

ВІТЧИЗНЯНЕ ВИРОБНИЦТВО АВТОТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ:

МІФ ЧИ РЕАЛЬНІСТЬ

Левчик В.В., здобувач вищої освіти

Пляшко О.С., к.е.н., доцент

Рівненський державний гуманітарний університет

Останніми десятиріччями світова автомобільна промисловість є однією з провідних галузей світової економіки. На сьогоднішній день вона забезпечує десятку частину ВВП розвинутих країн світу. Світове автомобільне виробництво вимагає працевлаштування близько 8,3 млн. працівників (7% від світової зайнятості у виробничому секторі економіки), безпосередньо зайнятих у створенні транспортних засобів та деталей до них. Окрім того, зайнятість у сфері надання послуг, пов'язаних з автомобільною промисловістю, торгівлею та обслуговування становить близько 50 млн. осіб. Найбільший рівень зайнятості спостерігається у Китаї (19% від загальної зайнятості у світовій автопромисловості), США (11%) та Японії, Німеччині та Росії (9%). Достатній рівень зайнятості у автопромисловості мають Франція, Іспанія, Південна Корея, Бразилія, Індія, Італія, Великобританія (3-4%) [1, с. 78]. Український автопром знаходиться у стані кризи. Станом на 2017 рік частка автотранспортних засобів українського виробництва, за різними оцінками, становить не більше 6,8-9% ринку, натомість у 2008 р. ця частка становила 42%. Світова економічна криза з кінця 2008 року та політичні події 2013-2014 років різко зменшили купівельну спроможність українського населення, що призвело до значного падіння попиту на автотранспортну продукцію і різкого зниження обсягів виробництва українських автотранспортних засобів [2]. За даними Асоціації автовиробників України, український автопром станом на 2019 рік мав виробничі потужності для виробництва не більше 400 тис. машин на рік. Основними вітчизняними підприємствами автовиробниками є «Богдан», «ЗАЗ», «АвтоКрАЗ», ПАТ «Завод ЧАСІВОЯРСЬКІ автобуси», «Еталон», ПрАТ «Єврокар», АТ «Черкаський автобус». У різний час за ліцензіями на вітчизняних заводах випускали не лише «народні» Таврію та Daewoo Lanos, а й Dacia Solenza, Renault Arkana, кілька

моделей Lada, Kia, славнозвісні Богдани. А у 2023 році на заводі Eurocar у Закарпатті було випущено 442 автомобілі Skoda. Проте, український споживач надає перевагу імпортному автотранспорту, частка якого на ринку у 2008 році становила 53%, у 2017 році – 81-83,2% [3]. Тому метою нашого дослідження було з'ясувати динаміку та сучасний стан галузі автотранспортного виробництва в Україні. Інформаційним джерелом дослідження слугували дані Державної служби статистики України за період 2010-2022 рр. Більш нові дані, з огляду на військові дії в Україні, не оприлюднено. Варто зауважити, що на досліджуваний період припало 3 кризових періоди: фінансова криза 2014 р, яка, до того ж, співпала з першою хвилею військових дій і анексії частини території України, пандемія Covid 2020 р. та повномасштабні військові дії 2022 р. Ми проаналізували показники кількості суб'єктів господарювання, обсягів реалізації виробленої продукції та структуру витрат у галузі виробництва автотранспортних засобів, причепів та напівпричепів.

Виробництво автотранспортних засобів є складовою машинобудівельної галузі України, яка включає виробництво автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів та інших транспортних засобів, виробництво машин і устаткування, виробництво електричного устаткування, виробництво комп'ютерів, електронної та оптичної продукції. Структура галузі наведена на рис. 1 [4].

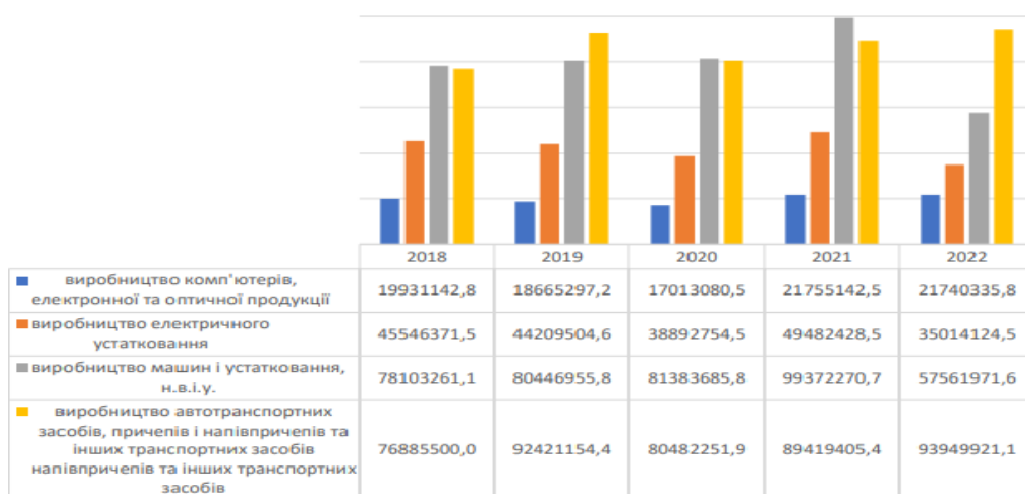


Рис. 1. Структура обсягів виробленої продукції галузі машинобудування, тис.грн.

Об'єктом дослідження є лише виробництво автотранспортних засобів, причепів та напівпричепів, яке, згідно КВЕД 2010, включає такі групи:

- 29.1. Виробництво автотранспортних засобів;
- 29.2. Виробництво кузовів транспортних засобів, причепів та напівпричепів;
- 29.3. Виробництво вузлів, деталей і приладдя для автотранспортних засобів. Цей КВЕД не включаємо до нашого дослідження.

Кількість суб'єктів господарювання, які здійснювали діяльність згідно з кодом КВЕД 29.1, за аналізований період зросла з 52 у 2010 р. до 75 у 2022 р. Кількість фізичних осіб-підприємців серед них була незначною, у 2010 р. вона становила 7. Незважаючи на зростання цієї частки у 2015-2017 р. до рівня 30-42%, ФОПів серед суб'єктів господарювання у 2022 р. було лише 9. Кількість виробників продукції за КВЕДом 29.20 за аналізований період змінилась з 81 до 83. Кількість ФОПів серед них зменшилась з 23 до 16 (рис. 2, 3).

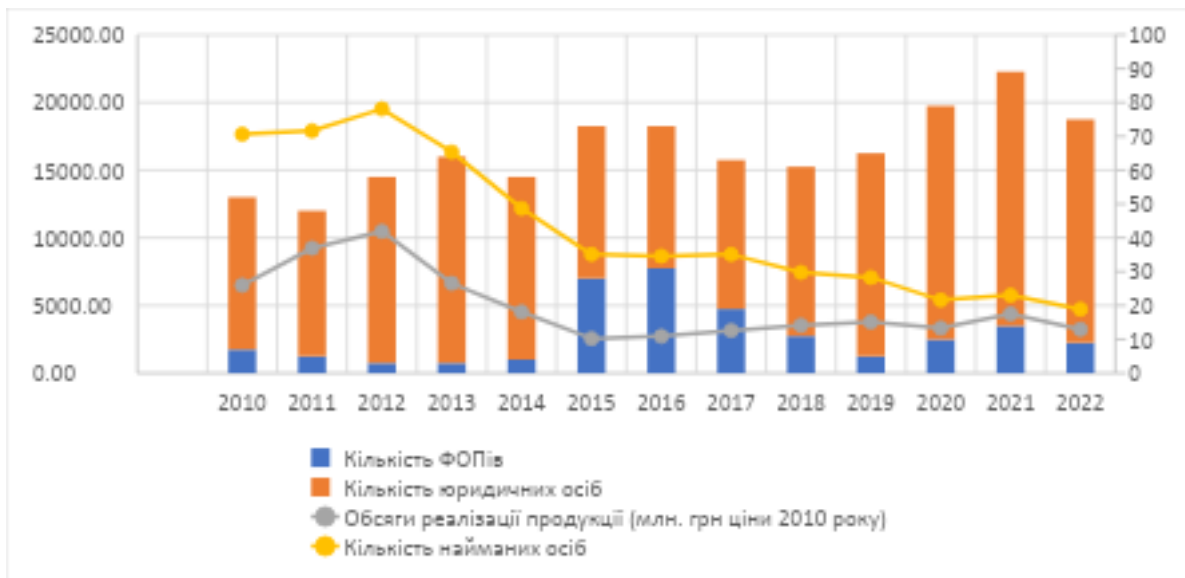


Рис. 2. Виробництво автотранспортних засобів (КВЕД 29.10)

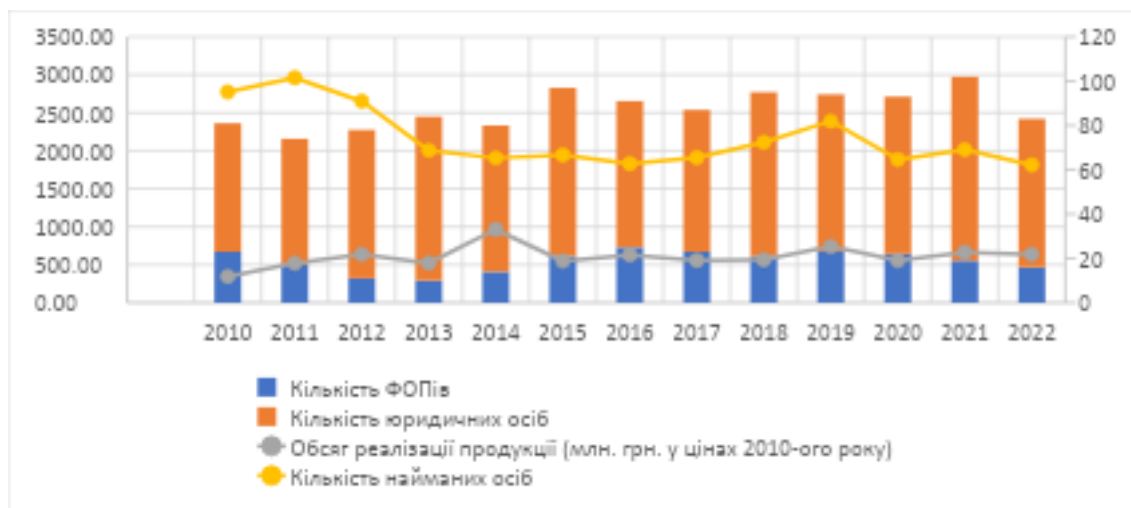


Рис. 3. Виробництво кузовів транспортних засобів, причепів та напівпричепів (КВЕД 29.20).

Не зважаючи на збільшення числа автовиробників, кількість найманих працівників у досліджуваному періоді зменшилась з 17,6 тис. до 4,7 тис, пік зайнятості припав на 2012 р., коли на виробництві було задіяно 19,5 тис. осіб. Аналогічно при виробництві кузовів, напівпричепів та причепів кількість зайнятих зменшилась з 2,7 тис до 1,8 тис., а пік зайнятості спостерігався у 2011р.

Обсяги реалізації виробленої продукції підприємствами за КВЕДом 29.1 за 2010-2022 роки змінювались з 6480 млн. грн до 3230 млн грн (у цінах 2010 р.), набувши свого найбільшого значення в 10480 млн. грн в 2012 році. Варто зазначити, що між показниками кількості найманих робітників та обсягу реалізації виробленої продукції існує додатня кореляція, якої нема лише у 2018-2019 роках. Ці показники також досягають свого максимуму в 2012 році. Обсяги реалізації виробленої продукції підприємств за КВЕДом 29.2 за 2010-2022 роки змінились з 345 млн. грн до 635 млн грн, набувши свого найбільшого значення обсягів реалізації в 964 млн. грн у 2012 році. За показниками обсягів реалізації та найманих працівників, починаючи з 2012 р., спостерігаємо суттєве скорочення обсягів галузі, особливо за КВЕД 29.10. Аналогічні тенденції є характерними і для кризових періодів 2014р., 2020р. та 2022р. Проте, у 2014 р. спостерігається збільшення майже у 2 рази обсягів виручки від реалізації за КВЕД 29.20.

Аналіз обсягів і структури витрат засвідчив, що витрати виробників за КВЕДом 29.1 за аналізований період зменшились з 8079,3 млн грн. до 1889,2 млн. грн. (рис. 4).



Рис. 4. Структура витрат автовиробників КВЕД 29.10 (млн. грн. у цінах 2010 року)

Найбільший обсяг витрат спостерігався саме у 2012 році. Витрати на оплату праці, амортизаційні витрати та витрати на соціальні заходи за ці роки становили 11,4-15,4% від річних витрат, інша, більша частина є витратами на матеріали та на оплату послуг, використаних у виробництві. Витрати виробників за КВЕДом 29.2 за аналізований період збільшились з 487,5 млн. грн до 500 млн грн. та мали пікове значення у 2014 році в 753,43 млн. грн. (рис. 5).



Рис. 5. Структура витрат виробників кузовів т/з, причепів та напівпричепів КВЕД 29.20 (у млн. грн. у цінах 2010 року)

Структурно витрати на оплату праці, амортизаційні витрати та витрати на соціальні заходи становили 9,1-21,3% від річних витрат, інша частина є матеріальними витратами та витратами на оплату послуг, використаних у виробництві.

Проведене дослідження дає підстави стверджувати, що автомобільна галузь в Україні є, проте її обсяги, починаючи з 2012 р., критично зменшуються як за показниками обсягів реалізації, так і кількості зайнятих. «Народного» автомобіля так і не вдалось відновити, проте галузь може претендувати на належну частку в повоєнному відновленні, оскільки має кваліфікованих працівників та інфраструктуру.

Використані джерела

1. Бодрова Н. Е., Булатов К. П. Аналіз світових тенденцій розвитку автомобільної промисловості. URL: https://www.business-inform.net/export_pdf/business-inform-2012-1_0-pages-78_83.pdf
2. Байгушев В.В. Стан і напрямки розвитку українських виробників автотранспортних засобів в умовах національного ринку. URL: <http://pte.diit.edu.ua/article/view/190697/191552>
3. Асоціація українських автомобілевиробників «Укравтопром». Подробнее на: <https://ukrautoprom.com.ua/association> URL: <https://ukrautoprom.com.ua/association>
4. Поворознюк С. П. Аналіз стану та розвитку підприємств машинобудівної галузі. URL: <https://ir.lib.vntu.edu.ua/bitstream/handle/123456789/42117/19778.pdf>