

Перспективи та загрози для ринку легкових автомобілів України від створення ЗВТ з ЄС

Угода про асоціацію – це, передусім, економічна інтеграція України у спільний ринок ЄС, адже після набуття неї чинності планується скасування нашою державою близько 97% імпортних та 82,6% експортних мит, Євросоюзом – 96,3% та 91,8% відповідно [1]. Проте, передбачене Угодою застосування спеціального захисного механізму для автомобільної промисловості України актуалізує дослідження поточного стану ринку легкових автомобілів задля виокремлення можливих перспектив та загроз його розвитку в Україні.

Поточний стан ринку легкових автомобілів в Україні. Після кризи 2008 р. вітчизняний автомобільний ринок почав поступово відновлюватися і до 2012 р. досяг максимуму у понад 237 тис проданих нових легкових автомобілів. Проте, після початку воєнних дій на сході України та девальвації національної валюти він стрімко обвалився – у 2014 р. було продано лише 97 тис (-59%) нових автомобілів (табл. 1). Імпорт автомобілів з ЄС впав у ще більшій мірі – приблизно на 65%. Враховуючи зниження рівня купівельної спроможності значної кількості населення, вітчизняне автомобільне виробництво у 2014 р. скоротилося щодо 2012 р. на майже 26 тис легкових автомобілів (-62%).

Таблиця 1

Обсяг первинного ринку нових та вживаних автомобілів, виробництва та імпорту легкових автомобілів в Україні за 2012-2014 рр., од.

Показники	Роки			Зміна 2014/2012, %
	2012	2013	2014	
Первинний ринок нових автомобілів	237 602	213 322	97 020	-59,2
Первинний ринок вживаних автомобілів (у т.ч. легкових)	97 912	113 852 (7 785)	61 820 (3 629)	-36,9
Виробництво легкових автомобілів в Україні	68 956	45 752	25 941	-62,4
Імпорт з ЄС	76 733	73 296	26 437	-65,5

Складено на основі [2; 3; 4; 5]

Автомобільна галузь України функціонує в умовах, штучно створених для підтримання національного (апріорі «бюджетного») виробника, змушеного конкурувати із вживаними іномарками. При цьому, ставки акцизу на імпорт вживаних легкових автомобілів є значно вищою (рис. 1), ніж на вживані комерційні автомобілі (рис. 2). Як наслідок, у структурі імпорту вживаних автомобілів у 2014 р. лише 6,2% становили вживані легкові автомобілі, решту – вживані комерційні автомобілі. При цьому, значну частку на ринку вживаного автотранспорту становлять комерційні автомобілі марок Renault, Volkswagen, Mercedes-Benz, Opel, Fiat, моделі яких побудовані на основі популярних

легкових автомобілів, або легких розвізних фургонів типу Volkswagen Caddy/ Renault Trafic. Ці автомобілі мають як комерційний так і пасажирський варіанти, їх можна переобладнувати із комерційного в пасажирський за порівняно незначну додаткову платню. Таким чином, на тлі падіння купівельної спроможності та потреби заощаджувати, зазначене підвищує попит покупців саме на комерційний автотранспорт.

Первинний ринок вживаних комерційних автомобілів, порівняно із відповідним ринком нових автомобілів, у 2014 р. щодо 2012 р. характеризувався дещо меншими темпами падіння (-38,5%).

Порівняємо вартість розмитнення вживаних легкового та комерційного варіантів автомобіля типу Volkswagen Caddy (за даними ресурсу infocar.ua; рис. 1, рис. 2).

Ціна авто	7.500 €	13.505€ - ціна з розмитненням → що можна купити за ці гроші? Включаючи: Мито (10%) - 750 € Спецмито (4.32%) - 324 € Імпортний збір (акциз) (5%) - 375 € Утиль.збір (5500грн x 2,68) - 640 € Акциз (1,643€ за куб. см.) - 2.629 € ПДВ (20%) - 2.251 € Загалом тільки розмитнення - 6.005 € Податок до пенс. фонду (4%) - 450 € Транспортний податок щорічно (> 3.0 л, < 5 років) - 0 грн Перша реєстрація в ДАІ (8,22 грн за 100 куб. см.) - 5 €
Двигун	1.6 бензин	
Гібрид	<input type="checkbox"/>	
Вік авто	до 5 років	
<input type="button" value="Рахувати"/>		
Знайти авто без розмитнення		

Рис. 1. Формування ціни на вживаний легковий автомобіль із розмитненням

Складено на основі [6]

Ціна авто	7.500 €	9.938€ - ціна з розмитненням → що можна купити за ці гроші? Включаючи: Мито (5%) - 375 € Спецмито (0%) - 0 € Імпортний збір (акциз) (5%) - 375 € Утиль.збір (11000грн x 1,60) - 728 € Акциз (0,020€ за куб. см.) - 32 € ПДВ (20%) - 1.656 € Загалом тільки розмитнення - 2.438 € Податок до пенс. фонду (4%) - 331 € Транспортний податок щорічно (> 3.0 л, < 5 років) - 0 грн Переобладнання в пас. (1,64€ за куб. см.) - 2.629 € Перша реєстрація в ДАІ (17,63 грн за 100 куб. см.) - 12 €
Двигун	1.6 бензин	
Вік авто	до 5 років	
Повна маса	2000 кг	
<input type="button" value="Рахувати"/>		
Знайти авто без розмитнення		

Рис. 2. Формування ціни на вживаний комерційний автомобіль із розмитненням

Складено на основі [6]

Аналізуючи дані рис. 1 та рис. 2 бачимо, що кінцева вартість автомобіля типу Volkswagen Caddy в легковому виконанні, імпортованого з ЄС,

початковою вартістю 7500 Євро після розмитнення буде становити приблизно 13505 Євро. В той же час вартість комерційного варіанту зазначеного автомобіля із тією ж початковою вартістю після розмитнення буде на 26,4% нижчою.

З вищенаведеного прикладу, очевидно, що зниження акцизу при розмитненні здатне оживити ринок легкових автомобілів в Україні. Виникає запитання: яка доля чекає вітчизняного автовиробника? За даними віцепрезидента Асоціації виробників автотранспорту «Укравтопром» Юхима Хазана, у вітчизняному автопромі в 2015 р. залишилося працювати лише 15 тис. працівників, порівняно із 50 тис. на автозаводах і 150-ма тисячами в суміжних галузях у 2008 р. [7].

Іншим дивергентним фактором для вітчизняної автомобільної промисловості є вузькоспеціалізована діяльність, що, в основному, зводиться до складання автомобілів на основі моделей, розроблених за кордоном¹. У той же час, провідні світові автоконцерни інвестують значні кошти у власний розвиток. Так, наприкінці 2014 р. було оприлюднено інформацію щодо інвестування концерном Volkswagen у 2015-2020 рр. 85,6 млрд Євро у нові продукти та інноваційні технології, з яких 64% – у модернізацію і розширення модельного ряду усіх брендів компанії [8].

Варіанти виходу із ситуації. Перспектива активізації вітчизняної автомобільної промисловості полягає, насамперед, у використанні досвіду таких європейських держав, як Австрія, Словаччина, Фінляндія та Голландія, які, не маючи національно автовиробника, здійснюють виробництво низки автомобілів (зокрема, Tesla, Kia, Hyundai, Audi, Peugeot та ін.) на місцевих заводах для продажу як на внутрішньому, так і зовнішньому ринках.

Підписання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС дозволить суттєво знизити ставки ввізного мита на транспортні засоби, які поставляються з України, що (враховуючи і наявність дешевої робочої сили) сприятиме підвищенню конкурентоспроможності вітчизняної автомобільної продукції.

Іншою перспективою від створення ЗВТ для України є можливість активізації виробництва автомобільних комплектуючих, зокрема для автомобілів Audi, BMW, Fiat, Daimler, Skoda, Volkswagen. Зокрема, відповідні заводи діють у м. Івано-Франківськ, Мукачево, Переяслав-Хмельницький, Городок, Луцьк, Виноградів, Тернопіль, Чернівці, Краковець та Стрий [9]. Планується також будівництво японською компанією Fujikura заводу з

¹ Модельний ряд флагмана української автомобільної промисловості ЗАЗ нараховує 5 моделей. Практично це розробки корейського автовиробника Daewoo, який згодом переріс в GM Korea, та китайського Chery (Daewoo Lanos – ZAZ Lanos, ZAZ Sens, ZAZ Lanos пікап, Chevrolet Aveo – ZAZ Vida, Chery A13 – ZAZ Forza). Інші три автозаводи – Богдан, КрАСЗ та Єврокар – оперують методами SKD- та СКД-збірки. При цьому, жодне підприємство не займається розробкою нових автомобільних платформ та моделей.

виробництва автомобільної електропроводки у м. Львові (загальний обсяг інвестицій – \$75 млн).

Крім зазначеного, внаслідок підписання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС наша держава у перспективі може стати «пропускним пунктом» на шляху виходу розробок китайських автопідприємств на європейський ринок (прямий вихід потребує значних адміністративних витрат). Адже, при відсутності європейського інвестора, відповідну нішу на вітчизняному авторинку може зайняти китайський, тим паче що в Україні: а) є всі передумови для високотехнологічного складання автомобілів зазначеного виробника; б) наявна вільна дешева робоча сила; в) «здешевлений» вихід на авторинок ЄС внаслідок формування ЗВТ.

Виходячи з необхідності активізації вітчизняного ринку легкових автомобілів та оновлення автомобільного парку, перспективним є й зниження високих акцизних ставок для вживаних автомобілів віком до 5 років, що, насамперед, дозволить:

1. Вирішити проблему оновлення автопарку (серед оголошень щодо продажу вживаних авто приблизно 75% складають транспортні засоби, яким понад 5 років [10]. Разом з тим, з 1 січня 2016 р. в Україні буде заборонено імпорт автомобілів, що не відповідають екологічним вимогам стандарту «Євро-5»).
2. Підвищити обсяги справляння акцизу із пального мінімізуючи можливе падіння надходжень від акцизу при розмитненні легкових автомобілів.
3. Стимулювати соціальну мобільність населення [11] як фактора прискорення економічного росту².

Можливі загрози. Основними з них є:

- зростання безробіття внаслідок закриття неконкурентоспроможних і неперспективних виробництв (де-факто, без відкриття ринку безробіття все одно не уникнути, але його масштаби можуть бути більш значними);
- скорочення виробництва вітчизняних легкових автомобілів.

Однак, з метою уникнення зазначених загроз, Угода про асоціацію між Україною та ЄС передбачає, можливість нашої держави застосовувати захисні заходи у формі вищої ставки ввізного мита на європейські легкові автомобілі, при умові доведення факту заподіяння значної шкоди національному товаровиробнику, який виробляє подібний товар.

² Соціальний запит населення, який був сформульований в петиціях до Президента України №22/000055-еп «Скасування розмитнення і акцизного податку на імпорт авто», зібрав 38326 підписів, а запит №22/000063-еп «Скасування акцизу на імпорт автомобілів» – 27328 підписів.

Отже, ключовими перспективами вирішення існуючих проблем на ринку вітчизняних легкових автомобілів у контексті підписання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС є: по-перше, зменшення ставки акцизу на імпортовані автомобілі віком до 5 років; по-друге, пошук стратегічних партнерів для активізації виробничих потужностей вітчизняних автозаводів з потенційним експортом в країни ЄС; по-третє, розвиток суміжних галузей промисловості. Важливою тенденцією, яка сприятиме розвитку вітчизняної автомобільної промисловості, є переміщення упродовж останнього десятиліття відповідних виробництв з країн Західної Європи до країн Центральної та Східної Європи внаслідок значних виробничих витрат у перших.

Список використаних джерел

1. Якою буде зона вільної торгівлі [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://eurortorgivlia.org.ua/about-fta/>
2. Український ринок уживаних автомобілів у 2014 році скоротився майже у 2 рази [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://economics.unian.ua/transport/1031128-ukrajinskiy-rinok-ujivanih-avtomobiliv-u-2014-rotsi-skorotivsya-mayje-u-2-razi.html>
3. Продажі вживаних автомобілів в Україні зросли майже в чотири рази [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://economics.unian.ua/transport/1020656-prodaj-ujivanih-avtomobiliv-v-ukrajini-zrosli-mayje-v-chotiri-razi.html>
4. Статистика [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrautoprom.com.ua/uk/statistika/statistika-2013>
5. Статистика первичного ринка б/у автомобілей [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrautoprom.com.ua/statistika-pervichnogo-rynka-bu-avtomobilej>
6. Розмитнення авто в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://avtobazar.infocar.ua/rastamozhka.html?count>
7. Клінічна смерть вітчизняного автопрому [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://wz.lviv.ua/economics/141336-klinichna-smert-vitchyznianoho-avtopromu>
8. Концерн Volkswagen планує розширити своє присутство, інвестуючи в нові продукти та інноваційні технології [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.volkswagengroup.ru/press/news/23160/>
9. Внесок України в світовий автопром [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://autopalace.com.ua/news/vnesok-ukrajiny-v-svitovuj-avtoprom/>
10. З 2016 року вживаний автомобіль для українця може стати розкішшю [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.slovoidilo.ua/2015/06/23/statija/suspilstvo/z-2016-roku-vzhyvanyj-avtomobil-dlya-ukrayincy-a-mozhe-staty-rozkishshy>
11. Автосинтеграція. Українцям треба дати право купувати вживані авто в Європі [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://texty.org.ua/pg/article/newsmaker/read/55012/Avtojevrointegracija_Ukrajincam_treba_daty_pravo_kupuvaty_vzhyvani

*Олесь Мацьків,
аспірант сектору просторового розвитку
ДУ «Інститут регіональних досліджень НАН України»;*

*Ірина Лещух,
к.е.н., м.н.с. сектору просторового розвитку
ДУ «Інститут регіональних досліджень НАН України»*