

УДК 338.45:629.33(477)

**Вишняков В.М.**  
професор,доцент кафедри міжнародної економіки та економічної теорії  
Запорізького національного університету**Хохотва М.І.**студент економічного факультету  
Запорізького національного університету**МІЖНАРОДНІ ІНТЕГРАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ  
В АВТОМОБІЛЕБУДУВАННІ УКРАЇНИ****INTERNATIONAL INTERGRATION PROCESSES  
IN THE AUTOMOTIVE INDUSTRY OF UKRAINE****АНОТАЦІЯ**

Стаття присвячена дослідженню особливостей і аналізу міжнародних інтеграційних процесів в автомобілебудуванні України. Також особлива увага була приділена визначенню основних передумов виникнення міжнародних проектів та їх ролі у розвитку галузі в умовах поглибленої кризи.

**Ключові слова:** автомобілебудування, спільне підприємство, міжнародна інтеграція, виробництво, інтеграційний проект.

**АННОТАЦИЯ**

Статья посвящена исследованию особенностей и анализу международных интеграционных процессов в автомобилестроении Украины. Также особое внимание было уделено определению основных предпосылок возникновения международных проектов и их роли в развитии отрасли в условиях углубленного кризиса.

**Ключевые слова:** автомобилестроение, совместное предприятие, международная интеграция, производство, интеграционный процесс.

**ANNOTATION**

This article is devoted to analysis of the characteristics and features of international integration processes in the automotive industry of Ukraine. Also special attention was paid to the definition of the basic prerequisites of international projects and their role in the development of the industry in a profound crisis.

**Keywords:** automotive industry, joint enterprise, international integration, production, integration process.

**Постановка проблеми.** Автомобілебудування в світі характеризується високим рівнем інтеграції і посиленого співробітництва, що дозволяє успішно діяти на ринку і конкурувати з іншими виробниками. Проте підприємства галузі в Україні не докладають значних зусиль для розвитку міжнародних зв'язків, що призвело до низької привабливості продукції серед інших пропозицій. Результатом цього явища є значний спад виробництва, а в деяких випадках – повна його зупинка.

Якщо при нормальних умовах функціонування економіки країни підприємства справлялися зі своїми проблемами, завантажували потужності і продавали автомобілі, то зараз ситуація кардинально змінилася. Через різке зниження купівельної спроможності більшої частини населення і підвищення цін вітчизняне автомобілебудування опинилося у скрутному становищі.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Вивченням і дослідженням питання міжнарод-

ної економічної інтеграції займалися різні науковці як з України, так і з інших країн.

На проблеми міжнародної економічної інтеграції звертали свою увагу К. Мейер, Р. Шуман, А. Паніч, Ж. Моне, Б. Баласса та багато інших. Б. Баласса та М. Алле розглядали інтеграцію як єдність, гармонізація у міжнародному масштабі, яка формується поступово. Також ними була сформована класифікація рівнів інтеграції, яка актуальна і досі.

Я. Тінберген (один із теоретиків дирижизму) вважав, що функціонування міжнародних інтегрованих структур можливо на основі розробки їх учасниками спільної економічної політики і погодженого соціального законодавства [1, с. 352].

Серед наукових робіт, в яких проводився аналіз теоретичних підходів щодо необхідності економічної інтеграції, можна відзначити роботи представників німецької історичної школи – Ф. Ліста, Г. Шмолера, В. Рошера та ін. Проблемами регіональної інтеграцією цікавилися такі теоретики, як Дж. Вайнер, П. Робсон, Р. Купер, Джамаль Закарія, Ріяд Наджиб та інші. Міжнародну економічну інтеграцію досліджували такі вітчизняні вчені як В. Будкіна, Д. Лук'яненко, А. Поручника, А. Філіпенка, О. Шниркова та ін. У публікаціях останніх років зроблено значний внесок у розвиток теоретичних засад економічної інтеграції [2, с. 74].

Проте незважаючи на це, деякі аспекти і особливості сучасних міжнародних інтеграційних процесів є досі не освітленими у наукових працях.

**Метою статті** є дослідження та узагальнення основних тенденцій розвитку міжнародних інтеграційних відносин в автомобілебудування України, а також обґрунтування пріоритетності співробітництва з іноземними компаніями.

**Виклад основного матеріалу.** Автомобільна індустрія України – це термін, який охоплює широкий спектр компаній та організацій в історії української держави, що беруть участь у проектуванні, розробці, виробництві, маркетингу та продажу легкових автомобілів, лег-

кових комерційних автомобілів, вантажних автомобілів і автобусів, причепів, мотоциклів, мопедів, спеціальної та військової автомобільної техніки, запчастин та комплектуючих для автомобілів мотоциклів та мопедів.

В автомобільній промисловості поширені партнерства різного типу, як вертикального (клієнт-виробник), так і горизонтального (між компаніями на одній ланці ланцюга створення цінності). Провідні світові виробники, які практично не інвестують у складальне виробництво або систему продажу, погоджуються на співпрацю з українським капіталом.

Лідером за кількістю спільних проектів є Запорізький автомобілебудівний завод. Серед його партнерів – DaimlerChrysler (Німеччина), ВАЗ (Росія), GM Opel (Німеччина). Компанією «Скрокар» укладений альянс зі Skoda (Чехія) та Volkswagen (Німеччина) щодо будівництва підприємства та запуску дрібноузлової збірки автомобілів Skoda та Volkswagen [3].

У більшості розвинених країн автомобілебудівна галузь є пріоритетною та її можна порівняти з локомотивом, який тягне за собою значну частину інших галузей. Ще до недавнього часу роботу Запорізького автозаводу забезпечували понад 1030 постачальників матеріалів і комплектуючих виробів, серед яких 827 було українських, 99 – із країн СНД і 109 – із далекого зарубіжжя. Тільки в Запорізькій області роботу «ЗАЗ» забезпечували понад 300 постачальників. Проте, як відомо, на початок 2015 року завод зупинив виробництво автомобілів повністю.

Такі коопераційні зв'язки давали можливість задіяти виробничий потенціал підприємств, а отже – забезпечити їхній розвиток і дати роботу десяткам тисяч людей. ПАТ «ЗАЗ» був одним із найбільших роботодавців у регіоні: одне робоче місце на підприємстві забезпечувало не менше десяти робочих місць на підприємствах-суміжниках.

Як уже було сказано раніше, роботу компанії високо оцінювали закордонні партнери і тому «ЗАЗ» у різні роки співробітничав з General Motors Daewoo Auto & Technology, Adam Opel, DaimlerChrysler, Automobile Dacia SA, FSO, TATA і АвтоВАЗ [4].

«ЗАЗ» здійснювала спільний проект з DaimlerChrysler у 2002–2006 роках, а саме








2002		Daimler Chrysler
2003		Adam Opel
2003		АвтоВАЗ
2004		GM DAT
2004		TATA
2006		Chery
2009		KIA Motors

Рис. 1. Спільні проекти за участю «ЗАЗ»

випускалися три моделі – Mercedes E- (2 моделі) і M-класу.

Наприкінці лютого концерн DaimlerChrysler і СП «АвтоЗАЗ-Daewoo» підписали спільний документ, яким німецько-американський концерн давав згоду на складання автомобілів Mercedes на українському підприємстві і постачання машинокомплектів на складальне підприємство в Іллічівську.

З появою в модельній гаммі українського СП двох автомобілів представницького класу, один з яких на той час був тільки презентований на європейських автосалонах (йдеться про Mercedes E-класу) стало зрозуміло, що підприємство може і повинно надалі розширювати свою міжнародну співпрацю. Незважаючи на те, що складання автомобілів відбувалося в невеликих кількостях, які відповідали потребам ринку (наприклад, Mercedes до кінця року було зібрано всього 300 штук) – це був реальний спосіб завантажити потужності і дати можливість заробити численному персоналу заводу. Важливим є і те, що це робилося не тільки для того, щоб забезпечити зайнятість – від цього вигравали і споживачі. Зібраний в Україні Mercedes продавався приблизно на 10% дешевше, ніж «чистокровний» німець [5].

Adam Opel, «УкрАвто» і «ЗАЗ» також були залучені до здійснення спільного проекту з 2003 року. Німецька компанія Adam Opel (європейський підрозділ General Motors), Українська автомобільна корпорація (в особі ТОВ «Укр-АвтоЗАЗ-Сервіс») і ПАТ «ЗАЗ (Запоріжжя)» мали угоду про імпорт, остаточне складання, дистрибуцію та обслуговування ряду автомобілів марки Opel в Україні.

Таблиця 1

#### Класифікаційна характеристика стратегічних альянсів за участі українських підприємств

Альянси (підприємства-учасники)	Сфера діяльності	Тип альянсу	Форма альянсу
Корпорація «Богдан», «ЗАЗ», ЗАТ «Об'єднані транспортні системи» (РФ)	Автомобілебудування	Виробничий	Майновий
«ЗАЗ», DaimlerChrysler (Німеччина)	Автомобілебудування	Виробничо-комерційний	Майновий
«ЗАЗ», Opel (Німеччина)	Автомобілебудування	Виробничо-комерційний	Майновий
Кременчуцький автоскладальний завод («АІС»), Geely (Китай)	Автомобілебудування	Виробничо-комерційний	Майновий
«Атолл Холдинг», SKODA Auto (Чехія), Volkswagen (Німеччина)	Автомобілебудування	Виробничий	Майновий

Згідно з угодою, «ЗАЗ» почав збірку автомобілів моделей Vectra, Astra і Corsa з ввезених у країну машинокомплектів, а з початку 2004 року – дрібноузлове виробництво, що включало також зварювання, фарбування і складання автомобілів моделі Astra на потужностях у Запоріжжі.

Усі зібрані автомобілі продавалися тільки в Україні. А якщо рівень переробки товару в нашій країні (вклад місцевого виробництва) перевищував 50% від ціни готової машини, здійснювалися поставки в інші країни, зокрема в Росію. Такий порядок було визначено угодами між Україною та іншими країнами СНД. Особливістю таких проектів було те, що «ЗАЗ» доручали, як правило, збирання, а не комплексне виробництво. Це свідчить про те, що довіра до якості української продукції дуже низька.

У 2001 році між компаніями «Атолл Холдинг» та SKODA Auto було укладено угоду про відкриття заводу з виробництва автомобілів «Єврокар». У цьому ж році він був збудований і перша партія моделей SKODA Octavia була випущена методом великоузлового складання. З початку 2002 року почалося серійне виробництво автомобілів марки SKODA.

Діяльність підприємства з самого початку будувалася за принципом постійного збільшення об'ємів виробництва і тому у 2006 році була запущена друга черга проекту з виробництва автомобілів. Це дрібноузлове виробництво, при якому монтаж автомобілів здійснюється на конвеєрній лінії з використанням технологічного процесу, аналогічного тому, який використовується на заводах Skoda Auto.

У 2007 р. було розпочато реалізацію третьої черги проекту. Вже у вересні 2009 р. «Єврокар» закінчило будівництво зварювального та фарбувального виробництва, а у 2011 р. на зварювальному виробництві заводу «Єврокар» була виготовлена пілотна партія кузовів. Того ж року відбувся успішний запуск нового лакофарбового виробництва. На сьогоднішній день зварювання та фарбування відбувається на обладнанні таких відомих компаній як Transsystem (Польща), Chropynska Strojirna (Чехія), EISENMANN (Німеччина).

Зараз «Єврокар» випускає весь модельний ряд автомобілів марки SKODA. У період з 2003–2006 рр. «Єврокар» разом зі SKODA також виробляв такі марки автомобілів, як Volkswagen, Audi і Seat.

Підсумком виробничої діяльності підприємства стало створення повномасштабного виробництва автомобілів, яке включає такі основні виробничі процеси, як зварювання, фарбування і монтаж автомобілів. Виробничі потужності заводу дозволяють випускати до 100 тисяч автомобілів на рік і дають можливість збільшити

рівень локалізації виробництва автомобілів з подальшою перспективою розвитку експорту.

За 10 років існування заводу «Єврокар» (з 2001 по 2011 роки) було зібрано 119 727 автомобілів [6]. Наразі темпи виробництва зберігаються, але спостерігається значна проблема недостатнього завантаження потужностей.

Корпорація «Богдан» також займається створенням міжнародних проектів і співпрацює з великою кількістю компаній. Серед них можна виділити виробництво автомобілів Hyundai, Isuzu і багато іншої продукції. З початку 2000 року на заводі здійснюється виробництво автомобілів ВАЗ з машинокомплектів. Крім цього, «Богдан» надає технічне обслуговування за ліцензією автовиробників, а також є дилером іноземних компаній (Chery, Daihatsu тощо). У 2006 році корпорація «Богдан» створила спільне підприємство з Isuzu Motors Limited (Японія) та Sojitz Corporation (Японія). Вже у 2010 році було створене ще одне спільне підприємство з чеською Cegelec з виробництва троллейбусів для ринків Європейського Союзу. Також незабаром було розпочато виробництво автобусів Богдан малого класу на агрегатній базі Hyundai [7]. Співробітництво корпорації «Богдан» у більшості випадків полягає в активній участі саме української сторони, а також у повномасштабному виробництві, на відміну від інших українських компаній.

**Висновки.** Отже, можна зробити висновок, що створення альянсів з автомобільними грандами світу повністю відповідає інтересам України, окремих підприємств і є економічно вигідними. Пояснюється це тим, що в умовах інтеграції автомобілебудування у світову економіку підтримка вже існуючих і налагодження нових коопераційних зв'язків є запорукою подальшого розвитку галузі.

Беручи до уваги наявні проблеми і можливості, необхідно проводити вдосконалення і роботи у таких напрямках:

- створення власної конкурентоспроможної продукції за участі партнерів з-за кордону;
- запровадження світових стандартів якості;
- розвиток персоналу як основи виробничого процесу;
- впровадження енергозберігаючих ресурсів і екологічно чистих технологій;
- забезпечення випереджаючих темпів збільшення продуктивності праці.

Також варто відзначити, що у більшості випадків міжнародне співробітництво обмежується складанням автомобілів, оскільки довіра до українських підприємств низька. Тому в першу чергу треба розвивати власні потужності, вдосконалювати й підвищувати рівень якості, що призведе до перетворення автомобілебудування України на високотехнологічну і привабливу галузь.

**БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:**

1. Мировая экономика : учебник / под ред. А.С. Булатова. – М. : Экономист, 2008. – 860 с.
2. Лук'яненко Д.Г. Економічна інтеграція і глобальні проблеми сучасності : навч. посіб. / Д.Г. Лук'яненко. – К. : КНЕУ, 2005. – 204 с.
3. Когда и зачем создавать альянсы // Инвестгазета. – 2003. – № 48. – 2-8 декабря.
4. Клуб автолюбителей ЗАЗ [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zaz-dnepr.org.ua/kommunar.htm>.
5. Журнал «Автоцентр» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.autocentre.ua/ac/actual/reporting/mercedes-zaporozhtsy-zagovorili-ponemetski-131.html>.
6. Офіційний сайт Skoda в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://praga-auto.com.ua/48/eurocar/>.
7. Офіційний сайт корпорації «Богдан» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://bogdan.ua/ru/products.html>.