

Економіка та управління національним господарством

УДК 339.5:[338.45:629.33/.36](477)

JEL D40, L62

І. Ф. Коломієць, Р. Р. Риф'як

Екзогенні чинники розвитку ринку автомобілів в Україні

Встановлено, що внутрішньоукраїнський ринок автомобілів постійно перебуває під впливом значної сукупності чинників, які визначають траєкторію його функціонування і одночасно формують передумови розвитку у короткостроковій та довгостроковій перспективі. Оскільки ринок автомобілів є відкритою економічною системою національного масштабу, то об'єктивний вплив на нього мають чинники світогосподарського та внутрішньодержавного характеру. Сукупність чинників національного рівня розглянуто за такими групами: економічні (обсяг і темпи зростання ВВП, його структура; темпи інфляції; доступність кредитних інструментів при купівлі автомобілів; рівень купівельної спроможності населення; рівень зайнятості населення), ринкові, соціальні, політичні, конкурентні, інституційні. Доведено, що розглянута сукупність чинників має бути врахована при виробленні напрямів розвитку ринку автомобілів України, зокрема в частині виявлення різного роду ризиків як для формування пропозиції, так і попиту на автомобілі.

Ключові слова: екзогенні чинники, внутрішній ринок автомобілів, світовий ринок автомобілів, зовнішнє середовище.

В умовах глобалізації та реалізації Україною стратегічного євроінтеграційного курсу питання розвитку внутрішнього ринку товарів і послуг і, відповідно, галузевих ринків набули важливого значення. Проблеми галузевих ринків безпосередньо пов'язані з проблемами розвитку реального сектору економіки, монополізації окремих галузей економіки та виходу вітчизняних виробників на зовнішні ринки. Одним з важливих і найбільш динамічних ринків для вітчизняної економіки є ринок автомобілів. Внутрішньоукраїнський ринок автомобілів постійно перебуває під впливом значної сукупності чинників, які визначають траєкторію його функціонування та одночасно формують передумови розвитку у короткостроковій і довгостроковій перспективі. Оскільки ринок автомобілів є відкритою економічною системою національного масштабу, то об'єктивний вплив на нього мають чинники світогосподарського (формуються на рівні світової економічної системи) та внутрішньодержавного характеру (формуються на рівні національної економіки).

Вагомий внесок у дослідження проблем функціонування та розвитку сфери торгівлі загалом та автомобілями зокрема зробили такі відомі вітчизняні вчені, як: В. Апопій, Г. Башнянин, Я. Гончарук, Ю. Дайновський, В. Єлейко, В. Загорський, В. Марцин, Б. Мізюк, К. Палагута, Н. Попадинець, А. Садеков, Л. Саркісян, М. Федотова, Ф. Хміль, В. Шевчук, О. Шубін. Водночас динамічні зміни зовнішнього середовища диктують нові умови функціонування ринку автомобілів і потребують докладного їх вивчення в контексті встановлення напрямів його трансформації.

Мета статті: виокремити та дослідити екзогенні чинники функціонування ринку автомобілів в Україні в контексті динамічних змін зовнішнього середовища.

У цей час світовий ринок автомобілів, як і низка інших сфер світової економіки, перебуває в стадії поступового відновлення після економічної кризи 2008-2009 рр. (рис. 1). Він дуже швидко реагує на тенденції змін розвитку світового господарства, зокрема на зміну ВВП. При цьому попит на легкові автомобілі є значно більш інерційним, аніж на комерційний сегмент автомобілів. Найбільше скорочення обсягів продажів у результаті світової економічної кризи 2008-2009 рр. спостерігалось саме в сегменті легкових комерційних автомобілів та автобусів, а найменше – у сегменті легкових автомобілів і важких

© І. Ф. Коломієць, Р. Р. Риф'як, 2016.

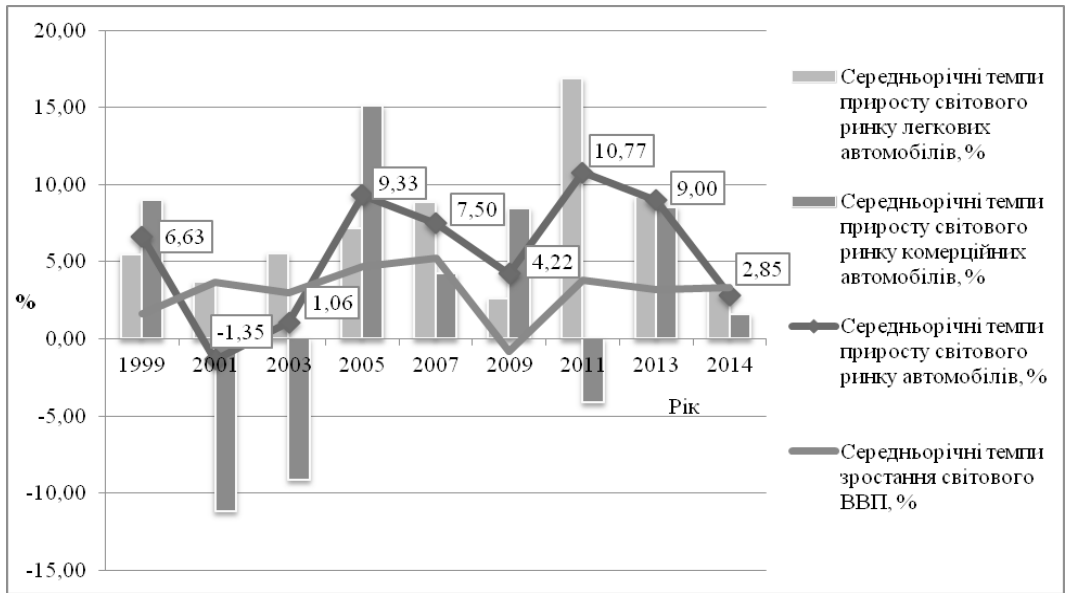


Рис. 1. Середньорічні темпи приросту світового ринку автомобілів на тлі зростання ВВП, 1999-2014 рр.

Побудовано автором за даними [1; 2].

спецавтомобілів. Щодо останніх, то тут важливу роль відіграє той факт, що, як правило, такі автомобілі виробляються відповідно до попередньо укладених угод, що суттєво зменшує ризики виробників і коливання їх продажів.

Світова економічна криза вкрай неоднозначно відобразилась на національних ринках автомобілів окремих країн: у країнах, економіки яких показали в умовах кризи зростання ВВП (Індія, Китай), обсяги зростання ринку автомобілів були рекордними за останнє десятиліття і склали впродовж 2008-2009 рр. 16% і 48% відповідно; натомість для країн, які показали падіння ВВП (Росія, США, Великобританія, Німеччина), характерне значно більше зниження обсягів внутрішніх ринків автомобілів. Тобто ринки автомобілів у аналізованих країнах значно сильніше реагують на зниження темпів розвитку господарства, ніж інші сфери економіки.

Упродовж 1997-2014 рр. мала місце втрата ринків традиційними виробниками автомобілів, зокрема європейськими компаніями. Так, упродовж останніх двох десятиліть Європа зменшила обсяги виробництва автомобілів на понад 12%. За станом на кінець 2014 р. її частка у світових обсягах виробництва становила трохи більше 20%. Тенденція до втрати ринків властива і для виробників Північної Америки (20,3% від загальносвітових продажів у 2014 р.), зокрема за рахунок падіння обсягів виробництва автомобілів у США і Канаді. На противагу, Південна Америка дещо наростила обсяги продажів автомобілів (до 5% від загальносвітових продажів у 2014 р.). Найбільшими країнами-виробниками автомобілів є: Бразилія, Аргентина, Чилі і Перу. Лідерами у розвитку автомобілебудування впродовж 1997-2014 рр. стали країни Азії та Океанії, яким вдалось потроїти власні обсяги виробництва автомобілів, а їх частка у загальносвітових продажах перевищила 53%. Найбільшими країнами-виробниками автомобілів зараз є Китай (26% від загальносвітових продажів), Японія (7%), Індія (4%), Південна Корея (2%) і Індонезія (1%). Слід підкреслити значне зростання виробництва щодо 2006 р. у Китаї (206%), Індонезії (306%) та Індії (92%) [2].

Отже, на початку XXI ст. географія світової автомобільної промисловості визначається трьома основними районами концентрації виробництва: північно-американський, європейський і азіатський ринки. Історично регіональні ринки автомобілів відрізняються характерними рисами, які визначили як характер і структуру цих ринків, так і стратегії провідних виробників у відповідних регіонах. Як наслідок – навіть країни, виробничі потужності яких у автомобілебудуванні суттєво перевищують обсяги внутрішнього ринку, часто є досить потужними імпортерами автомобілів (рис. 2). Так, Китай щорічно експортує на ринки автомобілів різних країн світу понад 10 млн автомобілів, при цьому імпортуючи 8-9 млн автомобілів.

Порівняння обсягів виробництва автомобілів та обсягів внутрішнього ринку автомобілів у країнах – найбільших виробників автомобілів за результатами 2014 р. (див. рис. 2) дозволяє говорити, що США, Росія, Франція та Велико-

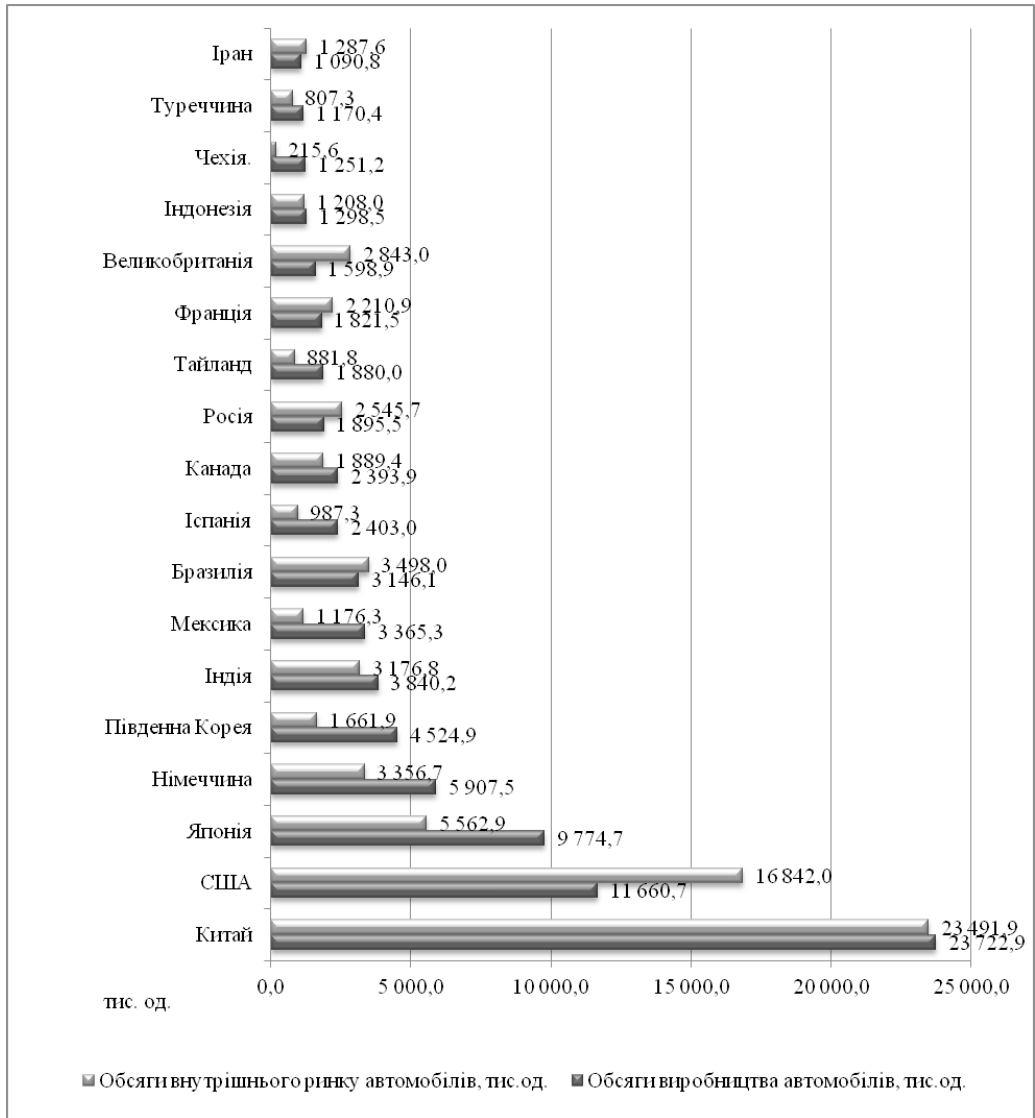


Рис. 2. Співвідношення обсягів внутрішнього ринку автомобілів та виробництва найбільших країн-виробників автомобілів, 2014 р. [2].

британія перетворились на імпортерів автомобілів (оскільки в них обсяги продажів автомобілів суттєво перевищують обсяги виробництва), натомість для Японії, Німеччини, Південної Кореї, Мексики, Іспанії властиве суттєве перевищення обсягів виробництва над обсягами споживання автомобілів, тому можемо говорити, що саме ці країни формують позитивний баланс пропозиції автомобілів на світовому ринку.

Водночас з функціонуванням світового ринку автомобілів на внутрішній ринок автомобілів України має вплив низка інших чинників міжнародного рівня. Серед них:

- стійкість валютних курсів;
- можливість залучення іноземних інвестицій для розвитку вітчизняної сфери автомобілебудування;
- стабільність світової економічної системи.

Глобальні чинники функціонування і розвитку ринку автомобілів України, безперечно, мають вагомий вплив, однак не меншого значення слід надавати і чинникам національного рівня. На нашу думку, сукупність чинників національного рівня слід розглянути за такими групами: економічні, ринкові, соціальні, політичні, конкурентні, інституційні.

1. Економічні чинники впливу на ринок автомобілів розглянемо в контексті деяких макроекономічних показників:

- обсяг і темпи зростання ВВП, його структура. Темпи зростання ВВП України мають низхідну динаміку. Водночас, за оцінками міжнародних експертів [4], для сталого розвитку економіки країни загалом і ринку автомобілів зокрема, оптимальним було б досягнення темпів зростання ВВП на рівні 4-5% на рік. Упродовж останніх п'яти років мало місце і зменшення обсягів ВДВ, що формується у сфері автомобілебудування України (табл. 1). Так, частка автомобілебудування у структурі ВВП України зменшилась із 5,19% у 2012 р. до рекордно низьких 2,5% у 2014 р. Необхідно відзначити, що в деяких розвинених країнах частка автомобільної промисловості у формуванні ВВП становить до 10% [5];

Таблиця 1
Динаміка обсягів ВВП і виробництва автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів та інших транспортних засобів (2010-2014 рр.)

Рік	ВВП у фактичних цінах, млн грн	Індекс фізичного обсягу ВВП	Виробництво автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів та інших транспортних засобів		
			млн грн	у % до обсягу промислової продукції	у % до ВВП
2010	1 079 346	104,1	44001,6	4,2	4,08
2011	1 299 991	105,5	64980,5	5	5,00
2012	1 404 669	100,2	72953,4	5,3	5,19
2013	1 465 198	100,0	49803,1	3,8	3,40
2014	1 566 728	93,2	39260,8	2	2,51

Розраховано за даними [6].

- темпи інфляції. Високий рівень інфляції є одним з базових чинників гальмування структурних змін в економіці та створення конкурентного середовища, стримування модернізації виробництва, уповільнення темпів зростання доходів населення, особливо найменш забезпечених його груп. На рис. 3 представлена динаміка темпів інфляції в Україні, починаючи з 2005 р., з

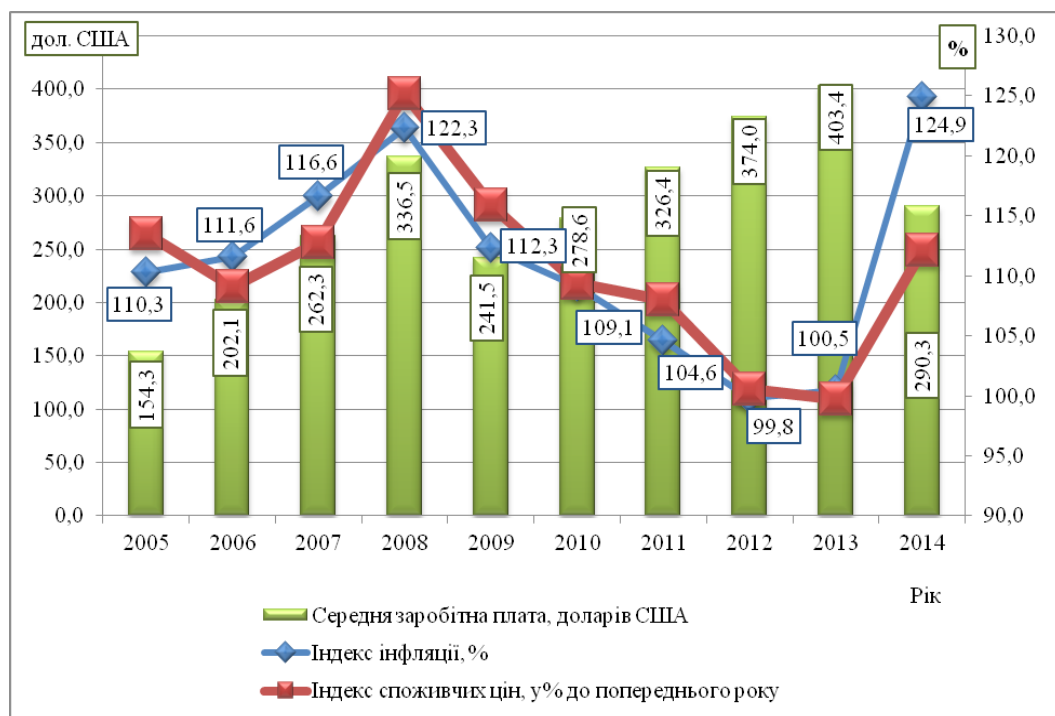


Рис. 3. Динаміка інфляції та середньої заробітної плати (у дол. США) в Україні, 2005-2014 рр. Побудовано автором за даними [6; 8].

чого можемо говорити про чергову хвилю зростання інфляції з 2014 р. За даними Державної служби статистики, у 2015 р. інфляція склала 142,3%, що перевершило навіть значення кризових 2008-2009 рр.;

- важливим чинником функціонування ринку автомобілів є рівень купівельної спроможності населення. Для його оцінки проаналізуємо динаміку середньої заробітної плати в Україні. Упродовж 2005-2014 рр. номінальна середня заробітна плата зростає у понад 4 рази – з 806 грн у 2005 р. до 3480 грн у 2014 р. Проте значний щорічний індекс інфляції не дозволяє говорити про її реальне зростання, зокрема в доларовому еквіваленті;
- рівень зайнятості населення – невід’ємна умова розвитку ринку автомобілів, адже насамперед зайняте населення створює попит на ринку автомобілів. З другого боку, автомобільна промисловість позитивним чином впливає на рівень зайнятості населення за рахунок створення додаткових робочих місць. На цей момент в автомобільній галузі зайнято близько 0,7% працездатного населення, однак при розвитку галузі ця цифра може бути значно більша;
- доступність кредитних інструментів при купівлі автомобілів, яка визначається, у тому числі і величиною облікової ставки НБУ. Цей фактор є особливо важливим у функціонуванні ринку автомобілів, оскільки значне число покупців використовують кредитні інструменти при купівлі автомобіля. Відзначимо, що в Україні близько 25-35% автомобілів купуються в кредит (для порівняння, у США продається в кредит близько 80% автомобілів, а в Європі ця цифра становить понад 50%) [7]. Відповідно, чим доступнішим є кредит, тим доступнішою стає купівля автомобіля. Однак при поточному рівні облікової ставки НБУ (14% на кінець 2014 р., 22% на кінець 2015 р.) [8], банки не можуть пропонувати дешеві кредити, що, своєю чергою, призводить до негативної динаміки попиту на автомобілі. Відзначимо, що в

січні 2015 р. попит на легкові автомобілі вже впав на 24,4% щодо минулого року [9].

Таким чином, для стабільного функціонування ринку автомобілів оптимальним було б поступове повернення до докризового рівня вартості кредитних ресурсів.

2. До соціальних чинників насамперед належать мінливі очікування, відносини і звичаї суспільства. Часто саме вони створюють найбільші проблеми організації. Щоб ефективно реагувати на зміну соціальних факторів, корпорація має змінюватися, усвідомлено перетворюючись в підприємство, пристосоване до нових викликів середовища. У цьому контексті уваги заслуговує питання реалізації вітчизняними підприємствами з автомобілебудування та торгівлі автомобілями політики корпоративної соціальної відповідальності як важливого елемента стійкості розвитку економіки і бізнесу.

3. Ринкові фактори. Мінливе ринкове зовнішнє середовище має бути об'єктом постійного аналізу з боку організації. Предметом аналізу ринкового середовища є численні фактори, які можуть зробити безпосередній вплив на успіхи чи провали організації. Важливе місце серед чинників ринкового середовища належить рівню конкуренції на ринку автомобілів і легкості проникнення на ринок нових агентів.

Розвиток автомобільного ринку України з 1 січня 2016 р. перебуває під впливом Угоди про асоціацію між Україною та ЄС (Угоди) [10]. Це суттєво змінило стан конкуренції на ринку автомобілів та умови входження вітчизняних виробників на європейські ринки та європейських виробників на внутрішній ринок України.

Відповідно до положень Угоди, Україна отримала можливість протягом чотирнадцяти років, починаючи з другого 12-місячного періоду з дати набрання чинності Угоди, застосовувати захисні заходи у формі вищої ставки ввізного мита до легкових автомобілів (код УКТ ЗЕД 8703) походженням з країн ЄС за умови виконання кількох вимог:

- якщо в результаті зниження або скасування мита відповідно до Угоди зростає кількість імпортованих з ЄС легкових автомобілів, що завдало значної шкоди національному виробникові (ця умова не діє протягом перехідного періоду, що триватиме від 10 до 13 років);
- якщо сукупний обсяг імпорту товару (у штуках) протягом року досягає граничного обсягу імпорту, а саме 45 тис. штук;
- якщо сукупний обсяг імпорту товару (у штуках) впродовж останнього 12-місячного (річного) періоду перевищить граничний відсоток усіх первинних реєстрацій легкових автомобілів в Україні, що дорівнює: 20% протягом другого річного періоду з дати набрання чинності Угоди; 21% протягом третього річного періоду; 22% протягом четвертого річного періоду; 23% протягом п'ятого річного періоду; 24% протягом шостого річного періоду; 25% протягом наступних річних періодів [10].

Максимальний розмір ввізного мита та мита / додаткового збору, що запроваджується, не має перевищувати 10%. Додаткове мито може бути застосовано лише до імпорту, що здійснюється протягом строку до закінчення року (періоду).

Враховуючи ненасиченість ринку та перенасиченість ринків Європи, Україна є зручною для інтеграції, особливо з боку глобальних автомобільних корпорацій. Асоціація з ЄС може поставити під загрозу конкурентне становище українських автомобілебудівних та автомобілескладальних заводів. Українською важливо знайти чинники конкурентоспроможності світових ринків легкових

автомобілів, а особливо українського автомобільного ринку, щоб розвинути автомобілебудування, зберегти та збільшити обсяги реалізації автомобілів, виготовлених і зібраних в Україні.

Ще одним ринковим фактором є життєвий цикл виробленої продукції (сукупність взаємопов'язаних процесів зміни стану товару, протягом якого він користується попитом і приносить дохід і в загальному випадку складається з етапів впровадження, росту, зрілості і спаду). Що ж до українських автомобілевиробників, то для них характерне суттєве продовження життєвого циклу вітчизняних автомобілів порівняно зі світовими продуцентами. Це обумовлено, зокрема, відсутністю фінансових ресурсів для постійної модернізації наявних і розроблення і впровадження у виробництво нових зразків автомобілів. Тому українські виробники штучно продовжують життєвий цикл своїх автомобілів. Натомість, провідні світові компанії оголосили про намір скоротити життєвий цикл моделей, що випускаються, з семи до п'яти років.

4. Інституційні чинники. До них належить передусім регулятивна діяльність держави, результатом чого є нормативно-правові акти, що регламентують ту чи іншу сферу діяльності. У сфері автомобілебудування особливе значення мають: субсидування автомобілевиробників, програми підтримки автомобілебудування в державі, зокрема програм пільгового кредитування, утилізації тощо.

Отже, розглянута сукупність чинників має бути врахована при виробленні напрямів розвитку ринку автомобілів України, зокрема в частині виявлення різного роду ризиків як для формування пропозиції, так і попиту на автомобілі.

Список використаних джерел

1. World Economic Outlook 2014: Transition and Tensions. World Economic and Financial Surveys / International Monetary Fund. – 2014. – Washington, DC. – 243 p. Retrieved from www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2013/02/pdf/text.pdf
2. World Motor Vehicle Production // Official website of the International Organization of Automobile Manufacturers. – 2014. Retrieved from <http://www.oica.net/category/production-statistics/2014-statistics/>
3. Motor vehicles (per 1,000 people) // Official website of the World Bank. – 2014. – Retrieved from <http://data.worldbank.org/indicator/IS.VEH.NVEH.P3>
4. Volker Krueger Global light vehicle overview / LMC Automotive Prepared for Standard & Poor's. – 2012. – October.
5. Макаренко А. В. Оценка взаимосвязи между уровнем доходов населения и количеством легковых автомобилей / А. В. Макаренко, Д. К. Щербаков // Известия высших учебных заведений. Серия «Экономика, финансы и управление производством» / Ивановский государственный химико-технологический университет. – 2014. – №4. – С. 64-74.
6. Статистичний щорічник України за 2014 рік / за ред. І. М. Жук ; Державна служба статистики України. – К. : Консультант, 2015. – 585 с.
7. Овчаренко В. В. Аналіз ринку легкових автомобілів України / В. В. Овчаренко, В. В. Гливенко // Науковий вісник Чернігівського державного інституту економіки і управління. Серія 1: Економіка. – Вип. 3(11). – 2011. – С. 176-179.
8. Official website of the National Bank of Ukraine. – 2015. – Retrieved from www.bank.gov.ua/
9. Статистика продаж автомобилей за 2013-2015 гг. [Электронный ресурс] // Официальный сайт ассоциации европейского бизнеса. – 2015. – Режим доступа : <http://www.aebris.ru/ru/>
10. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (ратифікована Законом України №1678-VII від 16.09.2014 р.) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/984_011/para2820#n2820

References

1. International Monetary Fund (2014, October). *World Economic Outlook 2014: Transition and Tensions. World Economic and Financial Surveys*. Washington, DC. Retrieved from www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2014/02/pdf/text.pdf
2. World Motor Vehicle Production (2014). Official website of the International Organization of Automobile Manufacturers. Retrieved from <http://www.oica.net/category/production-statistics/2014-statistics/>
3. Motor vehicles (per 1,000 people) (2014). Official website of the World Bank. Retrieved from <http://data.worldbank.org/indicator/IS.VEH.NVEH.P3>

4. LMC Automotive Prepared for Standard & Poor's (2012, October). Volker Krueger Global light vehicle overview.
5. Makarenko, A. V., & Shcherbakov, D. K. (2014). Otsenka vzaimosvyazi mezhdu urovnem dokhodov naseleniya i kolichestvom legkovykh avtomobiley [Evaluation of the relationship between the level of household income and the number of cars]. *Izvestiya vysshikh uchebnykh zavedeniy. Seriya «Ekonomika, finansy i upravleniye proizvodstvom» – Bulletin of the Higher Educational Institutions. Series: Economics, finance and production management*, 4, 64-74. Ivanovo: Ivanovo State University of Chemistry and Technology.
6. State Statistics Service of Ukraine (2015). *Statystychnyy shchorichnyk Ukrainy za 2014 rik [Statistical Yearbook of Ukraine for 2014]*. Kyiv: Consultant. [in Ukrainian].
7. Ovcharenko, V. V., & Hlyvenko, V. V. (2011). Analiz rynku lehkovykh avtomobiliv Ukrainy [Analysis of cars market in Ukraine]. In *Naukovyy visnyk Chernihivs'koho derzhavnoho instytutu ekonomiky i upravlinnya. Seriya 1: Ekonomika [Scientific Bulletin of Chernihiv State Institute of Economics and Management. Series 1: Economy]*: Vol. 3(11) (pp. 176-179). Chernihiv. [in Ukrainian].
8. Official website of the World Bank (2015). Retrieved from www.bank.gov.ua/
9. Statistika prodazh avtomobiley za 2013-2015 gg. [Car sales statistics for 2013-2015] (2015). Official website of the Association of European Businesses. Retrieved from <http://www.aebrus.ru/ru/>
10. Supreme Council of Ukraine (2014) Uhoda pro asotsiatsiyu mizh Ukrainoyu, z odniyei storony, ta Yevropeys'kym Soyuzom, Yevropeys'kym spivtovarystvom z atomnoyi enerhiyi i yikhnimi derzhavamy-chlenamy, z inshoyi storony [The Association Agreement between Ukraine, on the one side, and the European Union, the European Atomic Energy Community and their Member States, on the other side]. (Ratified by Law of Ukraine 1678-VII on 2014, September 16). Retrieved from http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/984_011/paran2820#n2820 [in Ukrainian].

Kolomiets I. F., Ryfjak R. R. Exogenous factors of automobiles market development in Ukraine

The article systematizes the external factors of functioning and development of automobiles domestic market in Ukraine. The article aims to detach and examine the exogenous factors of automobiles market functioning in Ukraine in the context of dynamical changes of external surrounding.

It is defined that Ukrainian domestic automobiles market is under constant influence of the large complex of factors that define its existence trajectory and in the same time form the preconditions of development in short-term and long-term perspective. As far as automobiles market constitutes the open national-scale economic system, it should be objectively influenced by the factors of world-economy and domestic nature.

It is proven that along with the functioning of world automobile market the range of other factors of international level influence the domestic market of automobiles in Ukraine. Among them: exchange rates stability; possibility to attract foreign investment in order to develop domestic automobile construction; world economic system stability. The complex of national level factors is considered by the following groups: economic (GDP volume and growth paces, its structure; inflation paces; access to credit instruments while purchasing the automobile; population purchase power level; employment level), market, social, political, competitive and institutional.

Special attention is paid to evaluation of risks and advantages of automobile market development in Ukraine in the view of EU and Ukraine Association Agreement implementation that significantly changes competitive conditions at automobile market and terms of domestic producers entering European markets and European producers – the Ukrainian market. According to the Agreement provisions Ukraine has obtained the possibility to apply preventive measures in the form of higher import duty rate to passenger cars of EU countries origin during fourteen years starting with the second 12-month period from the Agreement validation date in case of fulfillment of certain requirements.

It is proven that the examined complex of factors should be considered in the course of elaboration of automobiles market development in Ukraine; in particular in terms of revealing of different risks both for automobiles supply and demand forming.

Keywords: exogenous factors, domestic automobiles market, world automobiles market, external surrounding.

Коломієць Ігор Федорович – доктор економічних наук, професор, провідний науковий співробітник відділу регіональної фінансової політики ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долишнього НАН України» (e-mail: kolomiets_i@ukr.net).

Kolomiets Ihor Fedorovich – Dr.Sci. (Econ.), Prof., Head of the Department of regional financial policy of the SI «Institute of Regional Research n.a. M. I. Dolishniy of the NAS of Ukraine».

Рыфяк Роман Романович – здобувач ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долишнього НАН України» (e-mail: roman_ryfjak@gmail.com).

Ryfjak Roman Romanovich – Applicant of the SI «Institute of Regional Research n.a. M. I. Dolishniy of the NAS of Ukraine».

Надійшло 27.01.2016 р.