «Єврокар» (Закарпатська обл.). «Єврокар» – українське підприємство, забезпечене з боку концерну Volkswagen Group (Skoda AUTO a.s.) сучасним технологічним устаткуванням, ліцензійною документацією і жорстким контролем якості. Реалізація цього проекту мала на увазі будівництво нового автоскладального підприємства на території вільної економічної зони «Закарпаття» для великовузлової збірки автомобілів марки SKODA, потужністю 15 тис. автомобілів на рік.

Найбільшим виробником автобусів в Україні є корпорація «Богдан», яка щорічно підтверджує свої лідерські позиції у вітчизняному автобусобудуванні. Налагодивши на своїх заводах в 1999 р. випуск малих міських автобусів на базі двигунів і шасі виробництва японської компанії ISUZU, сьогодні корпорація виробляє автобуси всіх класів: от особливо малого, до надвеликого.

Крім корпорації «Богдан», збіркою малих автобусів в Україні займаються також Бориспільський автозавод, Херсонський автоскладальний завод «АНТО-РУС» і кілька підприємств, що займаються переобладнанням російських мікроавтобусів під потреби вітчизняних перевізників.

Загалом структура української автомобільної промисловості має досить цікаву структуру, яка зображена на рис. 7.

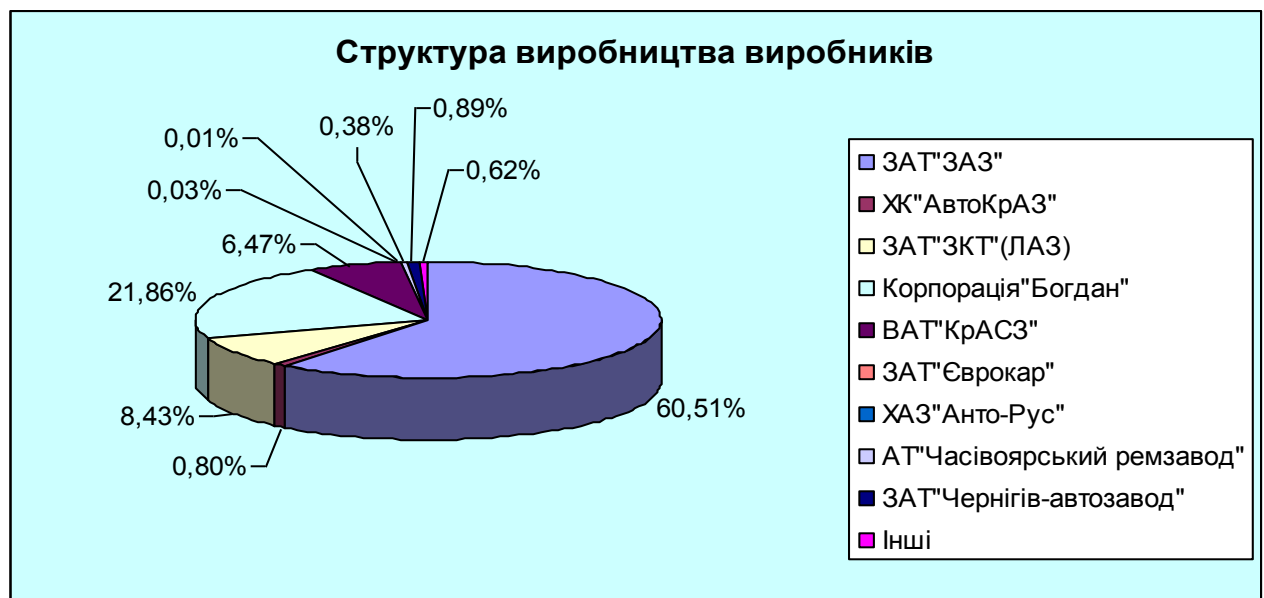


Рис. 7 – Структура виробництва автомобільних засобів

Отже, абсолютним лідером у вітчизняному автопромі є Корпорація УкрАВТО (ЗАТ «ЗАЗ»), її можна сміливо вважати монополістом на нашому ринку. У спину цій корпорації дихають «Богдан» та «ЛАЗ», котрі спонукають авторинки до покращення якості продукції та конкурентної боротьби.

Проблемою, що існує перед автомобілебудуванням є старі автомобілі, що завозять ся до нашої країни. За словами Директора Департаменту машинобудування Нечая Богдана Адамовича «Експансія старих іноземних автомобілів – конкурент вітчизняному автомобілебудуванню. І в усьому світі з цим явищем ведуть боротьбу. За рік в Україну з-за кордону завозять 200 тисяч старих автомобілів. Фактично Україна інвестує зарубіжного виробника. Давайте зробимо елементарну арифметику. Якщо одна потримана іномарка коштує в середньому 5 тисяч доларів(2003), то Україна щороку віддає за кордон 1 мільярд доларів. Тепер подивіться, як українське законодавство захищає свою аватомобілебудівну галузь. Загальні податкові витрати за стару завезену іномарку в Україні сягають 25-29%. Сюди входять акцизний збір, в'їздне мито, митний збір, податок з продажу, ПДВ. У Польщі податкові витрати на стару іномарку становлять 68%, в Росії – 70%, в Аргентині – 74%, в Єгипті – 130%. В Україні пробували підняти податкові витрати на автомобільний “секонд-хенд”, але у нас дуже сильне іноземне автомобільне лобі, яке не дозволяє цього зробити» .

Загальна динаміка розвитку галузі за підсумками 2007 р. викликає оптимістичні прогнози. На думку експертів, в 2008 р. зростання виробництва автомобілів в Україні продовжиться, незважаючи на те, що темпи зростання можуть трохи скоротитися у зв'язку з насиченням внутрішнього ринку. Динаміка імпорту зображена на рис. 8

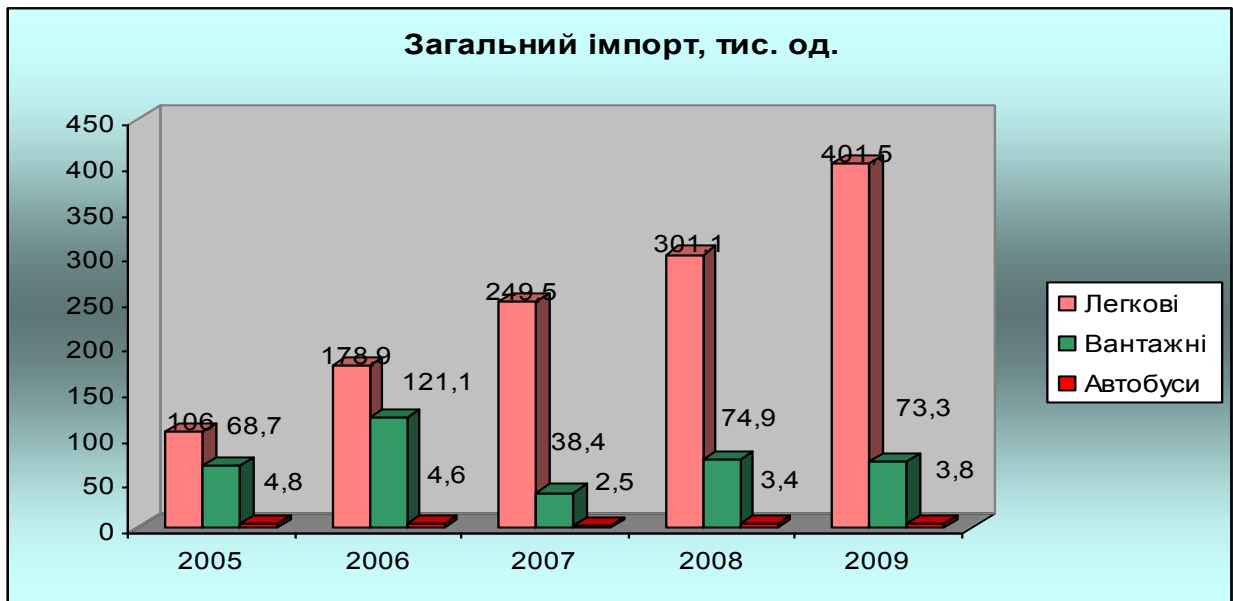


Рис. 8 – Імпорт легкових, вантажних машин та автобусів, тис. од.

Що ж до динаміки загального експорту, то вона зображена на рис. 9.



Рис. 9 – Експорт легкових, вантажних автомобілів та автобусів, тис. од.

Про перспективу майбутнього зростання свідчить і те, що імпорт продукції автомобільної промисловості значно перевищує експорт.

Зростаючий розрив між обсягами імпорту та експорту є свідченням того, що попит на автомобілі значно перевищує їхню пропозицію національними виробниками. Отже, перспективи зростання виробництва автомобілів українськими підприємствами обмежені не стільки відсутністю ємного ринку, скільки відсутністю додаткових ресурсів для інвестування в збільшення потужностей.

У такій ситуації розвиток автомобільної промисловості України безпосередньо залежить від приходу серйозних іноземних інвесторів, що принесуть у галузь не тільки капітал у фінансовій формі, але й нові технології, що так необхідні у виробництві автомобілів.

Розміщення підприємств автомобільної промисловості визначається передусім економічними чинниками, найголовнішим з яких є трудові ресурси, а також наявність транспортних магістралей. Тому всі виробництва можуть розміщуватися в тих регіонах, що задовольняють чинники розміщення.

Серед економічних чинників дуже важливі кооперація і спеціалізація. Спеціалізація визначається профілем автомобільного заводу і характером продукції. Найпоширенішою в галузі є предметна спеціалізація, технологічна, подетальна. Поглиблення спеціалізації дає змогу знизити собівартість продукції.

Собівартість виготовленої продукції на глибоко спеціалізованих підприємствах і радіус її перевезення до районів споживання перебуває в обернено пропорційній залежності. Тому заводи подетальної спеціалізації територіально значно віддалені від заводів предметної спеціалізації. Останні обслуговують потреби не одного, а здебільшого кілька економічних районів або всієї України.

Спеціалізація зумовлює розширення кооперації виробництва. Автомобільні підприємства кооперуються з іншими галузями промисловості – хімічною, металургійною, електротехнічною, текстильною та ін. Великі межі концентрації виробництва на основі спеціалізації й кооперації зумовлюють значимість транспортного чинника.

3. Фінансова характеристика

Капіталізація автомобілебудування – вартість акцій усіх підприємств галузі. На 1.01.2008 року рівень капіталізації українського автопрому становив 54 530 млн. дол. США.

За останні 8 років загальні обсяги виробництва автомобільної техніки в Україні зросли в 13 разів та склали в 2008 році 425,8 тис. од. У вартісному вираженні – 23 750 млн. грн.

Частка галузі у ВВП країни становить 2,5%. [11].

Підприємства автомобілебудування України мають такі джерела доходів від діяльності:

По-перше, реалізація виготовленої продукції на внутрішньому ринку та закордоном;

По-друге, доходи від зборки автомобілів іноземного виробництва.

Через нестабільність політики урядів щодо підтримки вітчизняного автопрому та умов вступу до СОТ – введення/скасування імпорتنих мит на іномарки і комплектуючі до них та наших автомобілів, рівень повернення експортного ПДВ тощо – ситуація в автопромі також нестабільна. Від вищезазначених умов напряму залежить ціна готової продукції наших виробників та іноземних конкурентів. Саме коливання цих величин і зумовлюють рівень доходу підприємств галузі. Особливе місце займає добробут населення нашої країни – від нього залежить попит на внутрішньому ринку. Також не менш важлива ситуація на ринках країн, куди експортується продукція: законодавчі зміни у цих країнах щодо імпорتنих мит, економічні умови.

Витрати підприємства галузі мають такий же характер як і підприємств інших галузей (сировина, оплата праці, амортизаційні відрахування, оренда тощо).

Сировинними ресурсами автопромисловість України забезпечена недостатньо: для виробництва деталей потрібні кольорові метали, запаси яких в Україні обмежені. Щодо гуми, то тут проблема незначна – в Україні видобувається достатньо нафти щоб забезпечити потребу автопрому, до того ж добре розвинуті текстильна та хімічна промисловості, що дуже пов'язані під час створення автомобіля.

Деякі запчастини (як от двигуни) завозяться із закордону. Це пов'язано з тим, що імпортні комплектуючі дешевші та якісніші за наші.

Виходом з такої залежності від комплектуючих є модернізація виробництва, створення нових конструкторських розробок та купівля патентів на виробництво нових видів продукції.

Обсяги критичного імпорту складають 167 млн. дол. США.

Щодо інвестицій, то можна прослідкувати чітку динаміку їх зростання до 2008 року включно. Аналізуючи дані за перше півріччя 2009 року, можна зробити висновок, що кількість інвестицій у автопром буде значно меншою за минулий рік, що напряду пов'язано з фінансовою кризою у світі та побоюваннями інвесторів щодо прибутковості галузі за умов низького попиту. Динаміку інвестицій показано на рисунку 10.



Рис. 10 – Динаміка інвестицій у автопром України.

Із вищезазначеного можна зробити висновок, що автомобілебудування в Україні потерпає від недостатнього обсягу інвестицій. Наш автопром не встигає за іноземними аналогами у розвитку технологій. Застаріле обладнання і способи виробництва призводять до низької якості продукції, до її високої собівартості, а отже і низької конкурентоспроможності.

Український автопром має такі джерела фінансування:

- ❖ Державний бюджет
- ❖ Позабюджетні кошти
- ❖ Кредити банків

Загальний обсяг фінансування автомобільної промисловості складає 55613 млн. гривень.

Таблиця 4 – Джерела фінансування української автомобільної промисловості станом на 2008 рік

Джерело фінансування	Об'єм фінансування
Державний бюджет	3884,4 (7%)
Позадержавні кошти	18236,6 (32,8%)
Кредити банків	33492 (60,2%)

Розподіл часток джерел фінансування можна розглянути за допомогою наступної діаграми.



Рис. 11 – Джерела фінансування українського автопрому станом на 2008 рік, млн. грн.

На основі таблиці 4 та рис. 11 можна зробити висновок, що основна частина фінансування українського автопрому представлена кредитними коштами банків, а найменшу частку займають надходження з державного бюджету. Це є доволі негативним явищем для економіки країни, яка намагається розвивати галузі своєї промисловості.

Розподіл фінансування

1. За рахунок бюджетних коштів

- ❖ Внесення змін і доповнень до чинного законодавства (0,5 млн. грн. (0,001%))

- ❖ Технічне нормативне регулювання вимог до конструкцій АТЗ (1,6 млн. грн. (0,01%))
- ❖ Проведення маркетингових досліджень (1,4 млн. грн. (0,01%))
- ❖ Проведення науково-дослідних та дослідно-конструктивних робіт (17,5 млн. грн. (0,1%))
- ❖ Підготовка кадрів (1198 млн. грн. (2,15%))
- ❖ Погашення відсотків за користування кредитом (2665,4 млн. грн. (4,8%))

2. За рахунок позабюджетних коштів та кредитів банків

- ❖ Збільшення обсягів виробництва автомобільної техніки з поглибленням глибини переробки (30139 млн. грн. (54,2%))
- ❖ Збільшення обсягів виробництва автомобільних агрегатів (21589 млн. грн. (38,8%))

4. Державне регулювання

Автомобілебудування доцільно розглядати як самостійний об'єкт державного регулювання, що являє собою підгалузь машинобудування, до складу якої входять підприємства з виробництва автомобілів, спеціальної автомобільної техніки сільськогосподарського призначення, автобусів, причепів, автотранспорту, мото- і велотехніки, а також супутніх комплектуючих виробів і запасних частин до них. Систематизовано функції державного регулювання у галузі автомобілебудування за найбільш типовою класифікацією: загальні, спеціальні, допоміжні. До загальних функцій віднесено такі – прогнозування і моделювання, планування, координацію, контроль, інформаційне забезпечення, комунікаційну. Як спеціальні функції розглядаються – охорона навколишнього природного середовища від шкідливого впливу автомобільного транспорту, безпечне функціонування сучасного національного автомобіля, створення рівних умов для розвитку господарської діяльності автомобілебудівних підприємств та ін.

Допоміжні функції призначені для обслуговування процесу регулювання (діловодство, секретаріат, архівна діяльність тощо).

Стосовно системи державного регулювання, під адаптером, як пристроєм управління адаптацією, запропоновано розглядати комплекс моделей й алгоритмів із засобами їх програмної реалізації на апаратній базі автоматизованої системи державного регулювання. Розроблена схема функціонування адаптера системи державного регулювання розвитку галузі автомобілебудування із виділенням у кожному блоці суб'єктів на різних рівнях управління та визначенням їх функцій. Відповідно до впливу факторів зовнішнього середовища на функціонування автомобілебудівної галузі запропоновано заходи, спрямовані на механізм державного регулювання. Для більш ефективного регулювання в рамках наявного апарату доцільно створити координаційну групу, функції якої включатимуть розробку комплексної програми соціально-економічного розвитку.

Відповідно до Концепції розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів на період до 2015 року та з урахуванням розпорядження Кабінету Міністрів України “Про схвалення Концепції проекту Загальнодержавної цільової економічної програми розвитку промисловості на період до 2017 року” запропоновано розробку та концептуальні засади Антикризової програми розвитку автомобілебудування до 2015 року. У роботі обґрунтовано необхідність прийняття та реалізації програми, визначено головну мету та основні її завдання. Запропоновано певні заходи щодо реалізації даних завдань, які передбачають: внесення змін до чинного законодавства щодо залучення інвестицій, збільшення обсягів продаж, вдосконалення технічної політики; освоєння виробництва нових моделей; взаємодію науково-технічних організацій та підприємств автомобілебудування; реалізацію єдиної технічної політики; проведення системної роботи з поліпшення умов доступу продукції вітчизняного автомобілебудування на зовнішні ринки. Фінансування запропонованих заходів може бути здійснено за рахунок бюджетних коштів чи позабюджетних коштів та кредитів банків.

Обґрунтовано доцільність прийняття Закону України “Про автомобілебудування”, що обумовлено відсутністю у системі законодавства відповідного документа та необхідністю регулювання розвитку автомобілебудування на законодавчому рівні. Прийняття цього закону забезпечить: ефективне державне управління розвитком галузі автомобілебудування, врегулювання суперечностей між Україною та ЄС щодо вітчизняного законодавства у сфері автомобілебудування; створення умов для стабілізації та розвитку автомобілебудування, стимулювання національного автовиробника, захист автомобільного ринку, залучення іноземних і внутрішніх інвесторів у цю галузь економіки; затвердження найбільш перспективних інвестиційних програм щодо автомобілебудівних підприємств; створення значної кількості робочих місць, які забезпечують функціонування та розвиток автомобілебудування України; прискорення економічного та соціального розвитку держави.

Правове регулювання у сфері автомобілебудування ґрунтується на ряді законодавчих актів:

Закон України від 19 вересня 1997 р. «Про стимулювання виробництва автомобілів в Україні»,

Закон України від 11 грудня 1991 р. «Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів»,

Закон України від 07 грудня 2000р. «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо регулювання ринку автомобілів в Україні»,

Закон України від 15 жовтня 2001 р. «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо державної підтримки автомобілебудівної промисловості України»,

Закон України від 18 березня 2004 р. «Про розвиток автомобільної промисловості України»,

Закон України від 06 липня 2005 року «Про внесення змін до Закону України «Про розвиток автомобільної промисловості України»,

Закон України від 06 липня 2005 р. «Про деякі питання ввезення на територію України та реєстрації транспортних засобів»,

Закон України від 30 листопада 2006 р. «Про внесення змін до Закону України «Про деякі питання ввезення на митну територію України транспортних засобів»,

Закон України від 06 грудня 2006 р. «Про внесення змін до Закону України «Про деякі питання ввезення на митну територію України транспортних засобів».

Основні напрямки державної політики в сфері автомобілебудування в Україні, законодавчі основи її реалізації визначає Верховна Рада України; Кабінет Міністрів України в сфері автомобілебудування забезпечує проведення фінансової, цінової, інвестиційної та податкової політики; спрямовує і координує роботу міністерств, а саме: Міністерства промислової політики України, Міністерства транспорту та зв'язку України, Міністерства економіки України, Міністерства фінансів України та

інших органів виконавчої влади; розробляє на строк своїх повноважень програму діяльності, яка спрямована на відродження відповідної галузі; Мінпромполітики розробляє пропозицій щодо вдосконалення механізму державного регулювання функціонування автомобілебудівного промислового сектору економіки; реалізує державні програми розвитку автопромисловості України.

Структурним підрозділом, що функціонально підпорядковується Мінпромполітики України є Департамент машинобудування, до складу якого входять 3 управління:

- 1) управління енергетичного, хімічного та нафтовидобувного машинобудування;
- 2) управління машинобудування для гірничо-металургійного комплексу, транспортного машинобудування та верстатостроительної промисловості;
- 3) управління автомобільної та дорожньої техніки.

Головними завданнями Департаменту машинобудування є: розробка і опрацювання проектів Законів України та інших нормативно-правових актів з питань промислової політики та розбудови вітчизняної промисловості; проведення єдиної науково-технічної та інвестиційної політики в галузях машинобудування; вивчення наявних і перспективних потреб у продукції; участь у плануванні, освоєнні та випуску імпортозамінюючої продукції, розробка і участь в реалізації комплексних науково-технічних програм розвитку галузей; налагодження зовнішньоекономічної діяльності підприємств, організацій та установ галузей з метою захисту економічних інтересів держави.

На місцевому рівні державне управління у сфері автомобілебудування здійснюється у галузях управління промисловістю, енергетикою, транспортом та зв'язком облдержадміністрації.

Висновки

Найбільш перспективною підгалуззю машинобудування є автомобілебудування в Україні, бо саме воно на сучасному етапі істотно впливає на подолання економічних, соціальних, науково-технічних проблем, забезпечує розвиток суміжних промислових галузей, таких як металургійна, верстатобудівна, хімічна, нафтохімічна, текстильна, електронна та багато інших, що і створює додаткові робочі місця в країні, сприяє загальному економічному зростанню. В державах з високим рівнем розвитку автомобілебудування одне робоче місце у цій сфері створює 7-8 робочих місць в суміжних. За даними UTO-Consulting оборотний капітал світової автомобілебудівної промисловості наближається до 2 трлн. євро, про це повідомляє Міжнародна організація автомобілебудівників (ОІКА).

Автомобілебудівна галузь України має такі проблеми:

- ❖ падіння виробництва,
- ❖ низька якість продукції,
- ❖ застарілі технології,
- ❖ відсутність фінансових ресурсів,
- ❖ продаж автомобілів у кредит і, як наслідок, зменшення обігових коштів.

Все це не дозволяє їй конкурувати навіть на ринку країн СНД, не говорячи про Європейські ринки.

Для України найбільш перспективною є змішана стратегія розвитку:

- ❖ створення виробника легкових автомобілів на базі "АвтоЗАЗ"
- ❖ також інтеграція у виробництво автомобілів та комплектуючих в межах СНД.

Наразі в Україні спостерігається тенденція недостатнього фінансування інноваційної діяльності, що зводить інноваційну діяльність до вдосконалення вже існуючих прототипів. До основних чинників, що стримують інноваційну діяльність відносять недолік власних фінансових коштів і високу вартість нововведень.

Виробництво нових конкурентоспроможних моделей автомобілів та автобусів, впровадження ресурсозберігаючих, екологічно чистих інноваційних технологій дасть змогу зменшити матеріалоемність готової продукції на 12-18%, обсягу енергоспоживання виробництва – на 20 відсотків; виключити застосування у виробництві токсичних матеріалів; перейти на безвідходні технології; підвищити надійність і довговічність продукції; удосконалити сервісну мережу. Підвищення конкурентоспроможності забезпечуватиметься шляхом впровадження новітніх високопродуктивних технологій та обладнання для виробництва автомобільної техніки, комплектувальних виробів, вузлів, агрегатів і запасних частин.

Перехід автомобільної галузі України на інноваційну модель розвитку, передусім, залежить від державної підтримки. Сучасна стратегія державної промислової політики України в галузі машинобудування передбачає зростання темпів випуску наукоємної продукції високого технологічного рівня і виробництва нової конкурентоздатної продукції.

Наразі представлений проект державної цільової економічної програми розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів на період до 2015 року. Основними завданнями програми є: освоєння у виробництві нових поколінь моделей автотранспортної техніки і розвиток власного виробництва автомобільних компонентів, які використовуються у виготовленні автотранспортної техніки.

Отже, основним напрямом розвитку автомобільної промисловості України має бути значне підвищення якості її продукції із використанням наукових і технічних досягнень.

За рахунок інноваційного розвитку автомобілебудування Україна зможе реалізувати конкурентоспроможну продукцію як на національному, так і на світових ринках, що забезпечить вихід України в міжнародне економічне співтовариство.

Список використаних джерел

1. [Електронний ресурс]. – [Галузі промисловості України: Автомобілебудування]: <http://uk.wikipedia.org/wiki/Автомобілебудування>
2. [Електронний ресурс]. – [Машинобудівний комплекс України]: <http://www.vuzlib.net/rps/25.htm>
3. [Електронний ресурс]. – [Автомобілебудівна промисловість в Україні: проблеми та перспективи розвитку]: http://industry.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article;jsessionid=3363D866299D53E7530E434A65A4BC4D?art_id=68113&cat_id=36232
4. [Електронний ресурс]. – [Динаміка середньомісячної заробітної плати за видами економічної діяльності]: http://ukrstat.gov.ua/control/uk/localfiles/display/Noviny/new_u.html
5. Статистичний щорічник України за 2008 рік // Під ред. О.Г.Осауленка. Відп. за випуск В.А.Головко, Київ, “Техніка”, 2009 р.-674с.
6. [Електронний ресурс]. – [Автомобілебудування України]: <http://www.ukrexport.gov.ua/ukr/prom/ukr/29.html>
7. [Електронний ресурс]. – [Концепція цільової загальнодержавної програми розвитку промисловості України на період до 2017 року]: <http://industry.kmu.gov.ua/control/uk/>
8. [Електронний ресурс]. – [Довідка департаменту машинобудування про підсумки роботи]: <http://industry.kmu.gov.ua/control/uk/>
9. [Електронний ресурс]. – [Підсумки автопрому 2008: приїхали]: http://www.epravda.com.ua/publications/497072089a398/view_print/
10. [Електронний ресурс]. – [Мінпромполітики підготувало ряд проектів Законів України, направлених на стабільний розвиток автомобілебудівної галузі та промисловості в цілому]: http://industry.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=65290&cat_id=36232

11. [Електронний ресурс]. – [Асоціація автовиробників України]:
http://ukrautoprom.com.ua/index.php?option=com_content&task=view&id=57&Itemid=1
12. [Електронний ресурс]. – [Стратегия развития автомобильной промышленности и регулирование рынка автомобилей на период до 2015]:
http://ukrautoprom.com.ua/index.php?option=com_docman&task=cat_view&gid=20&Itemid=79
13. [Електронний ресурс]. – [Автомобілебудування в Україні]:
14. <http://www.autoconsulting.com.ua/article.php?sid=1579>
15. 14. Розміщення продуктивних сил: Підручник / За ред. В. В.
16. Кова-левського, О. Л. Михайлюк, В. Ф. Семенова. — К.: Знання, КОО, 1998.— С. 376—392.
17. 15. Романенко В. Регіональні ринки продукції машинобудування в Україні // Економіка України. — 1996. — № 6. — С. 90—92.
18. 16. Андреев О.В. Перспективи запозичення світової практики застосування протекціонізму для розвитку автомобілебудування / О.В. Андреев // Економіка та держава. – 2007. - №9. – С.64-66.
19. 17. Андреев О.В. Перспективи розвитку державного регулювання у сфері автомобілебудування в Україні: теоретичні та практичні аспекти / О.В. Андреев // Держава та регіони. Серія: Державне управління. – 2008. – № 4. – С. 5-10.
20. 18. Андреев О.В. Теоретичні аспекти управління реструктуризацією підприємств автомобілебудування / О.В. Андреев // Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво. – 2006. – № 6. – С. 12–15.
21. 19. [Електронний ресурс].—[Державне регулювання автомобілебудування]: <http://apelyasia.org.ua/node/8208>