

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ НАЦІОНАЛЬНИМ ГОСПОДАРСТВОМ

УДК 329.321

Ольга КРАУЗЕ

Тернопільський національний технічний університет
імені Івана Пулюя, Тернопіль, Україна

СТАНОВЛЕННЯ ТА ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЕБУДІВНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ ПОЛЬЩІ

Резюме. На початку 90-х років минулого століття польський автопром знаходився в стані занепаду, спричинено застарілим устаткуванням та технологіями, зростанням відсотків за банківськими кредитами, зменшенням обсягів інвестицій, відсутністю кваліфікованих кадрів. У зв'язку з цим польським урядом було впроваджено ряд заходів з метою приваблення іноземних інвесторів. Значні інвестиції були розміщені компаніями Fiat, Daewoo та General Motors, що дало поштовх для розвитку автомобілебудування. Автомобілебудівна промисловість Польщі представлена значною кількістю автозаводів з різноманітним профілем. Виробництво легкових автомобілів зосереджено у Варшаві, Плонську, Бельсько-Бялій, Нусі, Познані та Любліні. Випуск вантажних автомобілів налагоджено у містах Єльч та Страховіце, автобусів – Єльч та Сянок. Автомобільна промисловість є однією з найважливіших галузей польської економіки, за обсягами продажу вона займає друге місце після харчової промисловості. Автомобілебудівний сектор економіки Польщі дає 3,8% надходжень ВВП до бюджету.

Ключові слова: автомобілебудівна промисловість, автопром, транснаціональне підприємство, автозавод, спільне підприємство, конкуренція, обсяг виробництва, внутрішній ринок, зовнішній ринок.

Olga KRAUSE

Ternopil Ivan Puluj National Technical University, Ternopil, Ukraine

START-UP AND TENDENCIES OF THE DEVELOPMENT OF POLISH AUTOMOTIVE INDUSTRY

Summary. In the early 90's of the last century, the Polish automotive industry was in a state of deterioration due to obsolete equipment and technologies, an increase in interest on bank loans, a decrease in investment volumes, and lack of skilled personnel. In this regard, a number of measures have been implemented by the Polish government to attract foreign investors. Significant investments were made by Fiat, Daewoo and General Motors, which gave impetus to the development of automotive. The Polish automotive industry is represented by a large number of car factories with a diverse profile. The production of cars is concentrated in Warsaw, Plonsk, Bielsko-Bialy, Nysa, Poznan and Lublin. The production of trucks was established in the cities of Yelch and Strahovitsy, and the buses are Yelch and Syanok. The automotive industry is one of the most important branches of the Polish economy, with the sales volume it is second only to the food industry. The Polish auto industry sector provides 3,8% of GDP revenues to the budget.

Key words: automobile industry, automobile industry, transnational enterprise, automobile plant, joint venture, competition, volume of production, domestic market, foreign market.

Вступ. Автомобілебудівна промисловість – одна з найбільш науко- і капіталомістких галузей народного господарства, яка чинить істотний вплив на розвиток економіки країни в цілому, впливає на напрями науково-технічного прогресу, є матеріальною основою переозброєння економіки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемам стратегічного управління автомобілебудівної промисловості присвячено роботи таких науковців, як О. Бауман, О. Белоусов, Н. Загребельна, Ю. Конова, Б. Кузнецов, Є. Погребняк, С. Рут, А. Троцик та інших.

Мета статті – дослідження еволюції розвитку польської автомобілебудівної промисловості; вплив особливостей державного регулювання щодо створення сприятливого інвестиційного клімату, умов стратегічного партнерства та умов зростання конкурентоспроможності продукції польського автопрому.

Постановка завдання. Автомобілебудівна промисловість Польщі демонструє інтенсивний розвиток. За відносно короткий період часу, завдяки залученню іноземних інвестицій та вдалому державному регулюванню, обсяги виробництва та збуту продукції польського автопрому демонструють значне зростання. З погляду запозичення прогресивного досвіду розвитку галузі корисними є вдала політика уряду щодо придбання ліцензій на виготовлення продукції автопрому, створення сприятливого інвестиційного клімату, створення робочих місць та забезпечення вітчизняного ринку конкурентоспроможною продукцією, зростання обсягів експорту продукції автомобілебудівних підприємств.

Виклад основного матеріалу. В Польщі розвиток автомобілебудівної промисловості розпочався з 1919 р., але був призупинений Другою світовою війною. Комуністичні роки Польської Народної Республіки не сприяли розвитку цієї галузі. В 1946 р. було прийнято рішення про початок виробництва вантажного автомобіля вантажопідйомністю 3,5 т. Star 20. Серійне виробництво цих автомобілів розпочалось лише у 1949 р.

У 1950 р. підписано польсько-радянську ліцензійну угоду на автомобіль M-20 Pobieda, відповідно до якої радянська сторона гарантувала технічну підтримку в проєкті, будівництві, обладнанні та запуску масового виробництва автомобіля. За прототип взято Ford 1927 р. Після завершення будівництва FSO мав виробничі потужності 25 000 автомобілів на рік. Офіційним днем народження автозаводу вважається 6 листопада 1951 р. У цей день перший автомобіль «Варшава М-20» зійшов з конвеєра. З цього моменту почався серійний випуск легкових автомобілів у Польщі. Перші автомобілі складені з комплектуючих, що надійшли з Горьківського автозаводу. Через п'ять років з початку виробництва, у 1956 р., усі елементи цього автомобіля вже виготовлялись на польському автозаводі [2].

Також за радянською ліцензією у 1952 р. було розпочато виробництво вантажних автомобілів FSC Lublin.

У 1953 р. з конвеєра автозаводу зійшов перший повністю польський автомобіль Syrena. Модель Syrena-101 представлена на Міжнародній виставці в Познані у 1955 р. та отримала визнання в колах польських водіїв. У зв'язку з цим у 1957 р. прийнято рішення про серійне виробництво даного автомобіля, яке розпочалось з 1961 р., коли потужності заводу досягли 5 000 автомобілів на рік.

У 1964 р. представлена студійна модель першого універсала у світі – лімузин Syrena-110. За оцінкою експертів, цей автомобіль, за умови незначних стилістичних доопрацювань, міг би сьогодні вважатися сучасним. У 1972 р. виробництво Syrena перенесено у Бельсько-Бяла [2].

Величезним проривом у розвитку польського автопрому було придбання у 1965 р. в Італії ліцензії на польський Fiat 125p. У 1967 р. перший Fiat 125p. зійшов з конвеєра новозбудованого заводу № 2 у Жерані. Автомобіль піддавався постійній модернізації. Загалом у польських Фіатах було внесено близько 4 000 дизайнерських змін. Контракт дозволяв використання комплектуючих Fiat 125p для виробництва інших версій даного авто й інших транспортних засобів у Польщі. Fiat став базою для виробництва власних моделей: легкові автомобілі, автомобілі швидкої допомоги, таксі, ралі-автомобілі та круїзні автомобілі.

Пік виробництва й експорту автомобілів Fiat 125p припадає на 1976 р., а далі відмічається поступове зменшення обсягів. Слід зауважити, що обсяги експорту зменшуються значно швидше. Це свідчить про насичення ринку даною моделлю, її моральну застарілість, надання переваги іншим моделям, здебільшого вторинного ринку Західних автовиробників.

Важливим кроком у розвитку автомобілебудування в Польщі став у 1978 р. початок виробництва легкових автомобілів Polonez, їх виробництво проходило паралельно з виробництвом польських Fiat 125p. Polonez розроблявся з урахуванням існуючих тенденцій в автомобілебудуванні. В ньому було реалізовано конструкторські рішення, які дозволили значно покращити технічні характеристики автомобіля, він позиціонувався як автомобіль середнього класу. В автомобіль було внесено багато змін, які стосувалися зручності його використання та функціональності. Polonez модернізовувався щороку.

У 1980-х рр. розвиток автомобілебудування був суттєво призупинений. Це пов'язано з економічною кризою, як наслідок – припинення інвестування, скорочення обсягів виробництва. Поляки почали активно купувати старі автомобілі з Заходу.

Польська автомобілебудівна промисловість була не здатна конкурувати із західними моделями щодо якості й технологій виробництва. У 1990-х рр. Польща привабила провідних автовиробників як ринок кваліфікованої і відносно дешевої робочої сили. Значні інвестиції були розміщені компаніями Fiat, Daewoo та General Motors, що дало поштовх для розвитку автомобілебудування. Польські заводи розпочали складання автомобілів Ford, Volkswagen, Mercedes [1]. Виробництво легкових автомобілів зосередилося у Варшаві, Плонську, Бельсько-Бялій, Нисі, Познані та Любліні. Випуск вантажних автомобілів налагоджено у містах Єльч та Страховіце, автобусів – Єльч та Сянок.

Улітку 1991 р. на польських автодорогах з'явився новий автомобіль вітчизняного виробництва – Polonez Caro, в якому представлено багато нових технологічних рішень, що спрямовані, в першу чергу, на збільшення експлуатаційних цінностей, комфорту й естетики кузова. Caro став абсолютно новим автомобілем, в якому враховано світові тенденції щодо інтер'єру та силуету, зниження ваги, габаритних вогнів, безпеки та багато іншого.

Розширення польського виробництва Fiat, упровадження наступних версій та моделей, а також початок виробництва Polonez призвели до необхідності збільшення виробничих потужностей автомобілебудівної промисловості Польщі.

У 1990 – 93 рр. значно знизились обсяги виробництва, що зумовлено такими факторами:

- відсутністю сучасних устаткування й технологій виробництва;
- зростанням відсотків за банківськими кредитами, що спричинило банкрутство багатьох підприємств галузі;
- зменшенням інвестиційних витрат;
- управлінський персонал не мав досвіду керівництва в умовах вільної ринкової економіки.

У 1990 р., у перший період економічних перетворень, кількість збиткових підприємств у цьому секторі економіки становила лише 5% від загальної кількості підприємств, але вже 1991 року цей показник сягнув 46%, а 1992 – 48,5%. Але з 1993 р. спад виробництва призупинився, і вже у 1995 р. кількість збиткових підприємств зменшилася до 31,2%, а у 1996 р. – до 27,7% [5].

Упровадження ринкових умов господарювання у 90-х рр. минулого століття змусило автовиробників прийняти рішення про поліпшення якості. Було представлено нову систему управління компанією – «Управління якістю». Одним із елементів упровадження цієї системи є стандарт ISO 9000.

Польський автомобільний ринок, незважаючи на складну ситуацію, мав значний потенціал розвитку, який міг привабити іноземних інвесторів. Польським урядом було прийнято рішення впровадити довготермінову політику розвитку автомобілебудівної промисловості, яка була сформована з двох етапів:

I етап політики – приватизація і реструктуризація компаній з виробництва автомобілів:

- продаж цілих підприємств (або їх окремих частин) іноземним інвесторам;
- створення спільних підприємств з іноземними партнерами;
- створення промислових груп.

II етап – забезпечення розвитку польської промисловості автомобільних комплектуючих та отримання інвестицій в «зелене поле»:

- стимулювання стратегічних інвесторів та провідних іноземних виробників автомобільних комплектуючих до розвитку співпраці;
- підтримка виробників автомобілів та комплектуючих, зацікавлених у впровадженні інвестицій в «зелене поле», заохочуючи капітальні інвестиції (пасивний інвестор) в автомобільний сектор.

Враховуючи факт, що розвиток сучасної автомобільної промисловості потребує значних інвестиційних витрат, а Польща немає таких фінансових ресурсів щодо надання державної допомоги для реструктуризації автомобілебудівних підприємств, було прийнято рішення запровадити систему стимулів для іноземних інвесторів. Визначено, що першим елементом формування сприятливих умов для залучення інвесторів є захист польського авторинку від зовнішньої конкуренції. З цією метою було запроваджено:

1. Високу базову ставку ввізного мита на імпортні автомобілі – 35% (у тому числі для імпортованих автомобілів з країн ЄС);

2. Обмеження імпорту вживаних транспортних засобів шляхом заборони:

- імпорту вантажних автомобілів старше 3-х років;
- імпорту легкових автомобілів старше 10 років;
- імпорту двотактних двигунів та автомобілів з двотактними двигунами (наприклад, Трабант, Вартбург).

Згодом були запроваджені додаткові інструменти захисту й стимули для стратегічних інвесторів:

– збереження максимально високого ввізного мита на імпорт автотранспортних засобів з країн ЄС як можна довше (в угоді про асоціацію з ЄС було встановлено поступове зменшення митних зборів з тим, щоб у 2002 р. досягти норми ввізного мита на транспортні засоби з країн ЄС);

– продовження до дати вступу Польщі в ЄС базової митної ставки на імпортні автомобілі на рівні 35% (для країн, що не є членами ЄС);

– поступове збільшення квот для імпорту автотранспортних засобів, було узгоджено з ЄС, що щорічно квоти будуть збільшуватися на 1 760 автомобілів, у тому числі на 1 750 одиниць легкових автомобілів, 10 одиниць фургонів та вантажних автомобілів;

–упровадження податкових пільг (обумовлені загальними правилами щодо здійснення інвестиційної діяльності);

–введення так званої національної преференції до Закону про державні закупівлі.

Впровадження вищезазначених заходів привернуло увагу зарубіжних інвесторів, таких як, Fiat, General Motors, Daewoo, Volkswagen та Zasada SA.

Другий етап промислової політики розвитку автомобілебудівного сектора був спрямований на підтримку розвитку національної індустрії автомобільних комплектуючих, включаючи інвестиції в «зелене поле». Передбачалося, що присутність на вітчизняному ринку іноземних автовиробників призведе до привернення уваги інвесторів, які традиційно постачають комплектуючі до Fiat, Daewoo, General Motors, Volvo. Результатом таких заходів були інвестиції практично всіх основних світових виробників автомобільних комплектуючих, таких, як Delphi Automotiv System, Michelin, Goodyear, Bridgestone, Visteon, Mahle, Bosch та інших. Важливим фактором заохочення для цих підприємств було створення спеціальних економічних зон, які передбачали сприятливі умови для розвитку автомобілебудування.

Динамічний притік інвестицій до автомобілебудівного сектора економіки Польщі почав стрімко спадати з початком світової кризи на світових автомобільних ринках 1999 р. У результаті автокомпанії почали знижувати виробничі потужності й доклали максимум зусиль для зниження собівартості продукції, що зменшило обсяги інвестування польського автомобілебудування.

У зв'язку зі світовою кризовою ситуацією на ринку автомобілебудування, захищений від зовнішньої конкуренції національний ринок втратив свою привабливість для інвесторів. Тому польський уряд розробив низку заходів для приваблення нових інвестицій. До основних з них можна віднести:

–реалізацію Закону про фінансову підтримку інвестицій, відповідно до положень ЄС, регулювання шляхів надання інвестиційних стимулів;

–узгодження з ЄС правил функціонування спеціальних економічних зон;

–надання інвесторам можливості придбання земельних ділянок за пільговими ставками та зниження ставок оподаткування місцевими органами влади;

–підтримку тарифних квот для автомобілебудівної промисловості;

–створення державного агентства (Державна інформаційна та іноземна інвестиційна агенція);

–зменшення фінансового навантаження для інвесторів шляхом зниження ставок податку на прибуток для юридичних осіб (з 27% до 19%).

Упровадження зазначених заходів сприяло притоку нових інвестицій до автомобілебудівного промислової Польщі.

В результаті неконкурентоспроможності польського автопрому було прийнято рішення про відновлення співпраці з концерном Fiat (Італія). На початку грудня 1988 р. підписано угоду й придбано ліцензію на Fiat Uno (модель класу суперміні Італійського автомобільного виробника Fiat SpA). На автомобілебудівному заводі в Бельсько-Бяла розпочато виробництво Fiat Polquecento та 126р. Така співпраця з іноземним партнером привернула увагу інших світових виробників легкових автомобілів, серед яких були Дайхацу (Daihatsu Motor Co., Ltd. – японська автомобілебудівна компанія) та Рено (Renault Group – французька автомобілебудівна корпорація).

У грудні 1989 р. розпочато перемовини з представниками концерну General Motors та Adam Opel AG, результатом яких стало підписання у грудні 1993 р. листа про наміри монтажу Opel на польському автозаводі в Жерано.

У травні 1994 р. на Міжнародному автомобільному ярмарку в Познані офіційно повідомлено про реєстрацію компанії General Motors Poland Sp. z o. o. Передбачалося, що результатом співпраці General Motors і автомобілебудівного заводу Жерана буде

налагодження монтажу Opel, модернізація Polonez, робота на розробленням нових моделей автомобілів, що стимулюватиме розвиток виробників польського автомобільного ринку та постачальників комплектуючих. На жаль, у звіті, представленому General Motors у польському уряді у квітні 1995 р., було зазначено, що інтерес до заводу легкових автомобілів обмежується лише складання автомобілів у Жерано.

Корпорації General Motors і Adam Opel AG заснували у 1996 р. спільне підприємство General Motors Poland, яке на віддаленій частині FSO в місті Жерано розпочало складання автомобілів Opel Astra та Opel Vectra. General Motors у 1998 р. побудували сучасний європейський завод у Глівіце на суму 360 млн. дол. США. У наступні роки завод був розширений, до 2003 р. компанія General Motors вклала в польський автопром 1 010 млн. дол. США. На сучасному етапі розвитку тут випускаються нові моделі Opel Astra, Opel Vectra та Opel Agiry [5].

Також співпраця з польськими автовиробниками зацікавила й французький концерн Citroen, який на початку липня 1991 р. представив пропозицію широкого співробітництва з польською автомобілебудівною промисловістю. Це призвело до укладання контракту на постачання 1,9-літрових дизельних двигунів для Polonez [2].

Але найбільш вигідним партнерством стала співпраця з південнокорейським концерном Daewoo. 16 серпня 1995 р. між Міністерством промисловості та торгівлі Польщі та концерном Daewoo було підписано лист про наміри щодо участі у приватизації автомобілебудівного заводу в Варшаві. Передбачалося, що корейська сторона викупить щонайменше 60% акцій автозаводу та здійснить інвестиційну програму до 2001 р., що дозволило б виробляти орієнтовно 500 000 легкових автомобілів щороку, у тому числі щонайменше 200 000 автомобілів нового покоління. У виробництві нових моделей передбачалася цільова частка 60 – 80% польських компонентів [2]. Такі умови були дуже важливими для польської сторони, бо обумовлювали експорт автомобілів до країн Європейського Союзу. Також було передбачено запуск виробництва сучасних двигунів і коробки швидкостей (300 000 шт. на рік); продовження виробництва автомобіля Polonez до 1999 р.

14 листопада 1995 р. було підписано угоду між сторонами про створення спільного підприємства. Приватизація відбулася шляхом ліквідації державного підприємства, передавання його до Державного казначейства, а потім створення спільного підприємства з Daewoo. З підписанням контракту польський автозавод перетворився на спільне підприємство з іноземним капіталом. За умовами контракту корейська сторона зобов'язувалася внести в модернізацію заводу 1,5 млрд. доларів для виробництва автомобілів нового покоління серії «100», а саме, Lanos, Nubira і Leganzy, та збільшення виробничих потужностей до 500 000 авто на рік. Також контракт передбачав «соціальний пакет», який гарантував збереження рівня зайнятості протягом трьох років, та всіх раніше прийнятих соціальних пільг для персоналу заводу.

В результаті Daewoo-FSO Motor значно зміцнив свої конкурентні позиції. Згідно з дослідженнями ринку автомобілебудівної промисловості, вже у 1998 р. автозавод посів друге місце у Польщі за обсягами продажу легкових автомобілів та фургонів. Такий результат отримано в результаті значних обсягів інвестицій в сучасні технології, реструктуризації компанії та оптимізації управлінських процесів.

Такий симбіоз дав можливість:

–у перші ж місяці співпраці погасити заборгованість польської сторони перед Державним казначейством (90 млн. дол. США);

–суттєво наростити статутний капітал, який на початку спільної діяльності становив 180 млн. дол. США, а наприкінці 1996 р. склав майже 245 млн. дол. США;

– моделі серії «100», Lanos, Nubira і Leganzy, вихід з конвеєра яких планувався на 1998 – 99 рр., побачили світ восени 1997 р., тобто на рік раніше. Вперше в історії світового автопрому одна компанія вивела на ринок три нові моделі, які відносилися до різних сегментів;

– вивести на ринок нову модель – Matiz (у вересні 1997 р. новинка була представлена під час 57-го Франкфуртського автосалону, в грудні 1998 р. введена на польський ринок);

– збільшити виробничі потужності до 225 тис. автомобілів на рік;

– за рахунок інвестицій здійснити реконструкцію існуючих та будівництво нових промислових об'єктів;

– отримати сертифікат якості ISO 9002 (грудень 1997 р.);

– отримати сертифікат якості ISO 9001 (листопад 1998 р.);

– отримати свідоцтво системи екологічного менеджменту серії ISO 14001 (вересень 1999 р.);

– отримати премію за високу якість продукції.

Для втримання здобутих і формування нових конкурентних переваг:

– упроваджено науково-дослідну базу;

– значну увагу приділено проведенню комплексних маркетингових досліджень, розвитку нових технологій;

– вдосконалено механізм мотивації персоналу заводу до продуктивної праці;

– удосконалено контроль якості автомобілів під час виробничого процесу та після виходу з конвеєра;

– впроваджено оцінювання готової продукції за принципом IQS (Initial Quality Study), що полягає в оцінюванні автомобіля «очима замовника» (широко використовується корейськими, американськими та європейськими автовиробниками);

– приділено значну увагу не лише якості виробництва, але й якості постачання.

Після банкрутства корейського партнера всі зусилля правління компанії були спрямовані на продовження права виробництва автомобілів Lanos і Matiz; збереження стороною рівня зайнятості. Через складну ситуацію на вітчизняному автомобільному ринку, спричиненою швидким зростанням імпорту вживаних автомобілів з Західної Європи, постала невідкладна необхідність в пошуку нових ринків збуту.

В кінці 2000 р. контроль над підприємством перейшов до американського концерну General Motors, для чого концерн створив нову фірму GM DAT. З 2004 р. підприємству повернули старий фірмовий знак FSO, а з назви моделей забрали слово Daewoo.

У 2005 р. українська корпорація «УкрАВТО» отримала контрольний пакет акцій заводу FSO за 100 злотих. Українська компанія поступово стала мажоритарним акціонером FSO (84,31% акцій). У 2005 р. потужності автозаводу були використані лише на 60%. Близько 90% виробленої продукції експортовано до України.

В середині 2006 р. власник FSO, український AwtoZAZ, підписав ліцензійну угоду з компанією США General Motors з метою виробництва нового автомобіля Chevrolet Aveo (частка FSO становила 60%, частка GM становила 40%), 6 листопада 2007 р. розпочато серійний випуск автомобіля. FSO розробив спеціальну версію Chevrolet Aveo для українського ринку, де Lanos користувався значним попитом і його двигуни були добре відомі українському споживачеві.

У 2007 р. зафіксовано найвищі темпи зростання виробництва, річні обсяги зростання становили 200%. Частка ринку компанії становила 20% (від загальнодержавного виробництва автомобілів). Lanos склав 98,1% продукції FSO. Виробництво Lanos у Польщі закінчилось у 2008 р. і перемістилося до України.

На початку 2009 р. криза автомобільного виробництва призвела до подання обсягів виробництва та скорочення значної кількості працівників заводу (у квітні 2009 р. було звільнено 600 працівників).

FSO займає земельну ділянку площею 110 га. Саме значна кількість земельної площі стала важливим фактором ослаблення фінансового становища заводу, у 2009 р. влада Варшави підвищила плату за постійне користування земельною ділянкою з 7 до 22 млн. злотих на рік.

У 2010 р. обсяги виробництва скоротилися на 41% у порівнянні з попереднім роком. Це зумовлено як світовою економічною кризою, так і вступом в дію договору про вільну торгівлю. У лютому 2011 р. скінчився термін дії ліцензії на виробництво Aveo [3].

До березня 2011 р. понад 1 800 співробітників були звільнені, а земля, на якій побудовано завод, виставлена на продаж. Згідно з угодою, український інвестор зобов'язувався зберегти діяльність заводу, забезпечити роботою майже 2 200 працівників підприємства, а також збільшити обсяги продукції, зокрема налагодити випуск нової моделі польського автомобіля. Сьогодні завод FSO виробляє все, окрім автомобілів: паркани, світильники і навіть деталі для конструкторів LEGO.

Іноземні інвестиції є основою польського автомобілебудівного сектора, загальний обсяг яких становить близько 5 млрд. євро. Польська автомобілебудівна промисловість є привабливою для інвесторів у зв'язку зі: сформованими урядом сприятливими умовами для інвестування; відносно дешевою, але достатньо кваліфікованою робочою силою; низьким ризиком ведення бізнесу та необмеженим доступом на ринок ЄС. Польща вважається одним з п'яти найкращих місць для розміщення автомобілебудівних проєктів у Європі.

Найвищий показник виробництва легкових автомобілів відмічено у 2008 р. (841,1 тис. шт.), а найнижчий – у 2002 р. (288,3 тис. шт.). Тобто за шість років кількість вироблених автомобілів зросла на 291,7 %. За період 2002 – 2008 рр. відбувалося стале зростання показника. Якщо розглядати виробництво за період 2008 – 2017 р., то процес зростання/спаду має коливальний характер. Найнижчий показник випуску легкових автомобілів за зазначений період відмічається у 2014 р. (472,6 тис. шт.). За період 2008 – 2017 рр. виробництво автомобілів знизилось на 326,4 тис. шт. або на 38,8%.

Для автомобільної промисловості 2008 р. став випробуванням на міцність. Такі фактори, як зростання цін на нафту й необхідність економії пального; посилення екологічних вимог та дестабілізація на фінансових ринках; зміни в споживчих перевагах і проблеми з ліквідністю стали іспитом для визначення найсильнішого.

Спад світового ринку автомобілебудівної промисловості започаткував негативні тенденції щодо обсягів виробництва автомобілів у Польщі. Кризовий період мав триваліший характер, що створило необхідність упровадження комплексу заходів з метою стимулювання розвитку автомобілебудівного сектора економіки, залучення інвестованого капіталу.

Лева частина автотранспортних засобів, що виробляються в Польщі, припадає на легкові автомобілі. Друге місце посідає виробництво двигунів та комплектуючих. Виробництво двигунів для потреб Toyota, Peugeot та Citroen здійснюється на автозаводі Toyota Poland. На фабриках Fiat випускають малогабаритні двигуни для власних потреб та потреб Ford. У Тихи функціонує дизельний завод Opel Astra та Corsa. Найвідоміший польський виробник «Інтер-Грочин» виробляє автокрісла та обшивку для BMW Mitsubishi, Audi, VW, Opel, Volvo, Suzuki, Mercedes і Porsche. У Польщі також добре розвинене виробництво автошин, заводи з іноземним капіталом, які розташовані в Дембіці (торгові марки Goodyear, Dunlop, Fulda), в Ольштині (Michelin, Kormoran, Kleber) та інші [4].

98% продукції польської автомобільної промисловості експортується, в загальному польському експорті це становить 16%.

Майже 90% загального експорту транспортних засобів було направлено до країн ЄС. Найбільшою країною-експортером є Німеччина, на яку припадає майже третина всього експорту автомобілебудівної продукції Польщі, друге місце посідає Італія – 8%.

Експорт польського автопрому має таку структуру:

- готові автомобілі – 43% від загального обсягу експорту;
- комплектуючі та аксесуари – 30%;
- дизельні двигуни – 12%;
- інша продукція автомобілебудування – 15%.

До розвитку польської автомобілебудівної промисловості долучилася більшість світових брендів автопрому.

На сучасному етапі розвитку уряд Польщі проводить активну роботу над укомплектуванням міських транспортних парків виключно електричними та гібридними транспортними засобами. На сьогодні частка електричних транспортних засобів та гібридів плагінів у Польщі є незначною й становить близько 0,1% від загальної кількості автотранспорту [7]. Іновроцлав – це перше польське місто, де автобусний парк складатиметься виключно з електричних та гібридних транспортних засобів. Заплановано, що міський автобусний парк буде повністю електрифікований.

Автомобілебудівна промисловість Польщі забезпечує робочими місцями 5% усіх зайнятих у промисловості [4].

Перспективи розвитку галузі оцінюються як сприятливі з пріоритетом на експорт продукції, особливо до країн Західної Європи.

Не зважаючи на стійку позитивну динаміку виробництва транспортних засобів останніми роками, Польща втратила позиції у порівнянні з 2008 р. Щодо ефективного залучення іноземних інвестицій та формування пільгового оподаткування успішнішими з 2016 р. виявилися Чехія і Словаччина. Успішно розвивається автомобілебудування в Угорщині, яка вже за обсягами виробництва легкових автомобілів зрівнялася з польським автопромом. Тим не менше, Польща стала регіональним лідером з виробництва автомобільних комплектуючих, запасних частин та аксесуарів, а також найбільшим виробником мікроавтобусів у регіоні.

За обсягами виробництва лідерами ринку є Китай (28 118 794 автомобілів за рік) та Великобританія – (12 198 137 автомобілів за рік). Найнижчі обсяги виробництва зафіксовано в таких країнах, як Україна (5 264 автомобілів за рік), Єгипет (36 230 шт.), Нідерланди (44 430 шт.), Фінляндія (55 280 шт.), Сербія (80 320 шт.) та Узбекистан (88 152 шт.) (табл. 1). Обсяги виробництва автомобілів Польщі звісно далекі від лідерів ринку, але доволі непогані – 681 837 одиниць.

За темпами зростання виробництва автомобілів теж спостерігаються значні диспропорції. Найвищі темпи зростання обсягів виробництва автомобілів у 2016 р. порівняно з попереднім звітним періодом зафіксовано в Ірані (+18,6%), Китаї (+14,5%), Італії (+8,8%), Індії (7,9%), та Індонезії (+7,2%). Від’ємний приріст обсягів виробництва найвищим є в Україні (–36,1%), Фінляндії (–19,9%), Малайзії (–16,5%), Румунії (–7,2%) та Росії (–5,4%). Польща має позитивні темпи річного приросту обсягів виробництва автомобілів, показник становить +3,2% [6].

Отже, показники розвитку автомобілебудівної промисловості Польщі є доволі привабливими для інвесторів. Ринок розвивається динамічно, має потенціал до зростання, державна політика сприятлива для інвесторів.

Після кількох кризових років обсяги виробництва продукції автомобілебудування на польських заводах знову мають позитивну динаміку, але стану 2008 р. ще не досягнуто. Зростання обсягів продажу відбувається в основному за рахунок зростання

обсягів експорту. Покращення економічної ситуації на західних ринках позитивно впливає на обсяги продажу продукції польського автомобілебудування в категорії легкових та вантажних автомобілів. У 2012 р. обсяги збуту продукції досягли докризового рівня. У зв'язку з покращенням ситуації в галузі зростає й міжнародне значення Польщі як виробника автомобілів. Починаючи з 2012 р., спостерігається стала динаміка зростання показників як імпорту, так і експорту.

Автомобільна промисловість є однією з найважливіших галузей польської економіки, обсяги проданої продукції автомобілебудування становлять 11,1% від загальної вартості проданої продукції. У цьому відношенні вона займає друге місце після харчової промисловості. Автомобілебудівний сектор економіки Польщі дає 3,8% надходжень ВВП до бюджету. Загальна додана вартість становить 33,12 млрд. злотих. Торгівля та супутні послуги в автомобілебудівному секторі генерують валову додану вартість у сумі 29,7 млрд. злотих. Крім того, сектори економіки, пов'язані з автомобільною промисловістю, такі, як автомобільні фінансові та ділові послуги, виробництво пального, інфраструктура дорожнього руху, генерує загальну суму до 58,2 млрд. злотих доданої вартості, тобто 3,5% валової доданої вартості [8].

Загальний обсяг надходження платежів до бюджету від автомобільної промисловості у 2016 р. становив 24,4 млрд. злотих.

Автопром також є найбільшим роботодавцем, У 2016 р. у даному секторі економіки працювало 250 000 осіб, що становить 14% від загальної кількості працюючих у польській промисловості. А якщо брати до уваги виробництво двигунів, автозапчастин, аксесуарів, ремонтні послуги, то кількість зайнятих сягає 446 700 осіб. Крім того, в галузях, що обслуговують автомобільну промисловість, зайнято 654 тис. працівників.

Наприкінці 2016 р. зареєстровано 2760 суб'єктів господарювання, які класифікуються як виробники автотранспортних засобів, запчастин, причепів та напівпричепів, а також автомобільних аксесуарів. Майже 77% з них підприємства малого бізнесу – 440 організацій/підприємств. Також зареєстровано 115 великих та середніх виробників, що працюють виключно (або майже) на потреби автомобільного сектора економіки, але класифікуються при реєстрації в інших секторах економіки. Більшість цих підприємств працюють у металургійній, гумовій, електротехнічній промисловості.

Автомобілебудівна промисловість Польщі представлена значною кількістю автозаводів з різноманітним профілем – виробництво легкових автомобілів, вантажівок, автобусів, с/г техніки, причепів, напівпричепів, двигунів (дизель, бензин). Також польські заводи спеціалізуються на виробництві автошин (торгова марка Дебіца) та автоскла (каучукова й пластмасова промисловість), акумуляторів, запасних частин і аксесуарів.

53% експорту продукції становлять запасні частини та аксесуари й лише 38% – виробництво автомобілів та двигунів.

Автомобілебудівна промисловість (виробництво транспортних засобів, автозапчастин, причепів і напівпричепів, аксесуарів, акумуляторів тощо) – сектор економіки який одним з лідерів за обсягами інновацій. У 2015 р. витрати на інновації становили 3,4 млрд. злотих.

Найважливішою діяльністю автовиробників у сфері інновацій є дослідження та розроблення, які склали 44% (1,5 млрд. злотих) усіх витрат на інновації в секторі.

Варто зазначити, що значною проблемою розвитку польського автомобілебудування є імпорт вживаних транспортних засобів, причому більшість з них старше 10 років.

У 2016 р. більше половини імпортованих вживаних автомобілів були старше 10 років, тоді як частка таких автотранспортних засобів у 2007 – 2013 рр. становила 37%. Найменшу частку (10%) імпортованих вживаних транспортних засобів становлять

автомобілі віком не більше 4 років. У даному випадку споживачі надають перевагу привабливій ціні за рахунок якості. Поліпшення купівельної спроможності населення може сприяти зміні ситуації у майбутньому в бік надання переваги якості автомобіля.

Висновки. Польща має добре розвинену транснаціональну автомобілебудівну промисловість, польські автозаводи виробляють, а інколи просто складають, продукцію американських, німецьких, італійських або японських автобрендів. Провідні автомобільні корпорації розглядають Польщу як стратегічного партнера, що зумовлено вигідним стратегічним розташуванням ринку, пільговими умовами інвестування, кваліфікованою та відносно дешевою робочою силою. Але на сучасному етапі розвитку постають нові проблеми розвитку. Проблемною є ситуація на внутрішньому авторинку, яка стосується диспропорції між первинним і вторинним ринками. У Польщі придбано лише 355 500 нових автомобілів за рік, тоді як вживаних автомобілів придбано вдвічі більше (як правило, віком понад 10 років). Здебільшого – це імпорт вживаних транспортних засобів. Така ситуація чинить значну загрозу розвитку автомобілебудівного сектора, залученню нових інвесторів, зменшує обсяги надходження до бюджету, погіршує безпеку на автодорогах та негативно впливає на екологію.

Як інструмент поживлення продажів на первинному авторинку розглядається диференціація розмірів акцизного збору залежно від екологічних характеристик автомобіля.

Значення автомобільної промисловості для економіки Польщі важко переоцінити. Вона забезпечує значні надходження до бюджету, надає значну кількість робочих місць, відкриває вихід на міжнародні ринки.

Використана література

1. 237 lat historii motoryzacji -część II. [Електронний ресурс], 27.01.2013. – Режим доступу: <http://moto22.eu/237-lat-historii-motoryzacji-czesc-druga>
2. Narodziny fabryki samochodów osobowych. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.fso-sa.com.pl/pl-PL/historia_fso.html
3. Fabryka Samochodów Małolitrażowych. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://en.wikipedia.org/wiki/Fabryka_Samochod%C3%B3w_Ma%C5%82olitra%C5%BCowych
4. Bulińskiego, J. Przemysł samochodowy w Polsce /J. Bulińskiego – Departament Informacji Gospodarczej Polska Agencja Informacji i Inwestycji Zagranicznych S.A. – Warszawa 2010. – 9 s.
5. Inwestycje zagraniczne w sektorze motoryzacji. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://absta.pl/rozdzia-i-pojcie-i-formy-inwestycji-zagranicznych-6-rozdzia-ii.html?page=3>
6. International Organization of Motor Vehicle Manufacturers OICA is the voice speaking on automotive issues in world forums. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2016-statistics/>
7. Rok 2018 pod znakiem elektromobilności. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://fleet.com.pl/fleet/wiadomosci/branza-flotowa/ekologia/rok-2018-pod-znakiem-elektromobilnosci/>
8. Stan branży motoryzacyjnej oraz jej rola w polskiej gospodarce. Raport KPMG w Polsce z inicjatywy Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego Michna. [Електронний ресурс]. – Wrzesień 2017. – Режим доступу: file:///C:/Users/sergiy/Downloads/Raport%20KPMG%20Stan%20branzy%20motoryzacyjnej%20oraz%20jej%20rola%20w%20polskiej%20gospodar_ost.pdf

Отримано 3.09.2017