

ДОСЛІДЖЕННЯ ПРИЧИН ТА ДЖЕРЕЛ ЗБИТКІВ АВТОВИРОБНИКІВ ВІД ПОРУШЕННЯ ВИКЛЮЧНИХ ПРАВ

©Ткачов М.М., 2015

На сьогодні обсяги контрафакту в усьому світі оцінюються в 600 млрд. доларів із загального обороту товарів у світі, що становить 7-10% валового доходу найбільших виробників оригінальних товарів. Економіко-соціальний вплив контрафактної та піратської продукції сягає 775 млрд. доларів щорічно - це з урахуванням втрат від недонадходження податків і, відповідно, збільшення державних витрат на правоохоронні органи та охорону здоров'я. До 2016 року міжнародна торгівля підробками може зрости до \$ 960 млрд. Обсяг збитків досягне \$ 1,7 трлн. і підведе під ризик існування 2,5 млн. робочих місць [1]. Порущники виключних прав завдають серйозної шкоди економікам країн світу - як бідним, так і багатим. У розвинених країнах це обертається втратою робочих місць в автомобільному, музичному та комп'ютерному бізнесі, і крайніми виявляються платники податків, адже уряди збирають менше податків з компаній, що виробляють автомобілі та запчастини до них, парфумерію і косметику, модний або спортивний одяг. Бідні країни теж страждають, але з інших причин. Контрабанда та піратство - величезна проблема економік, що розвиваються, так як дуже важко залучити нові інвестиції, якщо ринок країни наводнений піратською продукцією. Тому жодна з країн світу не хоче, щоб її асоціювали з піратством.

Ще в 2007 році Україну визнали одним з лідерів у світі з виробництва контрафакту. Зараз експерти Єврокомісії стверджують, що наші порушники виключних прав б'ють рекорд по поставкам в Європу липової парфумерії, поступаючись в цьому «почесному» званні лише Китаю. А підробка продуктів харчування та одягу, що продається в країнах ЄС, принесла нашій країні п'яте місце. В останні 15–20 років Україна вважається притулком всіякого контрафакту.

Підробка (контрафакт, піратство, фальсифікація) запчастин до вантажних та легкових автомобілів завдає істотної шкоди автомобільній галузі та економіці нашої країни. Європейська асоціація виробників автомобільного устаткування і запасних частин (КСАОД) оцінює щорічні втрати постачальників від контрафакту та піратства на суму від п'яти до десяти мільярдів євро. Фальсифікація запчастин привела до падіння обсягів продажів серед постачальників цієї продукції. Крім того, для безпосереднього споживача автозапчастин, яким є водій, наявність в складі його авто неоригінальних (контрафактних) деталей означає суттєве збільшення ризику як для життя, так і для виконання своїх професійних обов'язків через падіння рівня безпеки продукції.

Підробленими (контрафактними) можна назвати автозапчастини, які реалізуються у фірмовій упаковці, під брендом і з маркуванням підприємства-виробника, без сертифіката відповідності. В цілому, на українському ринку автозапчастин експерти оцінюють їхню частку в межах 7% від загального обороту. Існує ще так звана «сіра продукція» з відомим всім споживачам декларованим заміщенням, офіційно вироблена різними підприємствами під власними брендами. В основному, вона володіє низькою якістю. Частка «сірого ринку» в обороті автокомпонентів нашої країни становить від 30 до 90% залежно від найменування продукції. При цьому будь-яка автомобільна деталь може виявитися фальшивою. І основна проблема полягає в тому, що простий споживач не може самостійно визначити який товар (підроблений чи ні) він купує. Тоді вибір падає на виріб з більш низькою ціною - і саме цей товар може бути контрафактом. Причина більш низької ціни на контрафактний товар досить проста: компанії-пірати порушують певну технологічну послідовність виготовлення автозапчастин. Заощаджуючи кошти, вони відмовляються від деяких технологічних стадій (операцій), використовують більш дешеві матеріали та сировину, не використовують сучасні високоточні верстати та обладнання, а роблять запчастини практично в кустарних умовах. Це відбивається на якості деталі, її терміні експлуатації. Крім того, податки вони не платять і за якість не відповідають, що і дає всі підстави для призначення низької ціни. В результаті підприємства, які виробляють оригінальні деталі, зазнають значні економічні збитки, розмір яких прямо пропорційний обсягу виробленої контрафактної та «сірої» продукції. Крім цього, наноситься шкода іміджу підприємства: покупець, купуючи неякісну або підроблену продукцію, змінює своє ставлення до підприємству-виробнику. При цьому від невисокої якості контрафакту страждають також і споживачі

Проблеми формування та розвитку інноваційної інфраструктури автозапчастин, які через деякий час змушені звертатися в автосервіси з полонками і знову платити гроші за ті ж самі запчастини. Крім того, безліч дорожніх аварій відбувається саме через підроблених автозапчастин.

Слід зазначити, що виробники оригінальних автозапчастин мають економічні втрати з багатьох причин, основні з них нами показані на рис.1.

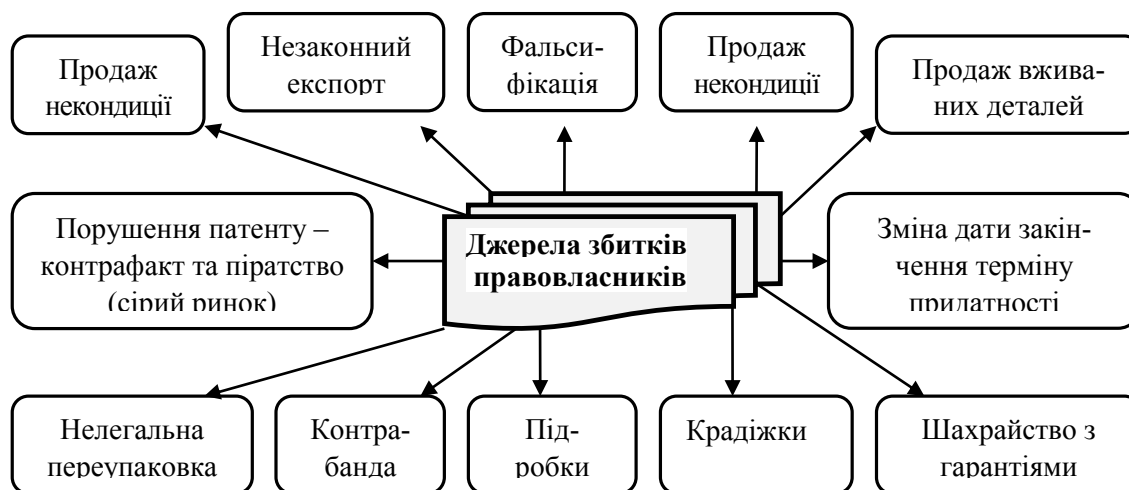


Рис.1. Джерела збитків виробників оригінальних автомобільних запасних частин

В останній час в нашій країні з'явилася значна кількість наукових розробок [1, 2], присвячених контрафактним запасним частин. Велику тривогу мають автомобільні підприємства і постачальники комплектуючих елементів на складальні конвеєри - вони називають контрафактними всі запчастини, які поставляють на ринок не їхні підприємства. Цю групу виробників турбує зростаюча конкурентоспроможність виробників аналогів. На наш погляд, зростаюча кількість неоригінальних запасних частин на українському ринку є наслідком певних дій виробників оригінальної продукції, їх поведінкою на ринку автозапчастин. В дійсності ми спостерігаємо певну підміну понять: контрафакту в більшості випадків немає, а має місце виробництво аналогічної продукції [3]. Пояснимо цю тезу більш детально. З економічної теорії відомо, що контрафакт в перекладі з французької (contrefaite) це підробка, яка виробляється з порушенням виключних прав. По нашим даним, вітчизняні автомобільні підприємства і їх виробничі партнери рідко коли витрачають кошти на патентування своїх інтелектуальних досягнень, на їх інноваційні (і не тільки інноваційні) вироби відсутні патенти, відповідно і патентною охороною вони не володіють. По нашим експертним оцінкам, вітчизняні автовиробники мають патентну охорону тільки на 20-30% автозапчастин. З цього виходить невтішний висновок: будь-який виробник має право запропонувати на українському автомобільному ринку свої деталі, аналогічні деталям оригінальним і їх не можна називати підробкою. Відмінність оригінальних і аналогічних деталей по якості, ціні, терміну служби і т.п. – це вже інша тема, яка потребує свого подальшого осмислення і дослідження.

1. Косаренко О. І. Проблема визначення розміру збитків в справах про порушення авторських прав / О. І. Косаренко // *Часопис Академії адвокатури України* – №12 (3'2011). – С. 1–5.

2. Перерва П.Г. Економіка контрафакту: визначення збитків та обґрунтування шляхів попередження / М.М.Ткачов, П.Г.Перерва // *Інновації у маркетингу та менеджменту: монографія / за заг. ред. д.е.н., проф. С.М.Ілляшенка.* - Суми: ТОВ «Друкарський дім «Папірус», 2013.- С. 244-255.

3. Волгин В.В. Запасные части: торговая политика, конкуренция, контрафакт / В.В.Волгин // *Автоопыт.* - №10(84).- 2007.- С.34-41.

4. Перерва П.Г. Науково-інноваційний потенціал України та сучасні проблеми його використання / П.Г. Перерва, О.В. Жегус. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: archive.nbuv.gov.ua/portal/Natural/vcpi/TPtEV/2011_26/statiya/Pererva.pdf

5. Перерва П.Г. Трансфер технологій : монографія / [П.Г. Перерва, Д. Коциски, Д. Сакай, М. Верешне Шомоши]. – Х. : Віровець А.П. «Апостроф», 2012. – 668 с.