

УДК: 338.12.017:629.33(477)

Чкан А.С.

к.е.н., доцент кафедри бізнес-адміністрування і менеджменту зовнішньоекономічної діяльності  
Запорізький національний університет

## АВТОМОБІЛЬНИЙ РИНОК УКРАЇНИ: ЕКСПЕРТНИЙ АНАЛІЗ СТАНУ, ТЕНДЕНЦІЙ ТА ПЕРСПЕКТИВ РОЗВИТКУ

**Анотація.** У статті здійснено ґрунтовний експертний аналіз стану автомобільного ринку України, визначено основні стримуючі фактори. Автором доведено необхідність активізації держави в напрямку розвитку галузі шляхом реалізації заходів щодо покращення інвестиційного середовища та стимулювання збуту та національного виробництва автомобілів.

**Ключові слова:** автомобільний ринок, автомобільна промисловість, імпорт, конкурентоспроможність.

**Summary.** The current stage of the development of Ukraine is characterized by the decline of domestic production. In such conditions the situation in the car manufacturing industry is very poor. The results of the survey show the reductions of the domestic production, imports prevailing in sales, inadequate level of competitiveness of domestic products, low level of customers' interest due to the correlation of «price – quality».

The author of the article generalizes the main indicators of the performance of the car market in the following spheres: production, sales, imports. The statistics analysis proves the reasoning for the state participation in the protection of domestic car manufacturers from the pressure of car importers whose sales volume makes about 71% of the market.

The methods of car market development and, in particular, of improvement the situation with the domestic car manufacturers are offered by the author based on the analysis of the Program of the development of car manufacturing industry till 2020. The most important of them are the creation of investment opportunities (optimization of importing the equipment for the development of the domestic car manufacturing, creation of conditions for the world leading car manufacturers to work at the domestic market) and stimulation of sales of domestic manufacturers (partial reimbursement of costs to customers).

The author defines the results to obtain after the implementation of these methods: increase of the share of domestic car producers at the market, changes in the structure of the economy of the Ukraine in the direction of the enlargement of the domestic car manufacturing industry participation in GDP, diversification of the risks of the domestic economy dependence

**Постановка проблеми.** Розвиток автомобілебудівної галузі України, як складової частини машинобудівного виробництва, на сьогодні є пріоритетним через його можливості впливу на економічний стан інших галузей, забезпечення стійкого зростання зайнятості населення, підвищення товарообігу, створення умов прогресивної інтеграції у міжнародне економічне суспільство.

Розуміння важливості та пріоритетності автомобільної галузі в структурі національного господарства віддзеркалюється в заходах та діях, що реалізуються на державному рівні. Протягом останніх років майже 1 млрд. євро було інвестовано у розвиток вітчизняного автомобільного виробництва. Передбачалося, що такий обсяг інвестицій дозволить виробляти 500 тис. автомобілів на рік. Однак, станом на 2012-2013 роки рівень завантаженості українських автомобільних заводів надзвичайно низький – трохи більше

20 % [1]. Тому, на сьогодні вітчизняний автомобільний ринок представлений переважно імпортною продукцією, що значно підвищує рівень конкурентної боротьби. Саме тому нагальною є розробка системи заходів щодо підвищення рівня конкурентоспроможності вітчизняних автовиробників на національному ринку, забезпечення для них умов успішної збутової діяльності на ньому та створення перспектив для розширення експорту.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Базові аспекти діяльності вітчизняних підприємств на ринках, особливо в умовах подолання наслідків фінансово-економічної кризи, досліджуються в роботах Куденко Н.В., Каніщенко О.Л., Примак Т.О., Телетова А.С., Зозульова О.В. та інших. Одночасно з цим заходи щодо розвитку автомобільного ринку, підвищення рівня конкурентоспроможності вітчизняних автовироб-

ників розробляються, пропонуються та обґрунтовуються такими науковцями, як Мороз Л.А., Бек Ш. [2], Длігач А.О., Чикусова М., Тюха І. В., Юхновська Ю.В. [3] та інші.

**Постановка завдання.** Метою статті є розробка заходів щодо ефективного управління процесом формування конкурентних позицій вітчизняних автовиробників на основі виокремлення їх сильних сторін, виявлення можливостей їх розвитку.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Український автомобільний ринок останнім часом перебуває в досить скрутному становищі. Згідно з дослідженням британської аудиторсько-консалтингової компанії «Ernst & Young», в 2012 р. основний вплив на автомобільну галузь створюють наступні п'ять факторів:

– одним з основних джерел занепокоєння є охолодження ринків, що розвиваються в 2012 р.;

– на автомобільних ринках індустріально розвинених європейських країн спостерігається млява реалізація, обумовлена кризою суверенного боргу. Перспективи збільшення реалізації на ринку США не очевидні;

– ланцюжок поставок відчуває вплив зростання конкуренції за частку ринку між виробниками оригінального устаткування. Для багатьох міжнародних виробників оригінального обладнання основними ринками є країни з ринковою економікою, в першу чергу КНР. У зв'язку з цим виробники оригінального устаткування стикаються з викликами, пов'язаними не тільки із збереженням частки на вітчизняному ринку, але і забезпеченням зростання на ринках, що розвиваються. Постачальники відчувають зростання конкуренції в операційній і фінансовій сферах;

– часткове, однак неповне відновлення міжнародної автомобільної промисловості після двох природних катастроф: землетрусу в Японії і повені в Таїланді, що стали причиною значного скорочення виробництва автомобілів і запчастин у попередні періоди. Зазначені катастрофи призвели до скорочення запасів, але відкрили перед компаніями унікальну можливість оцінити розміщення виробничих потужностей і впровади-

ти процеси реагування на можливі порушення постачань у майбутньому;

– проблемою для постачальників є невідзначеність цін на сировину [4].

Міжнародні експерти, передбачаючи настання суттєвих проблем на світових автомобільних ринках, все ж висувають передбачення щодо часткового поживлення на авторинку України. Це обумовлено, поперше, його значним потенціалом. За кількістю вироблених легкових автомобілів на 1000 жителів Україна поступається як розвинутим країнам, так і країнам, що розвиваються. Частка українського легкового автомобілебудування в структурі реалізації промислової продукції є незмірно низькою – 0,8 %, в створенні національного внутрішнього валового продукту – менше 0,4 %. В галузі працює лише 18,4 тис. працівників, або менше 0,1 % всіх працюючих в Україні [1].

По-друге, в Україні останнім часом активізується участь держави в напрямку захисту національного автовиробника, обмеження імпорту та стимулювання збуту вітчизняної продукції. В цьому напрямку розроблено Програму розвитку легкового автомобілебудування України на період до 2020 року, яка дозволить створити в Україні конкурентоздатне виробництво легкових автомобілів та забезпечить збільшення випуску автомобілів до 734,4 тис. шт., а також зростання надходжень до державного бюджету і в пенсійний фонд до 24,8 млрд. грн. в 2020 році [1].

Не зважаючи на це, за інформацією асоціації «Укравтопром», виробництво автомобілів в Україні за період січень-липень 2013 року впало на 50 % порівняно з показником 2012 року і становив 23311 одиниць (табл. 1). Так, легкових автомобілів виробили на 50 % менше – 21353 штук, комерційних авто – на 56,2 % менше, 875 штук, а автобусів – на 40,7 % менше, 1083 штук.

У червні 2013 року вітчизняні автовиробники випустили 5055 автотранспортних засобів, що на 11 % більше ніж червневий показник, і на 24,5 % менше за аналогічний період минулого року. У липні виробництво легкових авто становило 4607 одиниць, що перевищило червневий показник на 9,7 %, але це на 25,1 % менше за показник липня 2012 року.

Таблиця 1

## Обсяги виробництва транспортних засобів в січні-лютому 2013 р. [5]

Вид автотранспортного засобу	Липень 2013 р., шт.	Темп росту до липня 2012 р., %	Січень-липень 2013 р., шт.	Темп росту до січня-липня 2012 р., %
Легкові автомобілі	4607	-25,1	21353	-50
Комерційні автомобілі	209	+1	875	-56,2
Автобуси	239	+10,6	1083	-40,7
Всього	5055	+11	23311	-50

Щодо комерційних автомобілів, їх виготовили 209 одиниць, що на 48,2 % більше, ніж у червні, і на один відсоток більше за липень 2012 року. Виробництво автобусів в липні 2013 року становило 239 одиниць, що перевищило показник попереднього місяця на 10,6 %. Але порівняно з показником липня минулого року виробництво зменшилось на 30,1%.

Одночасно зі зменшенням обсягів виробництва продукції вітчизняними автовиробниками, основними з яких є ПАТ «ЗАЗ», Корпорація «Богдан», ПАТ «Єврокар», ТОВ «КрАСЗ», автомобільний ринок України характеризується значним зростанням обсягу імпорту. Україна в серпні 2013 року в порівнянні з серпнем 2012 року збільшила імпорт автомобілів майже в два рази – до 47 тисяч штук. Найбільшу частку склав імпорт легкових автомобілів – 24,2 тисяч штук.

Крім того, в серпні було імпортовано в два рази більше вантажівок в порівнянні з аналогічним періодом 2012 року – 19 тисяч штук. Загалом за період червень-серпень 2013 року Україною було імпортовано більше 100 тисяч автомобілів на загальну суму 1,2 млрд. долл. [6].

Основними імпортерами є постачальники з розвинених країн (32,1 %). Вітчизняний автопром не має власних моделей легкових автомобілів, тому перспективи його розвитку слід розглядати в контексті України, як виробничої площадки для глобальних автомобільних концернів. В цьому аспекті, основними конкурентами України є Росія, Китай, Туреччина, Румунія, Узбекистан (сукупна частка на ринку 26,5 %). Зокрема, Росія активно збільшує присутність на ринку (частка зросла протягом останніх років з 11% до 15%) (рис. 1).

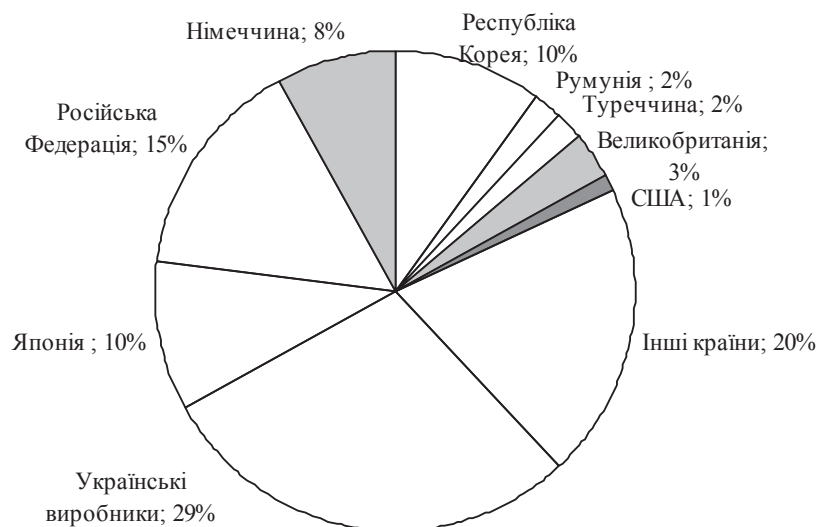


Рис. 1 Наповнення українського ринку легкових автомобілів в розрізі країн в 2012-2013 рр., % [1]

Аналізуючи загалом структуру збуту на автомобільному ринку України, можна зробити висновок про те, що останніми роками частка імпорту в ньому зросла з 44 % до 71 % [1]. За цих умов досить гострою постає проблема забезпечення чітко визначеної конкурентної позиції національної продукції на ринку. Стримуючими факторами в напрямку заміщення на українському ринку імпорту продукцією вітчизняного виробництва є наступні:

- зниження ввізного мита з 29 % до 10 %;
- затвердження ввізного мита на імпорт обладнання для автомобільної промисловості – 3-5 %;

– встановлення ПДВ на імпорт обладнання для автопрому – 20 %

В цілому існуюче нормативно-правове середовище в Україні значно гірше ніж в країнах з конкуруючими виробничими площадками (Російська Федерація, Китай, Туреччина, Узбекистан), що не дає жодних мотивацій для організації місцевого виробництва автомобілів.

Усвідомлюючи дану ситуацію, при розробці Програми розвитку легкового автомобілебудування України на період до 2020 р. було чітко визначено заходи щодо створення сприятливого ринкового середовища для розвитку вітчизняної автомобільної промисловості (табл. 2).

Таблиця 2

### Заходи щодо створення сприятливого ринкового середовища для розвитку вітчизняної автомобільної промисловості [1]

Показник	До впровадження програми, 2011 р.	Після впровадження програми, з 2012 р.
<b>Створення сприятливого інвестиційного середовища</b>		
Ввізне мито на імпорт обладнання для автопрому	3-5 %	0 %
ПДВ на імпорт обладнання для автопрому	20 %	0 %
Часткова компенсація відсоткової ставки по кредитам на організацію виробництва	відсутня	10 %
Податок на прибуток	21 %	0 % (на прибуток, що реінвестується протягом перших 5 років)
Ввізне мито на імпорт нових автомобілів	0-10 %	> 25 %
Державна фінансова підтримка за кожне створене робоче місце	відсутня	15 тис. грн. за кожне місце
<b>Стимулювання попиту на продаж автомобілів вітчизняного виробництва</b>		
Компенсація частини кредитної ставки при покупці легкового автомобіля вітчизняного виробництва	відсутня	1,65 % з відсоткової ставки
Компенсація частини вартості нового автомобіля за умови здачі в утилізацію старого	відсутня	10 тис. грн. за один утилізований автомобіль (з 2017 р.)

Більшість експертів дотримуються думки про доцільність реалізації запропонованих заходів. Так наприклад, экс-президент General Motors Europe Нік Райллі стверджує, що українські автовиробники матимуть можливість ефективно конкурувати на вітчизняному ринку з іноземними виробниками

тільки за умов підтримки держави, особливо враховуючи той факт, що іноземні виробники таку підтримку вже отримали (концерн PSA (Peugeot Citroen) отримав 7 млрд. євро від уряду Франції; General Motors отримало 50 млрд. дол. США від уряду США) [7].

**Висновки.** Автомобільний ринок України наразі перебуває в досить скрутному становищі, негативно впливаючи головним чином на діяльність вітчизняних автовиробників. Однак, наявними є перспективи та можливості виходу з «кризи», яка має місце. Головну роль в цьому напрямку повинна відіграти держава, здійснюючи значну підтримку вітчизняного виробництва.

Серед найбільш ймовірних позитивних зрушень в напрямку розвитку автомобільного ринку України за рахунок реалізації всіх прийнятих на державному рівні заходів можна відзначити наступні:

– 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.

#### Список літератури

1. Програма розвитку легкового автомобілебудування України на період до 2020 року [Електронний ресурс] / InvestUkraine. – Режим доступу : <http://investukraine.com/wp-content/uploads/2012/06/Overview-of-the-State-program-for-development-of-automotive-industry-in-Ukraine-till-2020-Volodymyr-Vlasyuk-UPE.pdf>
2. Шавкат Бек Автонастрой [Електронний ресурс] / Бек Шавкат // Бизнес. – 2012. – № 5(992). – Режим доступу : <http://www.business.ua/articles/automarket/Avtonastroy->
3. Юхновська Ю.О. Стратегії розвитку машинобудівного підприємства [Електронний ресурс] / Архів Національної бібліотеки України імені В. І. Вернадського. – Режим доступу: [http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc\\_gum/Dtr\\_ep/2011\\_1/files/EC111\\_30.pdf](http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/Dtr_ep/2011_1/files/EC111_30.pdf)
4. Анализ мирового и авторынка на 2012 год от «Эрнст энд Янг» [Электронный ресурс] // RBN. – Режим доступа : <http://rbn.cc/#news/1757-analiz-svitovogo-ta-ukrajinskogo-avtorynku-na-2012-vid-ernst-end-jangr>
5. Вітчизняний авторинок відчутно просів [Електронний ресурс] // АКФ Член Федерації роботодавців України. – Режим доступу : <http://acf.ua/news/vitchiznyanij-avtorinok-vidchutno-prosiv#>
6. Украина в августе увеличила импорт автомобилей вдвое [Електронний ресурс] // УНІАН Економіка. – Режим доступу : <http://economics.unian.net/rus/news/176813-ukraina-v-avguste-velichila-import-avtomobiley-vdvoe.html>
7. Международные эксперты считают, что в Украине нет свободной и равной конкуренции на авторынке [Електронний ресурс] // UBR. – Режим доступу : <http://ubr.ua/market/transport/mejdunarodnye-eksperty-schitaut-cto-v-ukraine-net-svobodnoi-i-ravnoi-konkurencii-na-avtorynke-218442>