

Кривоконь О.Г., к.ф.н.

**Національний технічний університет
«Харківський політехнічний інститут», м. Харків**

ЗАХОДИ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ ЩОДО РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ЛЕГКОВОГО АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯ

Визначено перелік заходів, які повинні бути реалізовані державою для розвитку національного легкового автомобілебудування, встановлено та проаналізовано основні з них: захист внутрішнього ринку від недобросовісної конкуренції; зміна нормативно-правового та інвестиційного середовища; стимулювання продажу автомобілів вітчизняного виробництва на внутрішньому ринку України.

Вступ

Лідерами з виробництва легкових автомобілів у світі є Японія, США, Китай, Німеччина, Північна Корея, доля яких складає більше 50 % від загального виробництва автомобілів.

Обсяг виробництва легкових автомобілів в Україні, в кращі часи, не перевищував 0,55 % від загального світового виробництва, не зважаючи на вигідне географічне положення, розвинену транспортну інфраструктуру, підготовлені трудові ресурси, незначну кількість автомобілів на душу населення (158 одиниць на 1000 жителів в Україні, 450–500 одиниць – в економічно розвинених країнах, 250–300 одиниць – в країнах, що розвиваються), високий середній вік автомобілів (18,7 років в Україні, до 10 років у розвинених країнах, до 13 років у країнах, що розвиваються).

Розвиток національного легкового автомобілебудування напряму залежить від державної політики, яка створює вирішальну мотивацію для організації виробництва.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

На сьогоднішній день існує достатньо багато публікацій, що присвячені дослідженню розвитку українського та світового автомобілебудування, визначенню основних напрямків розвитку автомобільної галузі, оптимізації виробництва автомобілебудівних підприємств [1–9].

Слід відмітити, що під час підготовки матеріалів для даної публікації були використані деякі доробки науковців й практиків, що разом з автором брали активну участь у формуванні та впровадженні концепції «Програма розвитку легкового автомобілебудування України» [10].

Авторами [1, 3] відзначається, що найближчі десять років автомобілебудування особливо інтенсивно буде розвиватися у країнах Азії, Східної Європи й Південної Америки. Аналітики вважають, що кращі шанси для зростання будуть мати ті компанії, які налагодять у цих регіонах власні виробничі потужності, або прикуплять вже існуючі.

Що стосується України, то експерти [1, 3–8] дуже стримано говорять про якісь перспективи автомобілебудування в зв'язку з низьким рівнем доходів громадян, відсутністю у країні середнього класу – основного споживача легкових автомобілів, суттєвим відставанням технології виробництва та, нарешті, відсутністю державної підтримки автомобілебудівної галузі.

Мета та постановка завдань

Метою даної роботи є визначення заходів, які повинні бути реалізовані на державному рівні для розвитку національного легкового автомобілебудування. Для досягнення

поставленої мети необхідно з'ясувати перелік основних дій, які необхідно виконати для зміни нормативно-правового та інвестиційного середовища, захисту внутрішнього ринку від недобросовісної конкуренції; стимулювання продажу автомобілів вітчизняного виробництва на внутрішньому ринку.

Заходи державної політики щодо розвитку національного легкового автомобілебудування

Для розвитку національного легкового автомобілебудування держава повинна взяти на себе зобов'язання з реалізації наступних заходів:

- захист внутрішнього ринку від недобросовісної конкуренції;
- зміна нормативно-правового та інвестиційного середовища;
- стимулювання продажу автомобілів вітчизняного виробництва на внутрішньому ринку.

Окремої уваги заслуговує впровадження технічної політики та створення державою інноваційного науково-технічного центру з розвитку автомобілебудування.

Ці заходи покликані впровадити в українську автомобільну промисловість (автопром) передові стандарти й національні наукові розробки та інтегрувати вітчизняну галузь у світовий процес розвитку автомобілебудування.

Захист внутрішнього ринку від недобросовісної конкуренції

Україна, у рамках взятих на себе зобов'язань під час вступу до Світової організації торгівлі (СОТ) [11], знизила ввізне мито на автомобілі з 25 % до 10 % у 2010 році, що є недостатнім для розвитку національного автопрому.

Збільшення частки імпорту в наповненні внутрішнього ринку з 44,5 % в 2006 році до 71 % у 2011 році створює передумови для проведення спеціального розслідування та запровадження за його результатами терміном на три роки спеціального ввізного мита чи квоти на імпорт легкових автомобілів.

Уряд України повинен ініціювати в секретаріаті СОТ переговори щодо перегляду в сторону збільшення ввізного мита на імпорт автомобілів.

У даних переговорах додатковим аргументом на користь позиції української сторони може бути той факт, що Україна взяла на себе найвищі зобов'язання серед країн-членів СОТ щодо митного регулювання імпорту автомобілів.

У переговорах з Євросоюзом щодо укладання Договору про зону вільної торгівлі уряд повинен вимагати встановлення 10-ти річного перехідного періоду в частині збереження тарифного регулювання ввезення легкових автомобілів та встановлення квот на їх імпорт.

У контексті технічної політики, для уникнення виробництва в Україні застарілих моделей автомобілів, необхідне запровадження екологічних норм на транспортні засоби:

- не нижче рівня «ЄВРО-4» – з 1 січня 2012 року;
- не нижче рівня «ЄВРО-5» – з 1 січня 2014 року;
- не нижче рівня «ЄВРО-6» – з 1 січня 2016 року.

Останнє також сприятиме виведенню з експлуатації старих моделей автомобілів, шкідливі викиди яких не відповідатимуть сучасним нормативам, що, у свою чергу, збільшить попит на нові автомобілі.

Зміна нормативно-правового та інвестиційного середовища

Основні дії держави в зміні нормативно-правового та інвестиційного середовища полягають у зниженні інвестиційного навантаження й підготовки інфраструктури, зокрема через:

- звільнення від сплати ввізного мита й податку на додану вартість терміном на п'ять років обладнання, яке ввозиться для створення нового або модернізації існуючого виробництва легкових автомобілів та автокомплектуючих;
- повне відшкодування автовиробникам відсоткової ставки по кредитах, які залучені на організацію виробництва легкових автомобілів і автокомплектуючих (за розрахунками прийнята кредитна ставка 10 %);
- звільнення терміном на 5 років від сплати податку на прибуток тієї частини прибутку підприємств, що реінвестується ними в розвиток власного виробництва, включаючи створення нових потужностей та модернізацію існуючих;
- надання державної фінансової підтримки в обсязі 15 тис. грн за кожне створене робоче місце у виробництві легкових автомобілів і автокомплектуючих;
- надання інвестору території з необхідною базовою інфраструктурою (енерго- й водопостачанням, під'їзними дорогами тощо).

Дієвим інструментом реалізації зазначених державних пільг та преференцій є Індустріальний парк.

Прийнятий на початку липня 2011 року в першому читанні Закон «Про індустріальні парки» [12] ставить за мету визначення правил щодо створення й експлуатації індустріальних парків та управління ними для забезпечення економічного розвитку та підвищення конкурентоспроможності територій, активізації інвестиційної та інноваційної діяльності, створення нових робочих місць, розвитку сучасної виробничої та ринкової інфраструктури.

Вище зазначений закон надає наступні державні преференції. Учасники індустріального парку:

- а) звільняються від відшкодування втрат сільськогосподарського й лісогосподарського виробництва в разі вилучення (викупу) земель сільськогосподарського призначення для індустріального парку;
- б) звільняються від сплати митних зборів з імпорту нового високотехнологічного обладнання, яке не виробляється в Україні та ввозиться для виробничої діяльності на території індустріального парку;
- в) одержують через посередництво керуючої компанії всі дозволи органів державної влади та місцевого самоврядування на будівництво об'єктів виробничого призначення та інших споруд, що необхідні для здійснення господарської діяльності;
- г) звільняються від сплати внесків на спорудження об'єктів інженерної й соціальної інфраструктури в населених пунктах.

Однак, він не передбачає:

- компенсації кредитної ставки на кредити, що залучені для інвестування в розвиток виробництва;
- надання пільг по сплаті податку на прибуток, що реінвестується в розвиток;
- можливість надання прямої державної підтримки учасникам парку у створенні нових робочих місць.

З огляду на це в Закон «Про індустріальні парки», до його остаточного прийняття, необхідно внести відповідні зміни.

Стимулювання продажу вітчизняних автомобілів на внутрішньому ринку

Стимулювання продажу нових вітчизняних автомобілів з боку держави повинно виражатися в запровадженні механізму часткової компенсації кредитної ставки (в обсязі 2,1 процентних пунктів (п. п.)) по споживчому автокредитуванню фізичних осіб, під час купівлі ними нових легкових автомобілів вітчизняного виробництва з об'ємом двигуна не більше 2000 см³ та вартістю до 170 тис. грн.

Додатковим заходом, що стимулює внутрішній попит, є запровадження механізму утилізації старих автомобілів.

Станом на кінець 2011 року в Україні налічується 2,5 млн легкових автомобілів віком понад 20 років, які мають низькі технічні та екологічні показники (підвищені витрати пального та шкідливі викиди), що спричиняє високу аварійність на автошляхах.

Законодавчо врегульованого механізму утилізації автомобілів в Україні немає, також відсутня розвинена інфраструктура (автозвалища та підприємства з автопереробки).

Створення механізму утилізації старих автомобілів вимагає реалізації з боку держави наступних кроків:

- введення на законодавчому рівні сучасного екологічного стандарту «ЄВРО-4» для легкових автомобілів, що експлуатуються в Україні;
- введення на законодавчому рівні адміністративної відповідальності (штрафів) за залишений у непередбачених для цього місцях автомобіль;
- створення на умовах державно-приватного партнерства мережі автозвалищ та технічно оснащених автопереробних підприємств.

Термін створення державою механізму утилізації старих автомобілів з відповідною інфраструктурою – 2012–2016 рр.

Після створення відповідного механізму утилізації старих автомобілів, з 2017 року, необхідна виплата державою компенсації (10 тис. грн) за кожен зданий старий автомобіль на купівлю нового автомобіля вітчизняного виробництва. Очікуваний обсяг щорічної утилізації автомобілів – 100 тис. одиниць/рік.

У таблиці 1 наведено зміни нормативно-правового та інвестиційного середовища функціонування вітчизняного автомобілебудування.

Таблиця 1 – Зміни нормативно-правового та інвестиційного середовища функціонування українського автомобілебудування

Показник	Поточний стан	Згідно плану розвитку національного легкового автомобілебудування
Ввізне мито на імпорт автомобілів	10 %	>30 %
Ввізне мито на імпорт обладнання для автопрому	3–5 %	0 %
Податок на додану вартість на імпорт обладнання для автопрому	20 %	0 %
Компенсація кредитної ставки на кредити, що залучені для інвестування в розвиток автопрому	Відсутня	Повна компенсація, але не більше 10 п. п. кредитної ставки
Податок на прибуток, що реінвестується в розвиток автопрому	25 %	0 %
Фінансова компенсація витрат за створені робочі місця	Відсутня	15 тис. грн
Компенсація частини кредитної ставки в рамках споживчого автокредитування	Відсутня	2,1 п. п. кредитної ставки

Технічна політика держави

Державна технічна політика вбачається в розробці та прийнятті стандартів та регламентів, які забезпечать виробництво в Україні сучасних автомобілів із можливістю їх експорту на ринки розвинених країн та унеможливають імпорт автомобілів із низькими показниками екологічності та безпеки.

Першочерговими діями в даному контексті є запровадження екологічних норм на транспортні засоби (таблиця 2):

- не нижче рівня «ЄВРО-4» – з 1 січня 2012 року;
- не нижче рівня «ЄВРО-5» – з 1 січня 2014 року;
- не нижче рівня «ЄВРО-6» – з 1 січня 2016 року.

Також необхідно є активізація впровадження в Україні Правил ЄЕК ООН [13], у частині імплементації міжнародних стандартів (ISO) та європейських норм (EN).

Створення інноваційного науково-технічного центру з розвитку автомобілебудування

В Україні відсутня комплексна науково-дослідна школа легкового автомобілебудування, проте в окремих його сегментах є серйозні наукові напрацювання, які можуть викликати інтерес у автомобілебудівних компаній.

Таблиця 2 – Європейські норми для легкових автомобілів, г/км

Рівень	Оксид вуглецю (CO)	Вуглеводень	Летючі органічні речовини	Оксид азоту (NOx)	HC+NOx	Зважені частки
Дизельні двигуни						
«ЄВРО-3» (діє в Україні на теперішній час)	0,64	–	–	0,50	0,56	0,050
«ЄВРО-4»	0,50	–	–	0,25	0,30	0,025
«ЄВРО-5»	0,50	–	–	0,18	0,23	0,005
«ЄВРО-6»	0,50	–	–	0,08	0,17	0,005
Бензинові двигуни						
«ЄВРО-3» (діє в Україні на теперішній час)	2,30	0,20	–	0,15	–	–
«ЄВРО-4»	1,00	0,10	–	0,08	–	–
«ЄВРО-5»	1,00	0,10	0,068	0,06	–	0,005
«ЄВРО-6»	1,00	0,10	0,068	0,06	–	0,005

Зокрема, це матеріалознавство (композитні та конструкційні матеріали), двигунобудування, електротехніка, світлотехніка, акумуляторобудування, електрозварювання.

Як свідчить світовий досвід, впровадження передових наукових розробок у реальне виробництво потребує наявності між науковцями та виробниками посередницької (менеджерської) компанії.

Так, у західних країнах подібні компанії тісно співпрацюють із кількома великими науковими центрами (університетами). Джерелом їх доходу є комісійна винагорода, яку

сплачує, в основному, розробник, хоча в окремих випадках платником виступає компанія-виробник. Авторські права на інтелектуальну власність зберігає розробник (науковець).

В Україні є позитивний досвід діяльності аналогічної компанії – Українського науково-технологічного центру (УНТЦ) [14], який створено наприкінці 1993 року за сприяння та участі уряду США для залучення науковців оборонного комплексу в розробку цивільної продукції. Протягом 1995–2010 рр. через УНТЦ реалізовано більше 150 комерційних наукових проєктів на загальну суму 175 млн \$ і за участю більше 500 вітчизняних наукових установ та науковців.

З огляду на вищезазначене, необхідним є створення Інноваційного науково-технічного центру з розвитку автомобілебудування.

Основною функцією центру буде акумулювання та впровадження вітчизняних наукових розробок учених в автомобілебудування.

Фінансування Інноваційного науково-технічного центру слід здійснювати з державного бюджету. З огляду на те, що він не виконуватиме безпосередньо науково-дослідної діяльності, потреба у фінансах на його утримання не буде значною.

На першому етапі діяльність центру буде сконцентрована на акумулюванні та створенні бази даних (реєстру) наукових розробок.

На другому етапі наукові розробки будуть пропонуватися автомобілебудівним компаніям, що сприятиме інтеграції українських науковців у глобальну мережу автомобільних розробок.

Висновки

Перелік заходів державної політики, які необхідно реалізувати для розвитку національного легкового автомобілебудування:

1. Захист внутрішнього ринку від недобросовісної конкуренції та введення ввізного мита в розмірі $> 30\%$.
2. Звільнення терміном на 5 років від сплати ввізного мита й податку на додану вартість обладнання, яке ввозиться для створення нового або модернізації існуючого виробництва легкових автомобілів, та автокомплектуючих (2012–2020 рр.).
3. Повне відшкодування автовиробникам відсоткової ставки по кредитах, які залучені на організацію виробництва легкових автомобілів і автокомплектуючих (за розрахунками прийнята кредитна ставка 10%) (2012–2020 рр.).
4. Звільнення терміном на 5 років від сплати податку на прибуток тієї частини прибутку підприємств, що реінвестується ними у розвиток власного виробництва, включаючи створення нових потужностей та модернізацію існуючих (2012–2020 рр.).
5. Звільнення підприємств з виробництва легкових автомобілів та комплектуючих від участі в створенні інфраструктури та розбудови територій регіонів, де вони розташовані (2020–2012 рр.).
6. Надання державної фінансової підтримки в обсязі 15 тис. грн за кожне створене робоче місце у виробництві легкових автомобілів і автокомплектуючих (2012–2020 рр.).
7. Надання інвестору території з необхідною базовою інфраструктурою (енерго- й водопостачанням, під'їзними дорогами тощо).
8. Запровадження механізму часткової компенсації кредитної ставки по споживчому автокредитуванню фізичних осіб, під час купівлі ними нових легкових автомобілів вітчизняного виробництва з об'ємом двигуна не більше 2000 см^3 та вартістю до 170 тис. грн (2012–2020 рр.).
9. Створення дієвого механізму утилізації старих автомобілів (2012–2016 рр.).
10. Виплата компенсації (до 10 тис. грн) за кожен зданий старий автомобіль на купівлю нового автомобіля вітчизняного виробництва (2017–2020 рр.).

Список літератури

1. Кишун В.А. Виробництво легкових автомобілів: світові та вітчизняні тенденції / В.А. Кишун // Збірник наукових праць: електронне наукове видання. // Луцький національний технічний університет. – 2003. – № 13. – С. 137–145.
2. Рябчин О.М. Аналіз пріоритетних напрямів економічного розвитку українсько-японських відносин / О.М. Рябчин, К.О. Бієнко, К.І. Лісковець // Науковий вісник НГУ. Економіка. – 2010. – № 3. – С. 80–84.
3. Омельченко А.В. Визначення основних напрямків розвитку автомобільного транспорту на довгострокову перспективу. Ч. 1 / А.В. Омельченко // Вісник Національного транспортного університету. – 2008. – № 17. – С. 71–73.
4. Малых С.В. Изменения в выпуске важнейшей продукции машиностроения и перспективы ее спроса / С.В. Малых // Труды Одесского политехнического университета. – 2004. – № 1 (21). – С. 13–15.
5. Холодный Ю.Ф. Оптимизация производства автомобилестроительных предприятий с применением современных технологий. Ч. 1 / Ю.Ф. Холодный, А.И. Богдан, В.Ю. Холодный // Вісник КДПУ імені Михайла Остроградського. Транспорт. Дорожні та будівельні машини. – 2008. – № 6 (53). – С. 98–101.
6. 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.
7. Чобиток В.И. Оценка уровня конкурентоспособности отечественных машиностроительных предприятий / В.И. Чобиток // Вестник национального технического университета «ХПИ»: сб. науч. трудов. Тематический выпуск «Технический прогресс и эффективность производства». – 2010. – № 64. – С. 10–16.
8. Кривоконь О.Г. Передумови та перспективи розвитку автомобілебудівної галузі в Україні / О.Г. Кривоконь, А.І. Бондаренко // Восточно-Европейский журнал передовых технологий. – 2011. – № 6/2 (54). – С. 46–50.
9. Про схвалення Концепції розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів у період до 2015 року. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 03 серпня 2006 року № 452-р // Офіційний вісник України. – 2006. – № 31.
10. ДП «Укрпромзовнішекспертиза». Програма розвитку легкового автомобілебудування України, 2011. – 116 с.
11. Офіційний сайт Світової організації торгівлі. – Режим доступу: www.wto.org.
12. Проект закону України від 15.04.2011 № 8396. Про індустриальні парки. – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/ed_2011_04_15/JF6H800A.html.
13. Офіційний сайт Європейської Економічної Комісії ООН. ЄЕК ООН. – Режим доступу: <http://www.unece.org/oes/history/history.html>.
14. Офіційний сайт Українського науково-технологічного центру. – Режим доступу: <http://www.stcu.int>.

Рецензент: к.т.н., доц. Н.А. Мастепан, АДІ ДВНЗ «ДонНТУ».

Стаття надійшла до редакції 30.05.12

© Кривоконь О.Г., 2012