



УДК 351:629.113

Мурашев Сергей Павлович,

аспирант кафедри менеджмента и ад-
министрирования, Харьковский нацио-
нальный университет городского хозяй-
ства им. А. Н. Бекетова, 61002, г. Харьков,
ул. Маршала Бажанова, 17, тел.: (099)
337 24 25, e-mail: murasergey@inbox.ru

ORCID: 0000-0002-2163-0218

Мурашев Сергій Павлович,

аспирант кафедри менеджменту та ад-
міністрування, Харківський національ-
ний університет міського господарства
ім. О. М. Бекетова, 61002, м. Харків, вул.
Маршала Бажанова, 17, тел.: (099) 337 24
25, e-mail: murasergey@inbox.ru

ORCID: 0000-0002-2163-0218

Murashev Sergiy Pavlovych,

graduate student of the Department of Management and Administration, O. M. Beketov
National University of Urban Economy in Kharkiv, 17, Marshal Bazhanov Street, Kharkiv,
61002, Ukraine, tel.: (099) 337 24 25, e-mail: murasergey@inbox.ru

ORCID: 0000-0002-2163-0218

ПРОБЛЕМАТИКА УПРАВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕМ В УКРАИНЕ

Аннотация. В статье анализируются проблемные тенденции автомобилестроительной отрасли в мире. Определяется роль данной отрасли в экономике разных стран. Анализируется состояние отечественных предприятий автомобилестроительной отрасли. Устанавливаются дальнейшие перспективы развития этой отрасли на территории Украины в современных условиях.

Ключевые слова: государственное управление, автомобилестроение, механизмы государственного управления, автомобилестроительная отрасль.

ПРОБЛЕМАТИКА УПРАВЛІННЯ АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯМ В УКРАЇНІ

Анотація. У статті аналізуються проблемні тенденції автомобілебудівної галузі у світі. Визначається роль цієї галузі в економіці різних країн. Аналізується стан вітчизняних підприємств автомобілебудівної галузі. Встановлюються подальші перспективи розвитку цієї галузі на території України в сучасних умовах.

Ключові слова: державне управління, автомобілебудування, механізми державного управління, автомобілебудівна галузь.

THE COMPLEXITY OF MANAGING THE AUTOMOTIVE INDUSTRY IN UKRAINE

Abstract. The article highlights the most serious problems of the modern automobile on the planet. The place of this industry in the economy of various countries is stated. The main enterprises of the branch in consideration of their development effectiveness are estimated. Further prospects of development of the industry in Ukraine in modern conditions are considered.

Keywords: public administration, automotive, governance mechanisms, automotive industry.

Постановка проблеми. В промислово розвинутих країнах галузь автомобілебудування оказує суттєвий вплив на позитивне протікання соціально-економічних процесів в суспільстві: дана галузь займає місце основних стовпів економіки в Франції, Італії, Південній Кореї, Китаї. Виключального економічного благополуччя вдалося досягти в таких країнах, як Велика Британія, Японія, США, Німеччина, де однією з вирішальних ролей займає дана галузь.

Основою на цьому, необхідно визначити галузі промисловості, які за своєю соціально-економічною значимістю виступають стратегічними галузями промисловості. Однією з таких галузей, яка має недооцінені потенціал і всі можливості вважатися стратегічною, є національна автомобілебудівна галузь. Саме тому аналіз і встановлення факторів, перешкоджають ефективному її розвитку в

сучасних умовах, набуває актуальності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Основні наукові результати за даною тематикою наведені в роботах [1–13], де досліджувалися питання перспективних напрямків розвитку галузі, оцінки рівня конкурентоспроможності національних виробників, роль сучасних технологій при удосконаленні технологічних процесів виробництва автомобілів, аналіз нормативно-правового регулювання конкурентоспроможності національної автомобільної промисловості.

З невирішених складових загальної проблеми слід виділити той факт, що дослідженню підлягали лише питання, пов'язані з виробництвом легкових автомобілів, в першу чергу. Во-друге, наявні наукові роботи, переважно, є розривними і не розглядають існуючу проблему розвитку автомобілебудування комплексно. Крім цього, більшість

ство научных разработок являются несколько устаревшими, что обуславливает необходимость обновления информации по существующей проблематике.

Формулирование цели статьи.

Основная цель статьи состоит в вычленении приоритетных факторов, препятствующих эффективному развитию национальной автомобилестроительной отрасли; разработке первоначальных мер по разрешению отраслевого кризиса.

Изложение основного материала исследования. Прежде всего, следует проанализировать ряд проблем, которые являются общими как для мировой автомобильной промышленности, так для и национальной отрасли автомобилестроения.

Первым неблагоприятным фактором является избыточность производственных мощностей, что лежит в основе двух взаимозависимых явлений. В-первых, это влечет за собой увеличение производственных расходов, во-вторых, обеспечивает плавный переход к производству новых автомобилей (обновление модельного ряда), тем самым дает возможность производству быть более гибким.

В качестве второго неблагоприятного фактора следует выделить то, что функционирование автомобилестроительной промышленности требует постоянства инвестиций. Так, обновление модельного ряда (производственное освоение новой модели) предполагает привлечение до одного миллиарда долларов США. Выпуск новых автомобилей будет оправданным, т. е. будет экономически приемлемым (позволит достичь

показателей рентабельности), в случае выпуска не менее чем миллиона экземпляров, что в свою очередь отражается на конечной стоимости единицы товарной продукции.

Третьим из факторов выступает высокая конкуренция среди предприятий по производству автомобилей, обусловленная размерами рынков сбыта. Частично эту проблему решают путем объединения разрозненных автомобильных производителей в концерны, что уже сегодня привело к значительному сокращению независимых производителей. Порядка 20–30 лет назад тенденция укрупнения не воспринималась в качестве возможности развития, а выступала в качестве “процесса поглощения” мелкого предприятия более крупным. В конечном итоге это приведет к определенной монополизации рынка, что в принципе для любой отрасли экономики является нежелательным.

Первую проблему позволяет решить такой фактор (который так же, однако частично, стоит во главе решения и второй проблемы), как потребитель. Это возможность переложить ту часть нежелательных затрат на потребителя — со стороны автомобильных производителей. Со стороны потребителя — это вынужденная необходимость компенсировать скрытые убытки производителей путем приобретения систематически выпускаемой новой продукции при обновлении модельного ряда.

Четвертым фактором выступает глобальное перепроизводство товаров автомобилестроения. Последнее десятилетие ознаменовалось постепенным снижением продаж. Сегод-

ня проблема перепроизводства становится актуальной для каждого автомобилестроительного концерна, поскольку объемы получаемой прибыли сократились, тогда как затраты на освоение новых моделей стремительно возрастают, не останавливаются и сам процесс производства. Это приводит к бесполезному накоплению колоссальных объемов нереализуемой продукции. В первую очередь это связано со снижением спроса, что в принципе является естественным и ожидаемым явлением. Во вторую — с тем, что на фоне широкого распространения автомобиля среди населения стран с развитой экономикой, существуют страны, в которых автомобиль по-прежнему является недоступным. Из этого выходит, что наиболее предпочтительными автопотребителями выступают лица, населяющие наиболее экономически состоятельные страны. Тогда как вторая группа — менее привлекательными потребителями или вовсе таковыми не являются (т. е. они не рассматриваются в качестве даже потенциальных потребителей в виду общей сложности национальной экономики). Из этого следует, что “функциональные усилия” разных подразделений структурно входящих в концерны, а в первую очередь службу маркетинга как краеугольный камень в цепочке сбыта продукции, направлены на конкурентную борьбу за потребителя из экономически развитой страны, на удовлетворение его потребностей и получение систематически возрастающей прибыли. Это, как было упомянуто, привело к глобальному перепроизводству товаров легкового автомоби-

лестроения и появления еще одной проблемы — накоплению значительных объемов автомобилей, которые невозможно будет реализовать в будущем по целому ряду причин. Выделим основные положения вновь созданной проблемы.

1. Хранение большого количества автотранспортных средств требует выделения свободных территорий, что приводит к нерациональному использованию земельных ресурсов, уничтожению сотен акров зеленых насаждений.

2. Дополнительные расходы автопроизводителей на аренду/постройку (что реже) мест складирования (стоянки) под транспортные средства, которые в итоге покрываются конечными потребителями.

3. Окончательной невозможности реализации данных автомобилей при его “обездвиживании” от двенадцати и более месяцев, т. к. долговременное простаивание автомобиля и влияние на него внешних (дождь, снег, вода, солнце, высокие/низкие температуры и т. д.) и внутренних (долговременное отсутствие масла в двигателе) факторов, вызывают необратимые процессы в самом автомобиле.

Поиск решения сложившейся проблемы дал возможность сформулировать наиболее реалистичные сценарии: а) безвозмездная передача таких транспортных средств в полноправное владение или их реализация через сеть по значительно меньшим розничным ценам; б) полная остановка (или снижение объемов производства вдвое) выпуска транспортных средств на какой-то срок; в) преждевременная утилизация (пе-

переработка) нереализуемого объема транспортных средств.

Первое предложение (сценарий “а”), с одной стороны, является несостоятельным в современных экономических условиях, однако может быть достаточно реалистичным, с другой стороны. Его перспективность усматривается в том, что производители автомобилей частично смогут восполнить дефицит прибыли за счет продажи автомобильных запчастей, аксессуаров, предоставления сервисных услуг, за счет формы передачи (льготное розничное ценообразование), которые, несомненно, будут иметь место в эксплуатационном цикле.

Второе предложение (сценарий “б”) неосуществимо по тем соображениям, что ляжет в основу ряда новых проблем: потеря рабочих мест в основной отрасли, в смежных отраслях (в первую очередь — металлургия), замедление темпов роста основной и смежных отраслей.

Третий вариант (сценарий “в”) является наиболее предпочтительным и уже сегодня широко реализуется на практике, однако лишь частично дает возможность снять напряжение, но не решить проблему.

Из проблемы перепроизводства транспортных средств выкристаллизовывается еще одна существенная проблема, являющаяся значимой для всего человечества — истощение природных ресурсов, которые задействуются при производстве автомобилей и компонентов к ним. В этом аспекте преждевременная утилизация (переработка) нереализуемых автомобилей лишь свидетельствует, дополнительно указывает на нали-

чие проблемы с дефицитом природных ресурсов. Следует учитывать, что технологические процессы производства автомобилей основываются на преобразовании природных ресурсов из одной формы в другую, доля содержания которых в земной коре значительно сократилась. Это приводит к повышению себестоимости единицы товара, повышению стоимости для конечного потребителя, заметного снижения спроса и продаж, и общей прибыли. Изыскивая пути снижения себестоимости изготовления автомобилей в сложившихся условиях, в производство вовлекаются нереализуемые ранее транспортные средства. В таком случае возникает необходимость в постановке вопроса о нерациональном использовании природных и энергетических ресурсов предприятиями автомобилестроительной отрасли.

Исследуя проблематику как отечественного автомобилестроения, так и мирового, видим, что автомобиль на сегодня входит в список наиболее востребованных товаров. Исходя из этого, возможность привлечения собственного населения, путем продаж товаров предприятия национальной отрасли автомобилестроения на внутреннем рынке, является достаточно эффективным и долгосрочным способом развития экономики государства.

По оценкам специалистов, автомобилестроительная промышленность дает возможность создавать на одно рабочее место в своей отрасли не менее шести рабочих мест в смежных отраслях, обеспечивать постоянство научно-технической деятель-

ности, создавать спрос на товары и услуги смежных отраслей.

Национальная автомобилестроительная отрасль представлена предприятиями различной формы собственности, которые занимаются производством легковых и грузовых автомобилей, автобусов, прицепов, спецтехники, муниципального транспорта, военной техники, а так же предприятиями по производству компонентов к ним. Основным конкурентным преимуществом национального производителя перед производителями Европы, Китая и по некоторым товарным позициям России, является возможность изготовления не только легковых автомобилей, но и спецтехники, военных автомобилей, пользующихся спросом на мировой арене. Сравнительный анализ (за период с 2009–2011 гг.) объемов производства легковых автомобилей в Украине с соответствующими объемами стран Западной Европы дает возможность утверждать об исключительной малоразвитости этой отрасли в нашей стране (табл. 1). Отрицательной компонентой изложенного является то, что стабильно действующих предприятий по итогам 2016 – начала 2017 г. практически не осталось.

Среди основных национальных автопроизводителей, которые в сложившихся политико-экономических условиях (2013–2017 гг.) выходили на минимальные производственные показатели по выпуску автомобилей, выделим следующие (см. табл. 2): а) ЗАТ “Запорожский автомобильный завод”; б) Корпорация “Богдан”, в) ТОВ “ВО Кременчугский автосборочный завод”; г) ПАО “АвтоКраз”. Следует отметить, что высокий уровень оснащенности, развитая инфраструктура поспособствовали ЗАО “АЗ” наладить сотрудничество с мировыми автомобилестроительными концернами, основными из которых сегодня являются ТАТА и КИА, ООО “КрАСЗ” (на сегодня предприятия полностью ликвидировано) выпускать автомобили известных российских (Волга, Соболь), китайских (Geely и Great Wall) и корейских (Ssang Yong) производителей. Производственные мощности предприятий, входящих в Корпорацию “Богдан”, дают возможность выпускать автотранспортные средства марок Hyundai (легковые, грузовые, автобусы), Subaru, Skoda, Citroen, JAC и других мировых производителей. Автомобилестроительное объединение “АвтоКраз” располагает мощ-

Таблица 1

Показатели развития отрасли автомобилестроения на примере Украины и стран Европы

Страна	Количество выпущенных легковых автомобилей на 1000 жителей, ед.	Доля автомобилестроения в промышленном производстве, %	Доля автомобилестроения в формировании ВВП, %	Количество персонала, тыс. чел.
Словакия	103	23,9	10,1	145
Чехия	105	21,2	8,9	225
Украина	9	0,8	менее 0,4	18,4

Анализ национальных предприятий автомобилестроительного комплекса

	Short characteristics of the object	Feature of the production process	Type of commercial products/ services	Last (January 2017) production rate, ед.
JSC "ZAZ" (Zaporozhye Automobile Building Plant)	The first and currently the only company equipped with production units for stamping, welding, painting, body equipment, and vehicle assembly. Integrates manufacture, pre-and-sales, after-sales service	SKD and CKD	Cars and trucks, buses, components, car service	Cars – 0 CV – 59 Buses – 2
Corporation "Bogdan"	Different applied innovations, which are provided by the influx of investments. It produces a wide range of vehicles on the modern assembly lines. Suffice geographically extensive sales and service network in Ukraine	SKD and CKD	Cars and trucks, buses and trolley buses, maintenance services vehicles.	Cars – 0 CV – 0 Buses – 0
PJSC "AutoKraz"	The company has casting, electroplating and thermal production, specializes in the production of military equipment. The share of exports is 70 %	CKD	Dump trucks, tractors, platform trucks, timber trucks and log trucks, automobile chassis of the installation for special equipment, trailers and semi-trailers, military vehicles, service, parts production	CV – n/a
ООО "Кременчугский автомобиль сборочный завод"	Производственные мощности предприятия дают возможность проводить сборку широкого спектра легковых автомобилей (китайского и российского происхождения)	SKD	Легковые и грузовые автомобили, военная техника, предпродажная подготовка, гарантийное и пост-гарантийное обслуживание	Автомобили – 7 349 (2014 г.)

ностями по выпуску транспортных средств военного и гражданского назначения.

Выводы и перспективы дальнейших исследований. Сегодня отечественная автомобилестроительная отрасль представлена тремя предприятиями, размеры и производственные мощности которых дают возможность удовлетворять потребности в различных типах транспортных средств: легковых и грузовых автомобилях, военной технике, городском транспорте. Действуют предприятия, которые структурно относятся к отрасли и направлены на удовлетворения спроса в компонентах к транспортным средствам (запасные части и иные комплектующие). Таким образом, производственный потенциал отечественной автомобилестроительной отрасли представляется достаточно высоким.

Основываясь на этом, следует полагать, что до 50 % рынков легкового и грузового автомобилестроения может и должно принадлежать национальным производителям; от 80 % до 100 % рынка транспортных средств (троллейбусы и автобусы) — для города.

В тоже время следует объективно оценивать будущее автомобилестроительной отрасли Украины — ее конкурентоспособность как внутри страны, так и за ее пределами. Понятно, что сегодня как на внешних, так и на внутренних рынках составлять конкуренцию первой пятерки мировых лидеров легкового автомобилестроения невозможно, однако создавать и поддерживать конкурентные условия в борьбе за потребителя в

бюджетном классе автомобилей внутри страны — посылно. В случае применения необходимых механизмов государственного управления в данной отрасли для отечественных производителей грузовых автомобилей и городского транспорта может и вовсе не существовать конкурентов внутри страны. В перспективе это станет фундаментом для освоения новых рыночных пространств за пределами страны отечественными производителями такого типа транспортных средств. Эти условия не снимают остроты проблемы, что связана с переориентированием автомобильной промышленности на выпуск более надежных, комфортных и финансово доступных (более конкурентоспособных в сравнении с уже существующими) транспортных средств всех типов для внутреннего потребителя.

Кроме этого, вопросом не сегодняшнего дня является инновационная деятельность в автомобилестроении. Для мирового автомобилестроения еще пять лет назад эти тенденции принимали форму, при которой ставка делалась на технологии будущего — транспортные средства, функционирующие на альтернативных источниках энергии. В этом аспекте такими транспортными средствами являются электрические и водородные автомобили, производство которых уже не является новаторством, а данностью сегодняшнего дня. Однако в условиях отечественной автомобильной промышленности освоение выпуска таких транспортных средств видится перспективным, инновационным видом деятельности.

Перспективы дальнейших научных исследований следует определить в реализации предложений, выдвинутых выше, решение которых является вопросами управления и лежит в плоскости системы государственного управления автомобилестроением; основывается на разработке и внедрении соответствующих механизмов государственного управления отраслью.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. *Pyrozhekov Y.* Features of legal regulation of automotive competitiveness of enterprises in Ukraine : current legal analysis / J. V. Pyrozhekov // Journal of Zaporizhzhya National University. Jurisprudence. — 2009. — № 1. — P. 106–110.
2. *Chobytok V. I.* Comments urovnja competitiveness of domestic enterprises engineering/ V. I. Chobytok // Journal of the National Technical University “KPI”: Sat. scientific. labor. Tematycheskyi issue “of technical progress and production efficiency”. — 2010. — № 64. — P. 10–16.
3. *On approval of the Concept of development of the automotive industry and car market regulation for the period until 2015, the Cabinet of Ministers of Ukraine dated August 3, 2006.* — № 452-р // Official Bulletin of Ukraine. — 2006. — № 31.
4. *Kyshchun V. A.* Production of passenger cars: global and national trends / V. A. Kyshchun // Lutsk National Technical University : Coll. Science. works. Electronic scientific publications. — 2003. — № 13. — P. 137–145.
5. *The potential of the automotive industry in Ukraine. Highlights.* — [Electronic resource]. — Access: <http://investukraine.com/wp-content/uploads/2012/06/Growth-potential-of-Ukrainian-automotive-industry-key-aspects-Anna-Shalina-Deloitte.pdf>
6. *Aspects of the domestic passenger car industry* [Electronic resource] / A. V. Peretiatio // Economy : Realities time. Science journal. — 2013. — № 5 (10). — P. 31–37. — Access to the journal : <http://www.economics.opu.ua/files/archive/2013/n5.html>
7. *Association of Ukrainian Automobile Manufacturers “UkrAvtoprom”* — [Electronic resource]. — Access mode : <http://ukrautoprom.com.ua>
8. *Official site CJSC “Zaporizhia Automobile Building Plant”.* — [Electronic resource]. — Access mode : <http://www.avtozaz.com/ua>
9. *The official site of “PA “KrASZ”* [Electronic resource]. — Access mode : <http://krasz.com.ua>
10. *Official site of the corporation “Bogdan”* [Electronic resource]. — Access mode : <http://www.bogdan.ua>
11. *The Official Website of PJSC “Avto-KrAZ”* [Electronic resource]. — Access mode : <http://www.autokraz.com.ua>