

УДК 338.246.025.2:621

В. М. Костриченко

кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри економіки підприємства
Національного університету водного господарства
та природокористування, м.Рівне

**ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ВНУТРІШНЬОГО АВТОМОБІЛЬНОГО РИНКУ В
КОНТЕКСТІ ДІЇ УГОДИ ПРО АСОЦІАЦІЮ МІЖ УКРАЇНОЮ ТА ЄС**

Стаття присвячена розгляду особливостей, проблем та перспектив розвитку внутрішнього автомобільного ринку в контексті дії Угоди про асоціацію між Україною та ЄС. Наголошено, що особливістю лібералізації торгівлі з боку України в контексті дії Угоди про асоціацію між Україною та ЄС є захист української автобудівної галузі. З'ясовано, що торгівля продукцією машинобудування після створення Зони вільної торгівлі з ЄС матиме переваги і одночасно наражатиметься на ризики. Встановлено низку ризиків, які можуть супроводжувати процес інтегрування ринків автомобілів України та ЄС, зокрема: зберігаються відносно високі бар'єри входження вітчизняних виробників на європейський ринок; зростає ймовірність збільшення на внутрішньому ринку України конкуруючого імпорту, зокрема, легкових автомобілів, тракторів. Проаналізовано сучасний стан державного регулювання, визначено напрямки його удосконалення та пріоритети держави щодо забезпечення розвитку вітчизняного автомобілебудування, запропоновано перспективний інструментарій ефективного реалізації державної політики в цій сфері.

Ключові слова: *автомобілебудування, ринок автомобілів, регулювання, Угода про асоціацію між Україною та ЄС, протекціоністські та стимулюючі заходи.*

Kostrychenko V. FEATURES OF THE DOMESTIC CAR MARKET IN CONDITIONS OF THE ASSOCIATION AGREEMENT BETWEEN UKRAINE AND THE EU

The article deals with the characteristics, problems and prospects of the domestic car market in conditions of the Association Agreement between Ukraine and the EU. It is emphasized that trade liberalization feature by Ukraine in conditions of the Association Agreement between Ukraine and the EU will protect Ukrainian automobile industry. It is found that the automobile trade after a Free Trade Area with the EU have both benefits and risks. It is determined a number of risks that can accompany the process of integrating cars markets of Ukraine and the EU in particular, remain relatively high barriers to entry of domestic producers on the European market; increases the likelihood of an increase in the domestic market of Ukraine competing imports, especially cars, tractors. The current state of state regulation, and the direction of its improvement and priorities of the state to ensure the development of the domestic automotive industry, offered a promising tool of effective implementation of the state policy in this area.

Keywords: *car market, regulation, Association Agreement between Ukraine and the EU, protectionism and stimulation.*

Розвиток автомобільного ринку є стратегічно важливим питанням для економіки України. Враховуючи значну ненасиченість ринку та перенасиченість ринків Європи, Україна є зручною для інтеграції особливо з боку глобальних автомобільних корпорацій. Автомобілізація країн Європи здебільшого перевищує 500 автомобілів на 1000 чоловік, тому ринок України приваблює своїм потенціалом. Адже автомобілізація України складає приблизно 187 авто на 1000 чоловік, а це потенціал, як мінімум, 14 млн автомобілів. Асоціація з ЄС поставить під загрозу конкурентне положення українських автомобілебудівних та автомобіле-складальних заводів. Вкрай важливо знайти чинники конкурентоспроможності світових ринків легкових автомобілів, а особливо, українського автомобільного ринку, щоб розвинути автомобілебудування, зберегти та збільшити обсяги реалізації автомобілів, виготовлених та зібраних в Україні.

Питання розвитку машинобудування України як найважливішого сектора промисловості країни досліджуються у працях таких вітчизняних вчених як: В.М. Геєць, Ю.В. Кіндзерський, В.В. Микитенко, М.М. Якубовський, Я.А. Жаліло, Б.М. Данилишин, Н.В. Тарасова, І.С. Калініченко, В.А. Романеско, О.Є. Кузьмін, С.В. Князь, Л.Й. Гнилянська, Д.К. Зінкевич, М.А. Юдін, Д.В. Малащук та ін. [1-7], які значну увагу приділяють і проблемам державного

регулювання розвитку вітчизняного автомобілебудування.

Проте, через незавершеність наукових дискусій відносно напрямків та інструментів державного управління розвитком внутрішнього автомобільного ринку в Україні в контексті дії Угоди про асоціацію між Україною та ЄС [8], зокрема в частині функціонування зони вільної торгівлі, потребує подальшого дослідження питання удосконалення функціонування та регулювання даного сегменту внутрішнього ринку.

Метою статті є виявлення особливостей, проблем та перспектив розвитку внутрішнього автомобільного ринку в контексті дії Угоди про асоціацію між Україною та ЄС.

Вітчизняне автомобілебудування — лідер падіння експорту у 2013-2014 рр. (табл. 1). Найбільше скоротився експорт транспортного машинобудування — на 28 %. Імпорт товарів машинобудування скоротився на 13,9%, проте саме ці товари продовжують посідати друге місце (після енергоносіїв) у структурі товарного імпорту. Зважаючи, що головні споживачі продукції українського машинобудування — країни Митного союзу, у т.ч. РФ, та ураховуючи складні політичні та економічні відносини з Росією, варто очікувати подальшого зниження рівня експорту продукції машинобудування у найближчі роки.

Динаміка експорту та імпорту автомобілів в Україні, 2000-2015 рр.

Показники	Одиниці виміру	Роки															
		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Імпорт, в т.ч.	тис. од.	89,7	123,2	149,7	153,8	136,5	179,4	304,5	290,3	153,1	87,9	163,5	187,2	243,7	301,6	146,5	86,5
Легкові автомобілі	тис. од.	79,2	89,8	91,1	93,3	87,6	106,0	178,9	249,5	73,3	61,2	106,8	123,1	204,6	173,2	62,6	62,1
	млн. грн.	*	*	*	4447	4452	6243	11111	17826	1510	*	1,67 млрд грн	2,54 млрд грн	3,24 млрд грн	3 млрд грн	1,2 млрд грн	817,6
Вантажні автомобілі	тис. од.	8,7	28,6	52,4	54,4	44,6	68,7	121,1	38,4	75,7	25,8	55,1	60,9	36,7	123,5	79,1	22,9
	млн. грн.	*	*	*	1279	1346	1819	2747	3867	7549	*	1,13 млрд грн	1,09 млрд грн	1,11 млрд грн	789,4	436,8	205,5
Автобуси	тис. од.	1,8	4,8	6,2	6,2	4,2	4,8	4,6	2,5	4,1	0,97	1,6	3,2	2,4	4,9	4,8	1,4
	млн. грн.	*	*	*	281	309	325	383	272	381	*	*					14,4
Експорт, в т.ч.	тис. од.	4,1	5,1	3,7	3,8	8,6	13,6	42,9	74,2	40,4	19,6	35,3	44,6	31,5	16,6	3,2	1,1
Легкові автомобілі	тис. од.	0,7	1,1	1,4	1,3	3,1	7,5	38,9	68,6	37,0	18,0	32,7	39,9	26,9	14,2	2,1	0,9
	млн. грн.	6,5	13,7	21,02	21,47	56,33	149,92	1328	2444	220	*	189,1	175,6	129,1	63,9	17,3	3,6
Вантажні автомобілі	тис. од.	2,8	3,5	2,2	2,3	5,2	5,7	3,3	4,3	1,9	1,38	2,1	3,5	3,3	1,7	0,9	0,1
	млн. грн.	197	250	146	110	274	452	421	964	1084	*	*	*	*	*	*	*
Автобуси	тис. од.	0,6	0,5	0,1	0,3	0,3	0,5	0,7	1,3	1,5	0,2	0,5	1,2	1,3	0,7	0,2	0,09
	млн. грн.	88	54	26	45	62	80	136	240	416	*	*	*	*	*	*	*

* – немає даних

Розрахунки автора на основі даних Державної служби статистики України

Водночас швидка переорієнтація зовнішньої торгівлі вітчизняних виробників автомобілів на ринок ЄС та інших країн сьогодні є досить складною, адже вимагає виходу на нові ринки збуту, суттєвої модернізації виробництва й запровадження нового асортименту продукції, затребуваного на інших ринках. На жаль, на сьогодні вітчизняна автомобільна промисловість є практично неконкурентоспроможною, особливо в сегменті легкових автомобілів. Впродовж останніх років обсяги продажів нових легкових автомобілів в Україні постійно зростають (крім 2013 р.) і очевидно, що ці зростання відбуваються за рахунок імпортованих автомобілів. Тоді як виробництво автотранспортних засобів в Україні з 2011 року демонструє негативну динаміку. Так, основні країни-постачальники автомобілів навіть у кризовому 2010 році збільшили постачання: Японія – на 15%, Туреччина – на 17%, Румунія – на 33%, Корея – на 79%, Німеччина – на 197% [11].

Проведене Мінекономрозвитку дослідження [10] засвідчило, що саме зростання імпорту в Україну легкових автомобілів відносно виробництва національного товаровиробника і споживання відбувалося на таких умовах і в обсягах, що загрожувало заподіянням значної шкоди національному товаровиробникові.

Стаття 25 розділу 4 “Про торгівлю і питання, пов’язані з торгівлею” проголошує створення зони вільної торгівлі між Україною – з одного боку, та Європейським Союзом – з іншого. Перехідний період становитиме 10 років (після набуття чинності цією угодою), в основі якого асиметричний метод лібералізації торгівлі. Це створює можливість

збільшення української присутності на ринках ЄС, захистивши свій [8].

Унікальною особливістю лібералізації торгівлі з боку України в контексті дії Угоди про асоціацію між Україною та ЄС є захист української автобудівної галузі. Згідно зі ст. 44 розділу 4, Україна має право застосовувати захисні заходи у формі вищої ставки ввізного мита до легкових автомобілів у випадку, якщо кількість імпортованого до України товару значно збільшиться в абсолютній або відносній кількості до національного виробництва та досягне рівня 45 тис. одиниць. Винятком є перший рік після набуття чинності угодою, строк дії положення – 15 років.

Торгівля продукцією машинобудування після створення Зони вільної торгівлі з ЄС матиме переваги і одночасно наражатиметься на ризики. До переваг варто віднести наступні:

– створюється можливість для прискорення модернізації вітчизняного машинобудування завдяки використанню науково-технічних досягнень європейських країн (на сьогодні майже 30% нових технологій і устаткування, що використовуються для модернізації української промисловості, купуються за межами України);

– зросте технічний рівень і конкурентоспроможність української продукції завдяки адаптації вітчизняного виробництва до технологічних, санітарних та екологічних стандартів європейських країн;

– стає можливим скасування застарілих нормативних документів (ГОСТів, ОСТів, РСТУ та технічних умов), які не мають аналогів в ЄС, та активізація роботи з розроблення та прийняття технічних регламентів відповідно до нормативної

бази ЄС (acquis communautaire), національних стандартів та вимог щодо захисту навколишнього природного середовища, гармонізованих із міжнародними та європейськими стандартами (Додаток III до Глави 3 Список законодавства для адаптації із зазначенням строків для його здійснення);

– у середньому на 30% знижуються ставки ввізного мита на транспортні засоби, які поставляються з України, що сприятиме підвищенню конкурентоспроможності вітчизняної продукції (відповідно до тарифного графіку Угоди мито на імпорт в ЄС транспортних засобів з України (позиція 8703) буде знижено з 10 до 7%);

– встановлення нульових ставок увізного мита на інвестиційні види машинобудівної продукції сприятиме прискоренню технологічної модернізації української промисловості. Це впливає з Тарифного графіка Угоди з ЄС, згідно з яким за позиціями 84, 85, 86 ставки увізного мита будуть анульовані.

Поряд з цим, варто наголосити і на низці ризиків, які можуть супроводжувати процес інтегрування ринків автомобілів України та ЄС:

– зростає ймовірність збільшення на внутрішньому ринку України конкуруючого імпорту, зокрема, легкових автомобілів, тракторів, зернозбиральних комбайнів;

– не розв'язується проблема захисту внутрішнього ринку легкових автомобілів від експансії імпортованих авто, оскільки за п. 9, ст. 44 "Захисні заходи щодо легкових автомобілів" Україні дозволяється висувати будь-які вимоги з усунення правопорушень не раніше ніж через три роки з моменту їхнього виявлення. Такий строк збільшує ризик банкрутства і закриття вітчизняних автомобільних підприємств під тиском зовнішньої експансії з країн ЄС;

– зберігаються відносно високі бар'єри входження вітчизняних виробників на європейський ринок, оскільки Україна перебуває на нижчому щаблі технологічного розвитку, ніж країни ЄС. Підтвердженням цього може слугувати частка експорту високотехнологічної продукції (у % до загального експорту промислової продукції) Україною та окремими країнами ЄС: Україна – 5%; Угорщина – 29; Фінляндія – 21; Швеція – 17; Франція – 19% ; – зростаюча залежність українського машинобудування від імпорту високотехнологічної продукції – як кінцевого споживання, так і комплектуючих виробів, що використовуються при складанні машин відомих іноземних брендів. Свідченням цього є зростаючий попит на інноваційні високотехнологічні види машинобудівної продукції. У 2013 р. обсяг імпорту машинобудівної продукції в 1,4 раза перевищив обсяг власного виробництва [9].

Угода про асоціацію є тим каталізатором, який дасть Україні змогу ствердитись як на внутрішній, так і на міжнародній арені. Україна як держава, що розвивається, бере на себе зобов'язання реформувати власне законодавство, стандарти, норми тощо, під загальноєвропейські та загальносвітові стандарти, на противагу ЄС відкриває свої кордони для українських товарів на асиметричній основі, що за умови вільної конкуренції дасть змогу збільшити власний вплив.

Отже, можна дійти висновку, що економічних перешкод для підписання угоди про асоціацію немає, навпаки, завдяки підвищенню конкуренції та відкриттю нових ринків українські підприємці матимуть можливість підвищити власну конкурентоспроможність.

Список використаних джерел

1. Новий курс: реформи в Україні. 2010-2015. Національна доповідь / за заг. ред. В. М. Гейця [та ін.]. - К.: НВЦ НБУВ, 2010. - 232 с.
2. Потенціал національної промисловості: цілі та механізми ефективного розвитку: монографія / [Кіндзерский Ю. В., Микитенко В. В., Якубовский М. М. та ін.]; за ред. канд. екон. наук Ю. В. Кінзерского; НАН України; Ін-т економ. та прогнозування. - К., 2009. - 928 с.
3. Жалило Я.А. Структурные трансформации промышленности Украины в период финансовоэкономического кризиса / Я.А. Жалило, Д.С. Покрышка // Вісник Інституту економіки і прогнозування. - 2010. -С. 29-33.
4. Машинобудування в Україні: тенденції, проблеми, перспективи. / [Н. В. Тарасова, І. С. Калініченко, В. А. Романеско та ін.]; ред. чл.-кор. НАН України Б.М. Данилишина. - Ніжин: ТОВ "Видавництво "Аспект-Поліграф", 2007 - 308 с.
5. Князь С.В. Інноваційні програми машинобудівних підприємств: креативні рішення і моделі їх трансферного забезпечення: [Монографія] / О.Є. Кузьмін С.В. Князь, Л.Й. Гнилянська, Д.К. Зінкевич // Львів: Видавництво «СПОЛОМ», 2010. - 345 с.
6. Юдін М.А. Регуляторна політика держави у забезпеченні конкурентоспроможності енергозберігаючої машинобудівної продукції: монографія // М.А. Юдін. - Одеса, 2011. - 264 с.
7. Малашук Д.В. Конкурентоспроможність машинобудівного комплексу України в умовах глобалізації світових ринків: Автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: 08.05.01 „Світове господарство і міжнародні економічні відносини” / Д.В. Малашук; Укр. акад. зовніш. торгівлі. — К., 2005. — 24 с.
8. Угода про асоціацію між Україною та ЄС [Електронний ресурс]: анотація основних розділів Угоди / Міністерство закордонних справ України. – Режим доступу: <http://mfa.gov.ua/ua/about-ukraine/europeanintegration/ua-eu-association>
9. Оцінка впливу Угоди про асоціацію/ЗВТ між Україною та ЄС на економіку України : наукова доповідь / за ред. акад. НАН України В.М.Гейця, чл.-кор. НААН України, д-ра екон. наук Т.О.Осташко, чл.-кор. НАН України, д-ра екон. наук Шинкарук Л.В. ; НАН України, ДУ "Ін-т екон. та прогнозів НАН України". – К., 2014. – 102 с.
10. Захист інтересів національних товаровиробників на внутрішньому ринку: Офіційна інформація Міністерства економічного розвитку і торгівлі станом на 30.04.2014 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.me.gov.ua/control/uk/publish/category/main?cat_id=90070.
11. Повідомлення про застосування спеціальних заходів щодо імпорту в Україну легкових автомобілів незалежно від країни походження та експорту // Урядовий кур'єр від 14.03.2013 р. – 2013. – № 48(4934).
12. . Щодо окремих аспектів використання механізмів СОТ для захисту інтересів національних товаровиробників». Аналітична записка – Національний інститут стратегічних досліджень при Президентові України. – 2013 (серпень) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.niss.gov.ua/articles/1278/>.

References

1. Heytsya, V. M. (Ed). (2010). *Novyy kurs: reformy v Ukraini. 2010-2015 [New Deal: reform in Ukraine. 2010-2015]*. Kyiv: NVTs NBUV, 232 p.
2. Kindzersky Yu. V., Mykytenko V. V., Yakubovskyy M. M. & Kinzersko Yu. V. (2009). *Potentsial natsional'noyi promyslovosti: tsili ta mekhanizmy efektyvnoho rozvytku [Potential national industry objectives and mechanisms for effective development]*. Kyiv: NAN Ukrainy; In-t ekonom. ta prohnozuvannya, 928 p.
3. Zhalylo Ya. A., Rokhyska D. S. (2010). Структурные трансформации промышленности Украины в период финансовоэкономического кризиса [The structural transformation of the industry in Ukraine in the period of financial and economic crisis]. *Visnyk Instytutu ekonomiky i prohnozuvannya [Bulletin of the Institute of Economics and Forecasting]*, pp. 29-33.
4. Danylyshyna B. M. (2007). *Mashynobuduvannya v Ukraini: tendentsiyi, problemy, perspektyvy [Engineering in Ukraine: trends, problems and prospects]*. Nizhyn: TOV "Vydavnytstvo "Aspekt-Polihraf", 308 p.
5. Kuz'min O.Ye., Knyaz' S. V., Hnylyans'ka L. Y., Zinkevych D. K. (2010). Innovatsiyini prohramy mashynobudivnykh pidpryyemstv: kreatyvni rishennya i modeli yikh transfornoho zabezpechennya [Innovative applications engineering companies, creative solutions and models to ensure their transfer]. L'viv: Vydavnytstvo «SPOLOM», 345 p.
6. Yudin M. A. (2011). Rehulyatorna polityka derzhavy u zabezpechenni konkurentospromozhnosti enerhozberihayuchoyi mashynobudivnoyi produktsiyi [Regulatory policy in ensuring the competitiveness of energy-saving machinery products]. Odesa, 264 p.
7. Malashchuk D. V. (2005). Konkurentospromozhnist' mashynobudivnoho kompleksu Ukrainy v umovakh hlobalizatsiyi svitovykh rynkiv [The competitiveness of machine-building complex of Ukraine in the context of globalization of world markets]. (Ph.D. in Econ. thesis, Ukr. akad. zovnish. torhivli, Kyiv, Ukraine). [in Ukrainian].
8. Ministerstvo zakor- donykh sprav Ukrainy. Uhoda pro asotsiatsiyu mizh Ukrainoyu ta YeS [The Association Agreement between Ukraine and the EU]: Retrieved from <http://mfa.gov.ua/ua/about-ukraine/europeanintegration/ua-eu-association>
9. Heytsya V. M (Ed). (2014). *Otsinka vplyvu Uhody pro asotsiatsiyu/ZVT mizh Ukrainoyu ta YeS na ekonomiku Ukrainy : nau- kova dopovid' [Impact Assessment AA / FTA between Ukraine and the EU on Ukraine's economy, scientific & research papers]*. Kyiv: NAN Ukrainy, DU "In-t ekon. ta prohnozuv. NAN Ukrainy", 102 p.
10. Ministerstvo ekonomichnoho rozvytku i torhivli (2014). Zakhyst interesiv natsional'nykh tovarovyrobnykiv na vnutrishn'omu rynku [Protection of interests of national producers on the domestic market]. Ofitsiyna informasiya na 30.04.2014 r. [Elektronnyy resurs]. Retrieved from http://www.me.gov.ua/control/uk/publish/category/main?cat_id=90070.
11. Povidomlennya pro zastosuvannya spetsial'nykh zakhodiv shchodo importu v Ukrainu lehkovykh avtomobiliv nezalezno vid krayiny pokhodzhennya ta eksportu [Notification on application of safeguard measures on imports into Ukraine cars regardless of country of origin and export]. *Uryadovyy kur"yer - Governmental Courier*, 48 (4934), 14.03.2013 r.
12. . Shchodo okremykh aspektiv vykorystannya mekhanizmiv SOT dlya za- khystu interesiv natsional'nykh tovarovyrobnykiv [Concerning certain aspects of the use of WTO mechanisms for the protection of interests of domestic producers]. Kyiv: Natsional'nyy instytut stratehichnykh doslidzhen' pry Prezydentovi Ukrainy, 2013 (serpen') Retrieved from <http://www.niss.gov.ua/articles/1278/>.

УДК: 339.56 (477)

Л. Й. Созанський

кандидат економічних наук,
старший науковий співробітник
відділу розвитку виробничої сфери регіону та інвестицій
ДУ «Інститут регіональних досліджень
імені М.І. Долишнього НАН України», м. Львів

ПРОГНОЗ ДИНАМІКИ ТОВАРНОГО ЕКСПОРТУ І ІМПОРТУ В УКРАЇНІ

Проведено прогнозування динаміки товарного експорту і імпорту в Україні до 2020 року. Прогноз здійснено за допомогою інструментів кореляційного-регресійного аналізу на основі визначених НБУ цільових значень інфляції. У результаті кореляційного аналізу виявлено тісний взаємозв'язок між показником інфляції і темпами приросту/зниження товарного експорту, імпорту та капітальних інвестицій у переробну промисловість.

Ключові слова: експорт товарів, імпорт товарів, капітальні інвестиції у переробну промисловість, інфляційне таргетування.

Sozansky L. THE PROGNOSIS OF THE DYNAMICS OF COMMODITY EXPORTS AND IMPORTS IN UKRAINE

The article contains the forecast for the dynamics of commodity exports and imports in Ukraine by 2020. The forecast is conducted using the correlation and regression analysis tools based on the NBU definition for the inflation targeting. The results of the correlation analysis reveal a close interrelation between the inflation rate and growth/decline rate of commodity exports, imports and capital investment in the processing industry.

Keywords: exports of goods, imports of goods, capital investments in the processing industry, inflation targeting.