УДК 339.13.021:629.33-027.63(477)

ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОЇ АВТОМОБІЛЬНОЇ ГАЛУЗІ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ

TRENDS OF DEVELOPMENT OF THE NATIONAL AUTOMOTIVE INDUSTRY IN THE CONDITIONS OF GLOBALIZATION PROCESSES

Прушківська Е.В.
доктор економічних наук, професор,
завідувач кафедри міжнародні економічні відносини,
Запорізький національний технічний університет

Варнавський О.Д.
магістр кафедри міжнародні економічні відносини,
Запорізький національний технічний університет

В статті виокремлено основні світові лідери з виробництва автомобілів та встановлено місце України серед них. Проаналізовано об'єми та структуру випуску автомобілебудування. З'ясовано, що в Україні існує значний взаємозв'язок між обсягами виробництва автомобілів, державними дотаціями в цю галузь та часткою автомобільної промисловості в структурі ВВП нашої країни. Висвітлено проблему домінування продажів імпортних автомобілів над українськими. Акцентовано на основних законодавчих нормах автомобільної промисловості 2017 року. Визначено можливість покращення стану автомобільної галузі України під впливом тенденцій світового розвитку, а саме регіоналізації, глобалізації, імплементації українського законодавства.

Ключові слова: *автомобільна промисловість, автомобільні категорії, банківське кредитування, експортно-імпортні операції, державні дотації, «євробляхи», Всеукраїнська асоціація автомобільних імпортерів і дилерів.*

В статье выделены основные мировые лидеры по производству автомобилей та определено место Украины среди них. Проанализированы объемы и структура выпуска автомобилестроения. Установлено, что в Украине существует значительная взаимосвязь между объемами производства автомобилей, государственными дотациями в эту отрасль и долей автомобильной промышленности в ВВП нашей страны. Освещена проблема доминирования продаж импортных автомобилей над украинским. Акцентировано на основных законодательных нормативах автомобильной промышленности 2017 года. Определена возможность улучшения состояния автомобильной отрасли Украины под влиянием тенденций мирового развития, а именно регионализации, глобализации, имплементации украинского законодательства.

Ключевые слова: *автомобильная промышленность, автомобильные категории, банковское кредитование, экспортно-импортные операции, государственные дотации, «евробляхи», Всеукраинская ассоциация автомобильных импортеров и дилеров.*

The main world leaders in the production of cars are identified in this article and the place of Ukraine among them is determined. The volume and structure of output of automotive industry are analyzed. It is established that in Ukraine there is a significant relationship between the production of cars, government subsidies in this industry and the share of the automotive industry in the GDP of our country. The problem of the domination of sales of imported cars over Ukrainian is highlighted. It is accentuated on the basic legislative norms of the automotive industry in 2017. The possibility of improving the state of the automotive industry in Ukraine under the influence of world development trends, namely, regionalization, globalization, and implementation of Ukrainian legislation has been determined.

Key words: *automotive industry, automobile categories, bank crediting, export-import operations, state subsidies, «euroblocks», All-Ukrainian Association of Automobile Importers and Dealers.*

Постановка проблеми. У загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. В процесі формування єдиного світового простору важливого значення набуває глобалізація, що торкається майже всіх сфер людської діяльності. Глобалізаційні процеси охопили політичну, економічну, виробничу сфери, а також соціально-культурне життя людства. Значною мірою глобалізація впливає і на світовий автомобільний ринок у вигляді зміщення виробництва автомобілів та експорту технологій з розвинених до третіх країн світу, зміни географічної струк-

тури виробництва кінцевих продуктів та комплектуючих до них. Сьогодні в країни з транснаціональною економікою зайшли іноземні автомобільні компанії з метою лише збору імпортних автомобілів, не винятком стала й Україна. Слід зауважити, що в командно-адміністративній економіці національна автомобільна галузь була монопольною. Під впливом ринкових відносин відбулися зміни та українська автомобільна промисловість обрала стратегію – кооперацію з іноземними виробниками. Ці зміни спровокували орієнтацію підприємств лише на збір імпортних автомобілів та суцільну деградацію автомобільного виробництва. Тому дослідження сучасних тенденцій автомобільної галузі є актуальним питанням як у сфері виробництва, так і у сфері продажів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми і на які спирається автор. Трансформації на світовому ринку автомобільної галузі набули значного розвитку та знайшли своє відображення у наукових працях та дослідженнях таких зарубіжних вчених як: Дж. Ван Бісбрек, Г. Гереффі, Т.Б. Крістенсен [1], Ж. П. МакДуффі [2], О. Мемедович [3], Т. Осетер, Дж. Хамфрі [3], А.Шульце [2]та інших. Серед українських науковців значний внесок у теоретичні та практичні дослідження розвитку автомобільної галузі належить Н.Е. Бодровій, К.П. Булатовій [4], Б.М. Данилишину, Т.Ю. Ладубі [5], П.В. Пронозі [6], Р.Р. Рифяку, О. Собкевич та іншим.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується означена стаття. Незважаючи на значну кількість наукових праць, існує потреба у всебічному дослідженні національної автомобільної галузі, а також виокремленні її місця та ролі у загальному економічному розвитку країни. Оскільки у сучасних умовах глобалізації та інтеграції структурні зрушення на світовому ринку автомобільної галузі формують виклики українській автомобільній промисловості, що потребують нових досліджень.

Формулювання цілей статті **(постановка завдання)**. Мета статті полягає у виокремленні тенденцій розвитку національного автомобільного ринку в умовах глобалізаційних процесів.

Виклад основного матеріалу дослідження. з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Автомобільна галузь є однією з найважливіших в економіці нашої держави. Пріоритетність розвитку автомобілебудівної галузі України, як складової частини машинобудівного виробництва, полягає в можливості його впливу на економічний стан інших галузей, забезпечення стійкого зростання зайнятості населення, підвищення товарообігу, створення умов прогресивної інтеграції у міжнародне економічне суспільство. Сьогодні національна автомобільна галузь представлена такими українськими заводами як: PrJSC «EUROCAR», JSC «ZAZ» (Zaporizhia Automobile Building Plant), JSC «Cherkassy Bus», Etalon Corporation: PJSC «Chernihiv autoplant», BOGDAN Corporation та PJSC «Chasiv Yar Buses Plant» (рис. 1). Ватро зазначити, що у 2017 році лідируючі позиції з виробництва легкових автомобілів здобув PrJSC «EUROCAR» (5 559 автомобілів). Разом з тим на особливу увагу заслуговує JSC «ZAZ». Саме на цьому підприємстві в 2017 році дотримувалась певна пропорція випуску автомобілів різних категорій (Cars – 985 од., CV – 419 од., Buses – 36 од.), що свідчить про широку спеціалізацію даного автомобільного заводу. Що стосується структури виробництва інших заводів, то JSC «CherkassyBus» в 2017 році випустив вантажні автомобілі (4 од.) та автобуси (324 од.), Etalon Corporation: PJSC «Chernihiv autoplant», BOGDANCorporation таPJSC «ChasivYarBusesPlant» займалися виробництво лише автобусів у кількості 158, 87 та 82 автомобілі відповідно.

У цьому контексті слід зауважити, що в Україні спостерігається істотний спад виробництва в усіх автомобільних групах. Аналіз за останні 10 років показав, що найбільші обсяги виробництва легкових автомобілів було зафіксовано в 2008 році з подальшим падінням на 335 153од. в 2009 році. В 2011 році простежувалась позитивна динаміка виробництва цієї категорії автомобілів (зростання на 32,73% в порівнянні з 2009 роком), з наступ-

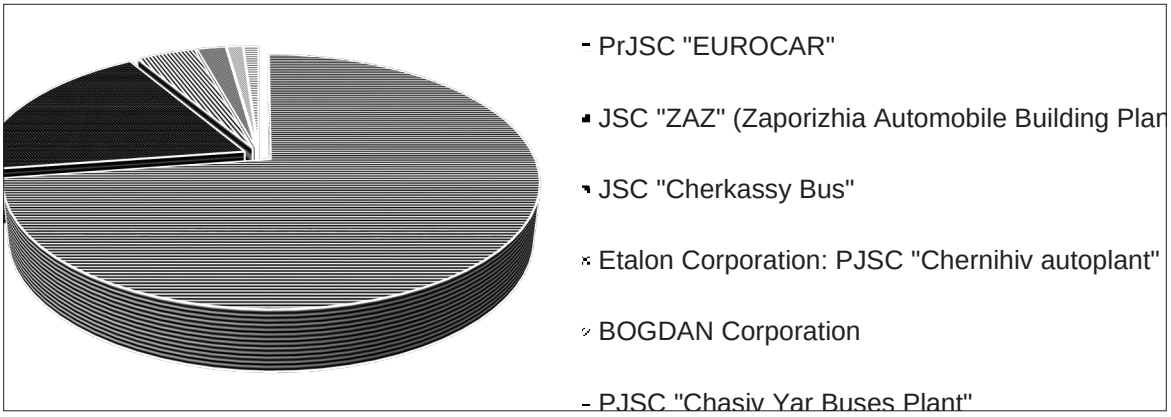

Рис. 1. Структура виробництва автомобільної промисловості України за виробниками в 2017 році, од. [7]

ним падінням в 2012-2016 роках. Варто зазначити, що в 2017 році спостерігалося зростання обсягів легкових автомобілів в порівнянні з попереднім періодом (на 33,68%, або на 2 204 од.) [7]. Схожа тенденція прослідковувалась в усіх автомобільних категоріях (рис. 2).

Сьогодні серед головних причин спаду виробництва доцільно виділити падіння виробництва, низьку якість продукції, застарілі технології, відсутність фінансових ресурсів, продаж автомобілів у кредит і, як наслідок, зменшення обігових коштів, кризові процеси в економіці та проблеми доступу підприємств до «довгих» ресурсів, необхідних для відновлення та удосконалення виробництв у відповідності з сучасним рівнем запитів інвесторів. Відтак гальмується ефект приросту капітальних інвестицій для сектору машинобудування. Тому першість у розвитку мають підгалузі, у яких усталені ланцюги фінансування через місткі ринки, вертикальну інтеграцію чи програми бюджетного фінансування.

Разом з тим, серед факторів, що перешкоджають здійсненню інноваційної діяльності підприємств автомобільної промисловості у сучасних умовах, насамперед варто виділити економічні (нестача власних коштів), надмірні витрати на нововведення, недостатня фінансова підтримка з боку держави, високі економічні ризики, недосконалість законодавчої бази, тривалий термін окупності нововведень, відсутність достатніх коштів у замовників та інші. Крім того, на увагу заслуговують такі причини, як відсутність можливостей для кооперації з іншими підприємствами і науковими організаціями, нерозвиненість інформаційної бази про нові технології та ринки збуту, відсутність кваліфікованого персоналу, слабка сприйнятливість підприємств і фірм до нововведень, відсутність належного попиту на інноваційну продукцію.

У зв'язку з цим від автомобільних підприємств України сьогодні вимагається динамічний економічний розвиток на основі інновацій, глибокої та комплексної модернізації економіки та суспільства в цілому, що відчутно позначиться й у автомобільній галузі. Вирішення окреслених вище проблем та введення інновацій в цю сферу дозволить вивести українську автомобільну промисловість на якісно новий національний та міжнародний рівні. У цьому контексті доцільно розглянути місце автомобільною промисловості України серед різних країн світу (рис. 3).

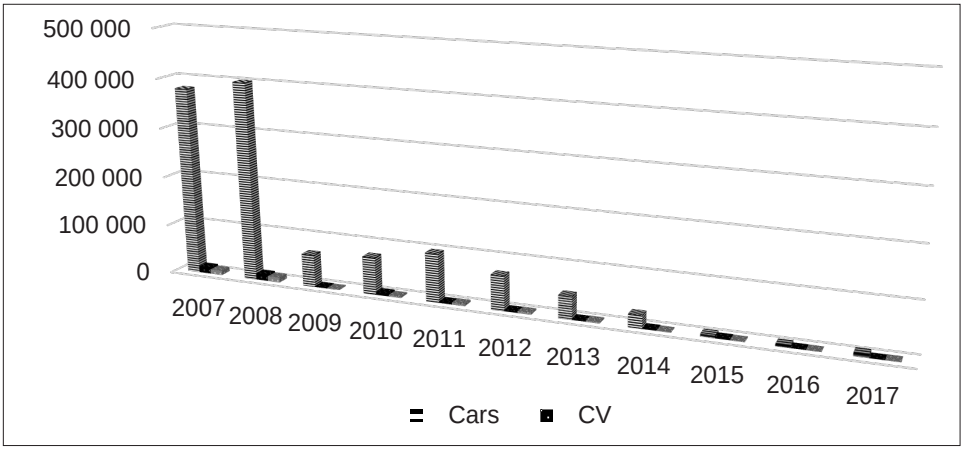

Рис 2. Автомобільна промисловість України за останні 10 років, од. [7]

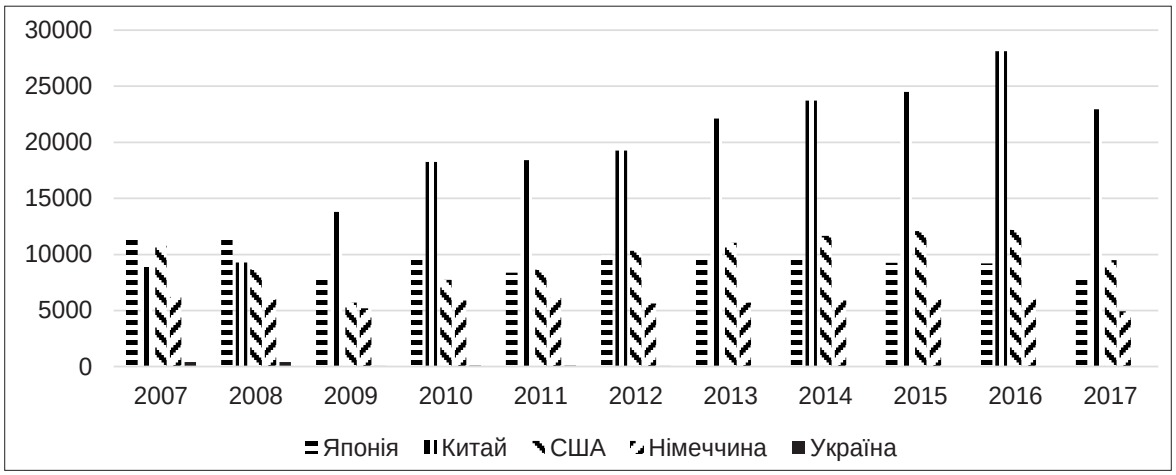

Рис. 3. Виробництво автомобілів світовими лідерами автопрому та Україною за останні 10 років, тис. од. [8]

Як видно кількість вироблених в Україні автомобілів значно нижча, ніж в інших країнах. Так в 2017 році лідируючі позиції з досліджуваних країн посів Китай (обсяг виробництва склав 22 952 тис. од). Значні обсяги виробництва також спостерігались в США (9 519 тис. од.), Японії (7 841 тис. од.) та Німеччині (4 934 тис. од.). Аутсайдером стала Україна з обсягом близько 8 тис. автомобілів.

За даними Міжнародної організації виробників автомобілів в 2017 році Україною було випущено 7 654 автомобіля, що на 2 390 автомобілів (або на 45,4%) перевищує показник 2016 року. Незважаючи на відчутне зростання всередині країни, це найнижчий показник рейтингової таблиці 40 країн-виробників. Навіть розрив з 39-им місцем (Єгипет – 36 640 автомобілів) був занадто великим. За останні 10 років автомобільна промисловість України набула спадаючого тренда. З достатньо високих показників 2007 року 402 591 автомобіля зменшився до 7 654 одиниць в 2017 році. Варто зауважити, що аутсайдерські позиції автомобільної галузі нашої країни є не виправданими. Україна має значні ресурси та великий потенціал до розвитку. Але на сучасному етапі автомобілебудування в Україні потерпає від недостатнього обсягу інвестицій та недоцільного використання коштів. Наша автомобільна промисловість не встигає за іноземними аналогами у розвитку технологій. Застаріле обладнання і способи виробництва призводять до низької якості продукції, до її високої собівартості, а отже і низької конкурентоспроможності.

Внаслідок падіння ринку автомобілебудівні підприємства змушені оптимізувати витрати в тому числі і за рахунок скорочення чисельності працюючих, хоча для забезпечення належного попиту на продукцію на внутрішніх і зовнішніх ринках підприємствам необхідно впроваджувати інноваційну модель розвитку, використовуючи новітні технології та інвестуючи значну кількість коштів, які б дозволили модернізувати підприємства та втілити нові технології у життя.

Сьогодні чіткої стратегії підтримки української автомобільної галузі немає. Але на Західній Україні активно практикується проведення форумів між виробниками, інвесторами (закордонними та національними) і представниками держави для досягнення спільних цілей та розвитку автомобільної галузі країни, а саме: стимулювання національної автомобільної промисловості (розвитку автомобільної індустрії, зокрема індустріальних парків), робота над усуненням умовного протекціонізму бувших у вжитку автомобілів, обговорення доцільності зростання виробництва автомобільних компонентів. З одного боку це позитивне явище, що дозволяє розгорнути виробництво, збільшити зайнятість, підняти рівень життя населення, примножити надходження до державного бюджету. Але відсутність кінцевого продукту форматує та обмежує розвиток автомобільної галузі України. Сьогодні необхідна чітка державна координація на користь національного виробника з метою сприяння кооперації та підвищення конкурентоздатності автомобільної галузі.

Ключову роль у становленні національної автомобільної промисловості у країнах, що розвиваються, грає держава та його підтримка у створенні необхідної інфраструктури, розвитку національних інноваційних систем, формуванні загальнонаціональної та галузевої промислової політики. Другими проявами державного втручання є оподаткування та залучення іноземних інвестицій, особливо у разі проведення стратегії заміщення імпорту. Макроекономічна політика може стримувати або стимулювати зростання в галузі також з допомогою фінансових інструментів. Важливу роль у розробці регіональної промислової політики грають і місцеві влади, створюючи умови для формування промислових районів і кластерів [9]. У цьому контексті доцільно виокремити прямі та опосередковані методи державного регулювання автомобільної галузі. Прямі методи державного регулювання безпосередньо впливають на функціонування суб’єктів ринку. Такий вплив здійснюється за допомогою інструментів адміністративно-правового характеру, які регламентують діяльність суб’єктів господарювання, та економічних інструментів прямого впливу. Вони спрямовані на регулювання темпів зростання обсягів та структури економіки, обсягів виробничого та невиробничого споживання, масштабів діяльності суспільного сектору економіки та ін. Основними інструментами прямого державного регулювання є: нормативно-правові акти, обов’язкові для виконання завдання макроекономічних планів і державних цільових програм, державні замовлення, централізовано встановлені ціни, нормативи, стандарти, ліцензії, квоти, державні бюджетні витрати, ліміти і т. д.

В свою чергу, методи непрямого регулювання регламентують поведінку суб’єктів ринку не прямо, а опосередковано, через створення певного економічного середовища, яке змушує їх діяти у потрібному державі напрямі. Опосередковане регулювання — це вплив на економічні інтереси. Держава втілює в життя свої рішення на підставі мотивації. У даному контексті мотивація – це процес спонукання суб'єктів ринку до діяльності в напрямі державних пріоритетів. Важливу роль у світі за останні роки відіграє прийняття законодавчих норм «забороненого» технологічного регулювання. Так, у США прийнято рішення про зниження питомої ваги шкідливих викидів автомобілів в атмосферу, що змушує автомобільні корпорації вдосконалювати якість автомобілів.

В свою чергу, в Китаї автомобільні заводи знаходяться під безпосереднім контролем міністерства автомобільної промисловості. Китайська держава проводить чітку протекці-

оністську політику. Китай завжди наполягав на обмеженні частки іноземного капіталу в СП рівнем не більше 50% (за винятком виробництва комплектуючих, де можливим було його 100%-а участь). Незважаючи на жорсткий тиск в період переговорів про вступ країни до СОТ, уряд не поступився в цьому питанні і залишив за собою більше простору для маневру. Важливо, що держава Китаю постійно демонструє бажання вдосконалювати автомобільну промисловість, вносячи зміни в промислову політику. Тому іноземні інвестори, приходячи на китайський ринок, дотримувалися різних стратегій. Так, компанія «Volkswagen» створила в Шанхаї СП в співвідношенні 50:50, що дало їй можливість робити істотний вплив на роботу підприємства. Навпаки, компанія «Peugeot» в своєму СП мала тільки 25% акцій і не здатна була здійснювати власну корпоративну стратегію, а також змушувати свого китайського партнера виконувати зобов'язання по інвестиціям [9]. У всіх випадках держава мала великий вплив на розвиток і зростання бізнесу в галузі (за допомогою кредитної політики і регіонального регулювання, забороняючи, наприклад, продажі компанії «Citroen» в Шанхаї, де ринок контролювався СП SAIC-VW. Однак на шляху успішної реалізації цієї політики, як свідчать експерти, існують об'єктивні перешкоди: занадто сильний контроль з боку провінційних і місцевих органів влади, зацікавлених в розвитку автомобільної промисловості на своїй території, а також надмірна присутність на ринку іноземних автомобільних компаній [9]. Ці фактори будуть стримувати можливості розвитку китайської промисловості за зразком японської або південнокорейської з такими глобальними корпораціями, як «Toyota» або «Hyundai».

В Індії на дореформеному етапі експансія приватних компаній автомобільного сектора була обмежена державою. Це змушувало індійські компанії протягом майже 40 років диверсифікувались, наслідком чого стало формування олігопольних конгломератів. Для таких конгломератів була характерна міграція з близьких галузей (виробництво велосипедів, машин для комунального господарства та ін.) в автомобільну промисловість.

Такі диверсифіковані промислові групи з легкістю могли концентрувати величезні накопичені запаси коштів на розвиток стратегічних секторів: автомобілебудування («Mahindra & Mahindra»), виробництва сталі та автомобілів. Міжгалузевий перелив капіталу, концентрація на певних сферах бізнесу дозволяють швидко просуватися вгору по ланцюжку доданої вартості, здійснюючи масовані капіталовкладення. Роль держави все більше зводиться до децентралізованих форм підтримки. Наприклад, надання земельних ділянок, як у випадку з урядом штату Карнатака, який надав таку ділянку для спільних підприємств (СП) японської компанії «Toyota» та індійської місцевої промислової групи «Kirloskar».

СП в Індії не є жорсткими конструкціями, як в Китаї. Вони можуть відрізнятися за структурою партнерства, технічним рівнем його учасників, особливостями вкладу партнерів в капітал підприємства і формами володіння землею. Індійський партнер в СП не завжди виступає основним інвестором. Є випадки, коли індійський учасник володіє лише 1% активів спільного підприємства (наприклад, «Kirloskar» в СП з «Toyota»; цей індійський машинобудівний конгломерат отримує вигоду від СП за рахунок ефекту кластеризації і використання західних технологій у виробництві свого промислового обладнання). Деякі СП приймають форму «платформної стратегії», де кооперація дозволяє іноземній компанії використовувати потужності індійського партнера без спільних з ним дій (наприклад, виробництво моделі «Logan» французької компанії «Renault» на заводі «Mahindra & Mahindra»). Індійські компанії намагаються зайняти ніші в специфічних маломасштабних сегментах ринку з високим експортним потенціалом, інвестуючи в покупку іноземних компаній і технологій. В даний час 20% цього ринку зайнято малими компаніями, число яких досягає 6 тис. Незважаючи на значну роль малого бізнесу, рівень концентрації виробництва в цій сфері досить високий: на 400 найбільших компаній припадає 85% всього обсягу виробництва. Індійська автомобільна промисловість і галузь з виробництва автомобільних компонентів посилено інтегруються в міжнародні ланцюжка доданої вартості. Приймаються міжнародні стандарти якості, виробництво концентрується в кількох кластерах, щоб забезпечити безперебійність поставок споживачам. Одночасна присутність в кластерах декількох автовиробників забезпечує зовнішній ефект необхідний для виробників компонентів.

Права інтелектуальної власності в Індії захищені досить добре, що сприяє формуванню стратегічних альянсів - наприклад, між «M & M» і «Renault-Nissan» або між «Tata» і «Fiat». Міжгалузевий синергетичний ефект, який забезпечують індійські диверсифіковані групи і конгломерати, прискорює процес технологічного налагодження співпраці[9]. Характерним прикладом цього є взаємодія двох підрозділів групи «Tata» - «Tata Motors» і «Tata Steel» - в розвитку нових моделей автомобілів після поглинання групою «Tata» британської металургійної корпорації «Corus» і використання її технологічних ноу-хау в автомобільній промисловості.

Також доцільно розглянути досвід автомобільної галузі Бразилії. Ця країна є типовий приклад латиноамериканської моделі розвитку автомобільної промисловості. Як і в Китаї, тут держава керувалося стратегією імпортозаміщення. Розмір внутрішнього ринку Бразилії залучав інвестиції транснаціональних автомобіль-

них корпорацій. Вони здійснювалися у вигляді 100% -х дочірніх підприємств, сприяли вдосконаленню лише найпростіших складальних операцій і допомогли створити індустрію супутніх автомобільних комплектуючих. На відміну від Бразилії, Китай завжди наполягав на обмеженні частки іноземного капіталу в СП рівнем не більше 50%. У порівнянні китайською державою Бразилія не встановлює великих обмежень на іноземні інвестиції. Оскільки як і інші країни Латинської Америки, вона завжди перебувала під жорстким тиском США і тому мала малу свободу дій. У Китаї ж існував громадський консенсус щодо необхідності «наздоганяючого розвитку». В цілому китайська модель в порівнянні з бразильською володіє більш чіткою орієнтацією на розвиток.

Підсумовуючи досвід різних країнах світу, слід сказати, що автомобільна промисловість в розглянутих країнах та в країнах, що розвиваються базується не лише на ринковій лібералізації і прямих іноземних інвестиціях, а й на інтервенціоністській політиці держави. Тому зважаючи на висвітлені тенденції автомобільної галузі світу, доцільно зауважити на ключовому факторі розвитку цієї сфери й для України – державному регулюванні.

Зі зміною економічної системи з метою розвитку автомобілебудівної галузі в Україні було прийнято велику кількість державних програм та законів. Першим з них став ЗУ «Про стимулювання виробництва автомобілів в Україні», який передбачав створення умов для залучення іноземних та внутрішніх інвестицій у вітчизняне автомобілебудування. Для інвесторів виробників-резидентів передбачалися податкові пільги, за умови участі цих підприємств у інвестиційній програмі Кабінету Міністрів України (поетапне збільшення виробництва автотранспортного засобу до 70 % його кошторисної вартості на митній території України протягом 10 років). У 2004 році був прийнятий ЗУ «Про розвиток автомобільної промисловості України». Цей законопроект відрізнявся від попереднього. Пільги дещо скоротилися, проте від сплати податків законом звільнилася та частини прибутку підприємства автомобілебудівної галузі, яка реінвестувалась підприємством у власне виробництво, а також підприємство не сплачувало акцизного збору на оборот з реалізації, якщо обсяг його виробництва складав більше 10 тис. автомобілів в рік, від ввізного мита звільнялися усі комплектуючі для автомобілів. У 2006 р. у сфері державного регулювання автомобілебудівної галузі КМУ була схвалена «Концепція розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів у період до 2015 року». Метою Концепції було забезпечення розвитку автомобілебудування, підвищення його конкурентоспроможності та просування його продукції на міжнародний ринок. Проте, незважаючи на велику кількість регулюючих нормативних актів галузь на даний час перебуває в стані спаду, а продукція не користується попитом на світовому ринку. Яскравим прикладом державного регулювання є Запорізький автомобільний завод, який у 2017 року припинив випуск моделі ZAZ Lanos. Слід зауважити, що спочатку автомобільний завод мав п'ятирічний пільговий період зі сплати податків для виробництва автомобілів, потім його захищало мито на імпорт авто з-за кордону. Головною причиною припинення випуску моделі вважається відкриття кордонів і дозвіл завозити автомобілі на «євромерах» без сплати будь-яких податків. Тоді як доля податків на виробництво автомобілів в Україні складає 34%, що робить галузь не конкурентоздатною. Тому сьогодні гостро постало питання необхідності чіткого державного протекціонізму національного виробника.

На рис. 4 представлено взаємозв'язок об'ємів виробництва автомобілів в Україні, державними дотаціями та часткою надходжень до держав-

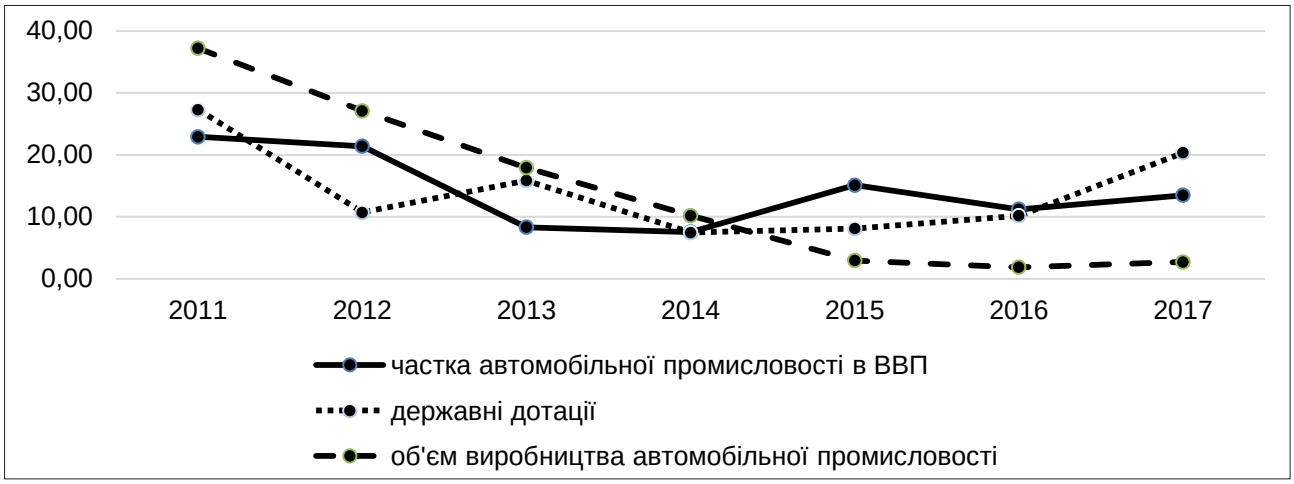

Рис. 4. Взаємозв'язок об'ємів виробництва автомобілів в Україні з макроекономічними показниками України за останні 7 років, % [7; 10; 11]

ного бюджету цієї галузі. В загальному контексті прослідковується, що українська автомобільна промисловість має значну взаємозалежність з державним сектором. Цей зв'язок, в першу чергу, полягає в тому, що державна підтримка та інвестиції сприяють підвищенню конкурентоздатності та прибутковості автомобільної індустрії. Зі збільшенням грошового обігу в цій сфері зростає й частка надходжень до державного бюджету від неї. Уряду доцільно звернути увагу на цю галузь, так як на піку розвитку автомобільної галузі в Україні (2007 рік), її частка в ВВП складала 4%.

Також важливо проаналізувати співвідношення загальної виручки підприємств автомобільної промисловості до доходу від експорту за останні 10 років (рис. 5). Цей взаємозв'язок показує, що з кожним роком у виручці від реалізації продукції зростає частина коштів, що отримана від зовнішньоекономічної діяльності. З рис. 5 чітко прослідковується велика залежність автомобільної промисловості України від економічної ситуації в країні та можливі втрати, що пов'язані з припиненням ведення експортно-імпортних операцій.

Слід зауважити, що автомобільна галузь це не тільки виробництво, а й сфера торгівлі. Даний вид бізнесу є надзвичайно прибутковим та актуальним, оскільки попит на автомобілі в Україні не задоволений.

Сьогодні автомобільний ринок нашої держави представлений автомобілями закордонного та національно виробництва (рис. 6). Для України гостро постало питання розвитку автомобільної галузі. В умовах посилення глобалізаційних та трансформаційних процесів автомобільна промисловість нашої країни потребує узгодженої, серйозної та продуманої взаємодії держави, бізнесу та суспільства. На автомобільному ринку України прослідковується значне домінування продажів закордонних автомобілів. Найсильнішим драйвером продажів виступає попит на цю продукцію. Одночасно над українською автомобільною промисловістю тяжіє фактор конкуренції з більш комфортними імпортними автомобілями.

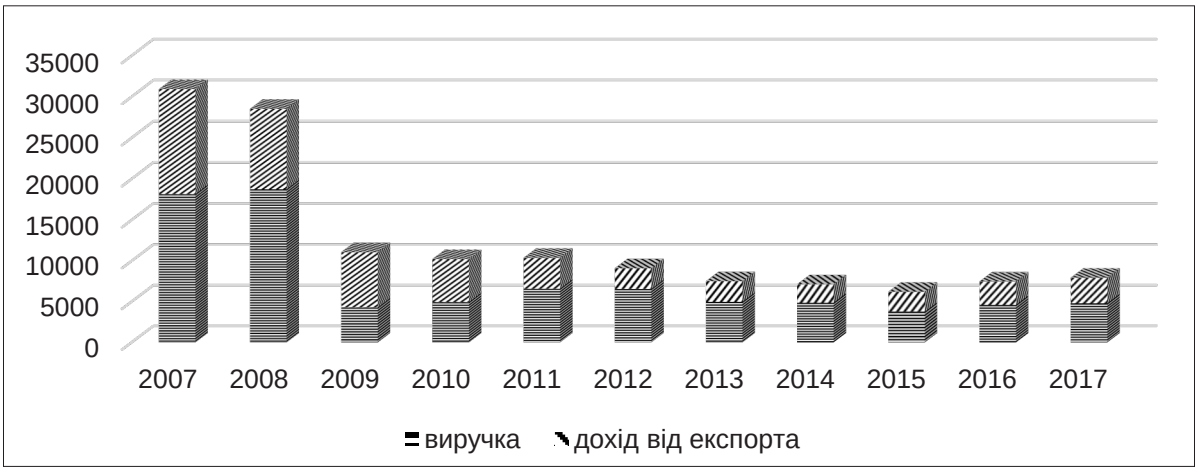

Рис. 5. Співвідношення загальної виручки підприємств автопромисловості до доходу від експорту за останні 10 років, млн. грн. [11]

Рис. 6. Співвідношення продажів автомобілів імпортних та національного виробництва за останні 10 років, од. [7]

Показово, що 2007, 2008 роки були найбільш успішними для автомобільного ринку України, проте в наступні періоди спостерігалася значна перевага в продажах імпортних автомобілів. З кожним роком це співвідношення регресивно збільшується, що й не стимулює національного виробника. Враховуючи при цьому сьогоднішній підвищений попит на автомобілі з іноземними номерами («євробляхи»).

В більшій мірі, ніж державна співпраця, на автомобільну індустрію впливає добробут населення (їх доходи, платоспроможність), доступні % банківських кредитів на покупку нових автомобілів та курс валюти (рис. 7). Ці макроекономічні показники впливають на об'єм продажів автомобілів по-різному. З одного боку, відчутне зростання платоспроможності населення сприяє збільшенню обсягів купівлі. З іншого, підвищення курсу валют та % по банківським кредитам провокує зниження купівельної здатності населення. Слід зауважити, що доцільна державна протекція % ставки по кредиту на користь національного виробника.

У цьому контексті звернемо увагу на рейтинг найбільш популярних автомобілів у продажах (рис. 8). За підсумками 2017 року в Україні було зареєстровано 52 525 нових автомобілів, що на 35 % більше показника 2016 року. Найбільший попит в 2017 році мали автомобілі марки Renault. З січня по грудень 2017 року процедуру реєстрації пройшли 9 434 автомобілі цієї французької марки. В порівнянні з попереднім роком продажі автомобілів моделей Renault збільшились на 28%. На другому місці автомобілі марки Toyotaз кількісним показником 8 699 автомобілів. Продажі Toyota в 2017 році зросли на 14 % в порівнянні з 2016 роком. Третій показник у марки Volkswagen – 6 520 автомобілів, збільшення на 71% до попереднього року. На четвертій позиції рейтингуSkoda, автомобілі якого поповнили український автопарк 5 018 новими автомобілями. В порівнянні з попереднім роком попит на автомобілі групи Skoda виріс на 17%. Закінчує п'ятірку лідерів 2017 року Kia з 4 853 реалізованими автомобілями (зі зростанням на 23% в 2017 до 2016 року) [2]. Важливо зауважити, що у 2017 році для українського автомобільного ринку були проведені важливі зміни. Зокрема, вдалося домогтися скасування ПДВ та акцизу на електрокари.

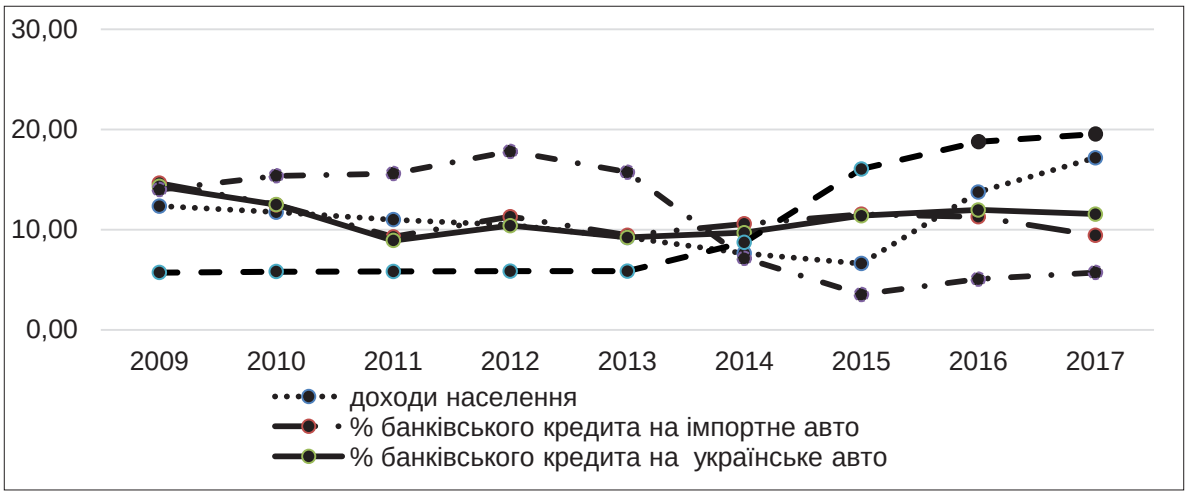

Рис. 7. Взаємозв'язок об'ємів продажів автомобілів в Україні з доходами населення та % банківського кредита на покупку автомобіля за останні 10 років, % [10; 11; 12]

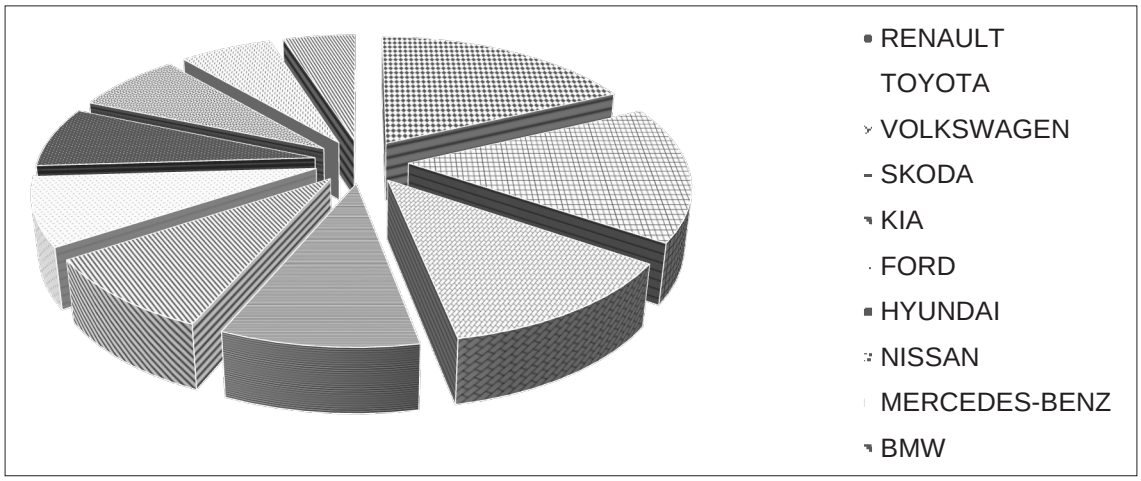

Рис. 8. Топ-10 брендів автомобілів в продажах 2017 року, % [7]

Разом з цим зниження платоспроможності населення спровокувало відмову від покупок автомобілів в автосалонах на користь дешевих старих автомобілів з Європи. Головна проблема тисяч нерозмитнених іномарок з європейських шротів – деградація автомобільної галузі України. Масове поповнення автопарку закордонними вживаними автомобілями з малим залишковим ресурсом означає крок назад для транспортної інфраструктури. Існує відразу кілька ознак втрати автомобільної «цивілізації». По-перше, зниження завантаження мережі офіційних автосалонів з широким штатом співробітників і відповідними податками в бюджет. По-друге, непотрібність фірмових СТО з високим рівнем сервісу і кваліфікованим персоналом. По-третє, вимирання супутньої інфраструктури – банківське кредитування, лізинг, асистанс. І нарешті, це зупинка українських автомобільних заводів, які в кращі роки випускали майже півмільйона легковиків, вантажівок і автобусів з відповідним завантаженням сотень суміжних підприємств та мільйонними відрахуваннями у бюджет. Подібне вже мало місце в історії України, коли в 1990-х роках відкрилися кордони і в Україну потрапили бувші в експлуатації іномарки. З того часу бізнесу і владі коштувало чималих зусиль і багатьох років, щоб побудувати в країні цивілізований ринок автомобілів та супутніх послуг, і разом з ним – справжню автомобільну цивілізацію. Сьогодні позитив від глобалізації можна спостерігати лише за умови, якщо держава стоїть на захисті інтересів національного виробництва, забезпечує досконалу координацію галузевих ринків. Український споживчий ринок є містким, а попит на автомобілі не задоволеним, що дає стимули для розширення національного виробництва. Але це можливо лише при перепрофілюванні державою споживчого ринку, підвищенні доходів та рівня життя населення, зростанні інвестицій та інновацій в автомобільну галузь України.

Висновки. з цього дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Ключову роль в координуванні розвитку автомобільної галузі України у відповідності до світових тенденцій повинна відіграти держава шляхом стимулювання вітчизняного виробництва. Серед найбільш ймовірних позитивних зрушень в напрямку розвитку автомобільного ринку України за рахунок реалізації всіх прийнятих на державному рівні заходів можна відзначити: зростання частки вітчизняного виробництва в наповненні внутрішнього ринку (головним чином за рахунок зменшення імпорту іноземних автомобілів), диверсифікація ризиків залежності національної економіки від кон'юнктури зовнішніх ринків на сталь та хімічну продукцію, організація виробництва автомобільних комплектуючих, зміна структури національної економіки України за рахунок збільшення частки вітчизняного автопрому в ВВП.

Для підтримки українського автопрому необхідно: створити умови для пільгового кредитування підприємств, які займаються випуском автомобілів. Адже зараз такої системи немає і всі заводи отримують кредити на загальних підставах. Важливо звільнити підприємства від місцевих податків та зборів, тому що, за даними Міжнародного інституту автопромисловості в Цюриху, в Україні заводи витрачають на такі податки більше, ніж у сусідніх Білорусі та Румунії разом узятих. Необхідно встановити привабливий інвестиційний клімат у державі. А також Україна має проводити власні конструкторські розробки задля створення нових конкурентних моделей.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Christensen, T.B. Modularised eco-innovation in the auto industry. J. Clean. Prod. 2011, 19, 212–220.
2. Schulze A., MacDuffie J.P., Täube F.A. Introduction: Knowledge generation and innovation diffusion in the global automotive industry–Change and stability during turbulent times. Ind. Corp. Chang. 2015, 24, 603–611.
3. Humphrey, J.; Memedovic, O. The Global Automotive Industry Value Chain: What Prospects for Upgrading by Developing Countries. 2003. Available online: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=424560 (accessed on 27 April 2017).
4. Бодрова Н.Е. Аналіз світових тенденцій розвитку автомобільної промисловості / Н.Е. Бодрова, К.П. Булатов // Бізнес Інформ. 2013. № 1. С. 78-83.
5. Ладуба Т.Ю. Інтернаціоналізація автомобільної промисловості в умовах зростання національних економік / Т.Ю. Ладуба // Міжнародна економічна політика. 2010. № 1-2 (12-13). С. 184-209.
6. Проноза П.В. Світове автомобілебудування: сучасні тенденції та перспективи розвитку / П.В. Проноза // Бізнес Інформ. 2015. № 8. С. 118-125.
7. Асоціація автовиробників України [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://ukrautoprom.com.ua/uk/
8. International Organization of Motor Vehicle Manufacturers [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://www.oica.net/category/production-statistics/2017-statistics/
9. Кондратьев В. Б. Автомобильная промышленность в развивающихся странах [Електронный ресурс]. Режим доступу: http://www.perspektivy.info/history/avtomobilnaja_promyshlennost_v_razvivajushhihsa_stranah_2013-08-23.htm
10. Міністерство фінансів України [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://old.kmu.gov.ua/kmu/control/publish/article?art_id=72365
11. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua.
12. Національний банк України [Електронний ресурс]. Режим доступу: https://www.bank.gov.ua/control/uk/index