

АНАЛІЗ СВІТОВИХ ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЬНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ

БОДРОВА Н. Е.

кандидат технічних наук

БУЛАТОВ К. П.

Харьков

За останній час світова автомобільна індустрія почала виходити з кризи, і вже за останні два роки виробництво та парк автомобілів значно зросли. На сьогоднішній день автомобільна промисловість забезпечує майже 11% ВВП розвинутих країн світу, однак надто високий розвиток ставить під загрозу навколишнє середовище, тому за темпами зростання виробництва й накопичення парку дуже гостро стоять питання нових технологій та альтернативних видів пального.

Багато з цих проблем підіймається у наукових працях Іллічова Н. М., Галченкова Ю. С., Єгорова І. В., Олейнікова А. М., Петухова В. С., Кондратьєва В. Б.

Метою даної статті є огляд діючих світових тенденцій автомобільної промисловості та їх аналіз.

Одним з найважливіших показників світової автомобільної промисловості є виробництво нових автомобілів, оскільки, визначаючи темпи його зміни, можна надати оцінку багатьом важелям, що від нього залежать та виникають внаслідок його розвитку.

Автомобілебудування, як галузь машинобудування, зародилася у 80 – 90-х роках XIX ст. у Франції та Німеччині, а наприкінці XIX – початку XX ст. у Англії, Австро-Угорщині (Богемія), Італії, США, Бельгії, Канаді, Швейцарії та Швеції у зв'язку з потребою у механізації сухопутних перевезень під час Першої світової війни.

Починаючи з середини XX ст., автомобілебудування належить до провідних галузей промисловості зі все зростаючим ступенем монополізації.

Протягом усієї історії становлення автомобільної галузі було дуже багато спадів і підйомів у розвитку як технологічних аспектів побудови самого автомобіля, так і кількісного накопичування транспортного парку.

Рішучим фактором був і є сьогодні – економічний стан країн та світової економіки у цілому. У цьому можна переконатися при розгляді динаміки світового виробництва автотранспорту (*рис. 1*). Порівнявши хронологію світових економічних криз і темпів випуску автомобілів, можна побачити досить чіткий взаємозв'язок.

Основні світові масштабні фінансові кризи відбувалися у 1997 р. (азіатська криза), у 2001 р. (аргентинська криза) та у 2008 – 2009 рр. (остання світова фінансова криза). Як видно з рис. 1, спади світового виробництва автомобілів спостерігалися саме у ці періоди. Найбільш значущою була остання криза, що призвела до зниження виробництва світової автомобільної промисловості на 16,13%. Протягом даної кризи відбувалось значне погіршення основних економічних показників у більшості розвинених країн, що спричинило глобальну рецесію у тому ж році. Іпотечна криза у США, яка почалася у 2007 р., спровокувала у вересні 2008 р. кризу ліквідності світових банків. Банки припинили видачу кредитів, зокрема, кредитів на покупку автомобілів. Як наслідок, обсяги продажів автомобільних гігантів почали скорочуватися.

Слід зазначити, що з початком світової фінансової кризи у 2008 р. світове автомобілебудування, за винятком китайського, виявилось у числі найбільш депресивних галузей глобальної економіки. Концерни GM

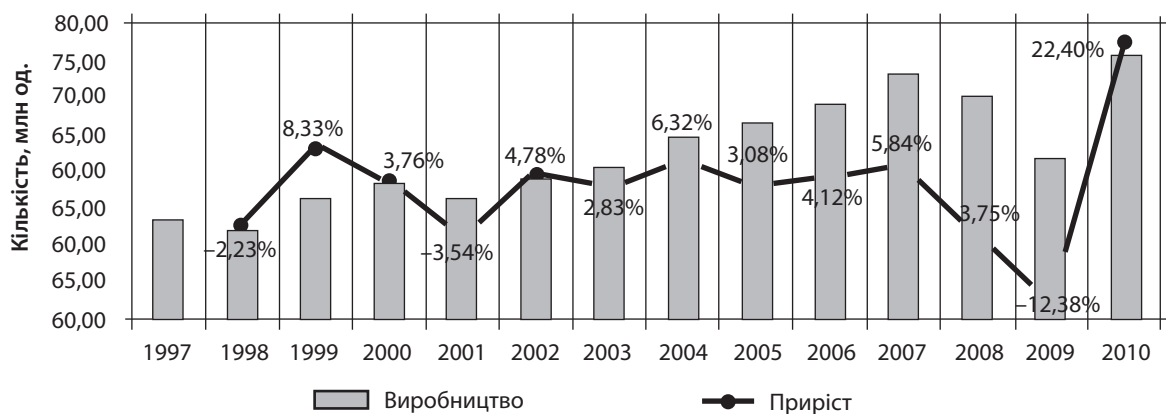


Рис. 1. Світове виробництво автомобілів

і Chrysler були змушені вже восени 2008 р. звернутися до уряду США за багатомільярдами кредитами, без яких їх виживання стало практично неможливим. Аналогічні кредитні запити до своїх національних урядів пред'явили і автовиробники Європи та Росії.

У 2010 р. світова автомобільна промисловість почала виходити з глобальної рецесії. Річний обсяг продажів у цьому році зріс до 68,5 млн автомобілів порівняно з 51,3 млн у 2009 р. На теперішній час світові обсяги продаж досягли рівня 75,6 млн автомобілів.

Зміни у світовому автомобілебудуванні активно відбувалися й щодо країн-лідерів з виробництва автотранспорту. Якщо, наприкінці ХХ ст. великі американські концерни склали трійку лідерів (General Motors, Ford, Chrysler), то у перших роках ХХІ ст. їх позиції на світовому ринку вперше були потіснені японськими автомобільними підприємствами, представленими компаніями Toyota, Nissan, Honda, Mitsubishi. Також активно почали розвиватись і європейські автовиробники, серед яких основними світовими конкурентами ста-

ли концерни Volkswagen Group, Daimler, BMW, Renault, PSA Peugeot Citroën, FIAT.

Остання фінансова криза внесла свої корективи у розподіл ринку виробництва автотранспортних засобів (рис. 2). Так, безперечними лідерами на сьогодні залишаються концерни General Motors (США), Toyota (Японія), Volkswagen Group (Німеччина), однак спостерігається тенденція зростання активності компаній Південної Кореї та інших азіатських країн. Слід також зазначити, що найбільшими темпами у першому десятиріччі відбувається розвиток автомобілебудування Китаю, завдяки лідируючому положенню у залученні іноземного капіталу, активної антикризової податкової політики й кредитної підтримки держави. Таким чином, при збереженні таких темпів розвитку, у перспективі саме Китай може стати лідером автомобільної промисловості, випереджаючи американські, японські та європейські компанії.

При розгляді світового виробництва легкових автомобілей як основного виду автомобілебудування (табл. 1) можна визначити такі тенденції.

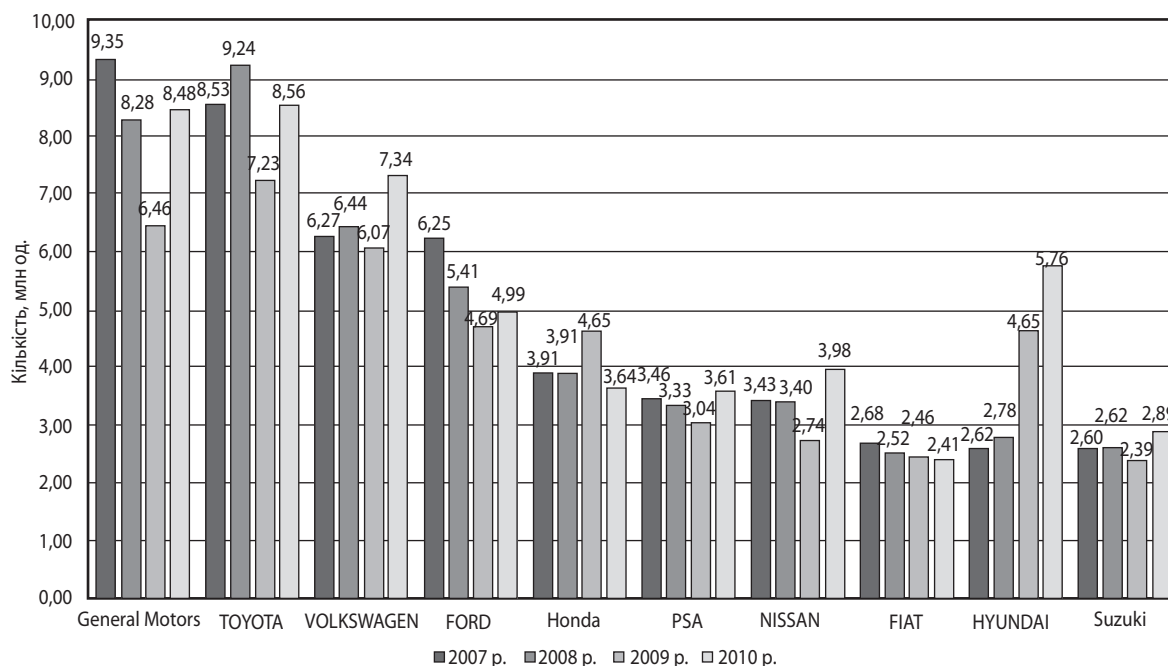


Рис. 2. Виробництво автотранспортних засобів світовими лідерами

Таблиця 1

Виробництво легкових автомобілей за країнами (об'єднаннями країн), %

Країна (об'єднання країн)	2000 р.	2005 р.	2010 р.
ЄС	35,9	34,1	25,8
НАФТА	20,3	14,2	8,7
БРІК	8,4	15,8	33,5
Японія	20,3	19,2	14,2
Південна Корея	6,3	7,2	7,6
Інші	8,8	9,5	10,2

У країнах ЄС і Японії спостерігається тенденція зберігання обсягів виробництва автомобілей у 2000 – 2005 рр. та поступового спаду за часи фінансової кризи 2008 – 2009 рр. Більш значний спад автомобільної промисловості відбувався у країнах НАФТА (США, Канада, Мексика). Країни БРІК (Бразилія, Росія, Індія, Китай), навпаки, демонструють активне зростання виробництва автотранспортних засобів. Показники у даній галузі Південної Кореї показують повільне зростання впродовж усього періоду, що розглядається.

Стосовно України, спостерігається тенденція, аналогічна загальним світовим змінам, проте підйоми та спади виявилися більш значними, що говорить про високу залежність від зовнішніх економічних факторів (рис. 3).

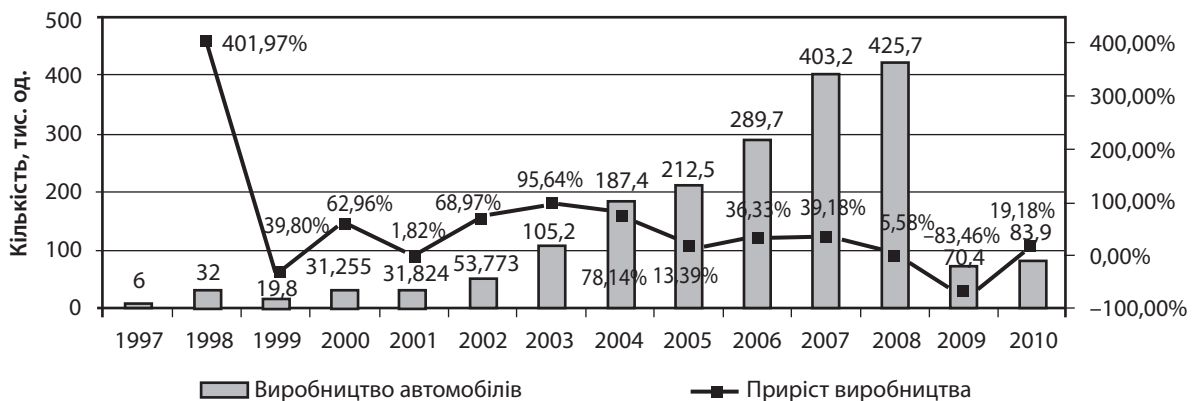


Рис. 3. Виробництво автотранспортних засобів в Україні

Слід також відзначити, що наслідками економічних криз є не тільки рецесія виробництва, а ще й неможливість придбання автотранспортних засобів серед широких верств населення.

Аналіз ринку автомобільного транспорту України протягом 2003 – 2010 рр. говорить про позитивну тенденцію розвитку до середини 2008 р., яка почала незначно відновлюватися у 2010 року. Наслідки фінансової кризи відобразилися не тільки на показниках виробництва, але й на торговельному балансі. Якщо обсяги імпорту напередодні кризи становили 489,7 тис. автомобілей, то у 2009 р. вони знизилися у 4,3 раза (рис. 4). Характерною рисою автомобільної галузі в Україні також є її спрямованість на внутрішні ринки. Обсяги експорту складають невеликі значення порівняно із обсягами ви-

робництва. До країн, яким експортують вітчизняні автомобілі, належать: Росія (95,8%), Азербайджан (2,5%), Сірія (0,7%), Казахстан (0,4) та Білорусія (0,3). У цілому, значні річні обсяги імпорту автомобілей, що практично співпадають з обсягами виробництва, свідчить про низьку конкурентоспроможність вітчизняних автотранспортних засобів. Негативним фактором також є тенденція поступового перевищення імпортованого транспорту порівняно з його виробництвом в останні роки, що свідчить про проблеми розвитку даної галузі промисловості в Україні.

У цілому можна сказати, що за останнє десятиріччя спостерігається щорічне зростання парку автомобільної техніки в Україні. Причому фінансова криза спричинила лише сповільнення темпів його зростання (рис. 5).

Суттєвою проблемою світової автомобільної промисловості є використання у багатьох країнах транспортних засобів, які знаходяться в експлуатації більш, ніж 10 років. На відміну від сучасних технологій, такі застарілі автомобілі не дають змогу зменшити викид вуглекислого газу та багатьох шкідливих речовин. Отже, питання викиду вуглекислого газу становить реальну загрозу для екології й життя на планеті в цілому. Наразі сьогодні є багато шляхів, які б допомогли зменшити викиди шкідливих речовин у навколишнє середовище. До них належать:

- ✦ дослідження у сфері альтернативного виду палива;

- ✦ політика держав на впровадження та розповсюдження таких технологій;
- ✦ утилізація старих автомобілів;
- ✦ уникнення заторів на вузьких місцях доріг;
- ✦ «екологічне» водіння автомобільної техніки.

Не лише автомобілі викидають в зовнішнє середовище небезпечні речовини, але зменшення цього сектора буде дуже помітним (рис. 6).

Підсумовуючи дані щодо світового виробництва автотранспортних засобів, можна сказати, що загальне виробництво у 2010 р. становило понад 75 млн автомобілів, фургонів, вантажівок і автобусів, що є еквівалентним глобальному обороту приблизно 2,2 трлн євро. Якщо автомобільне виробництво представити у вигляді країни, це була б шоста найбільша економіка у світі.

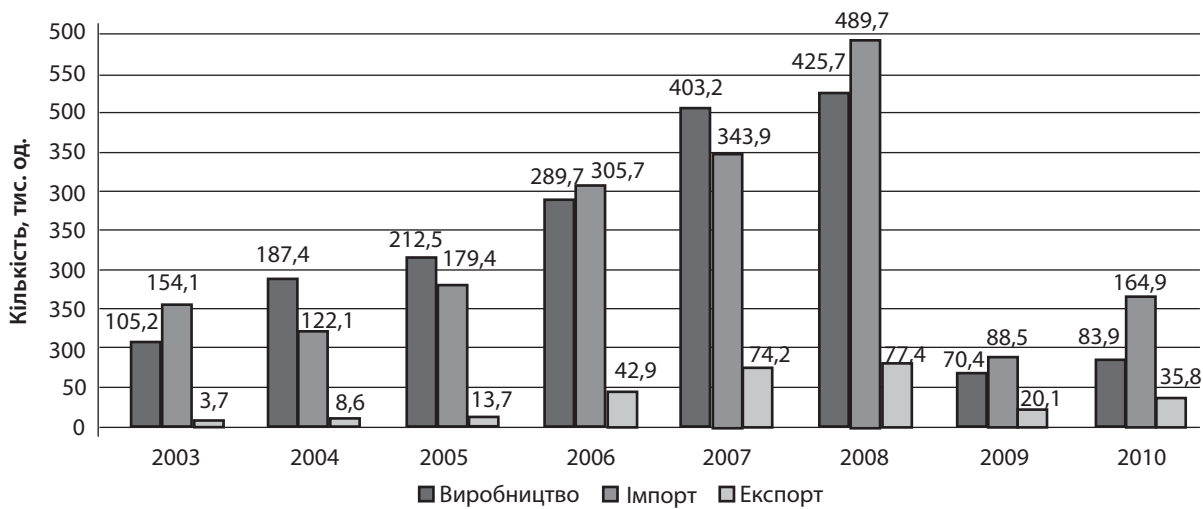


Рис. 4. Співвідношення експорту, імпорту та виробництва автомобілів в Україні

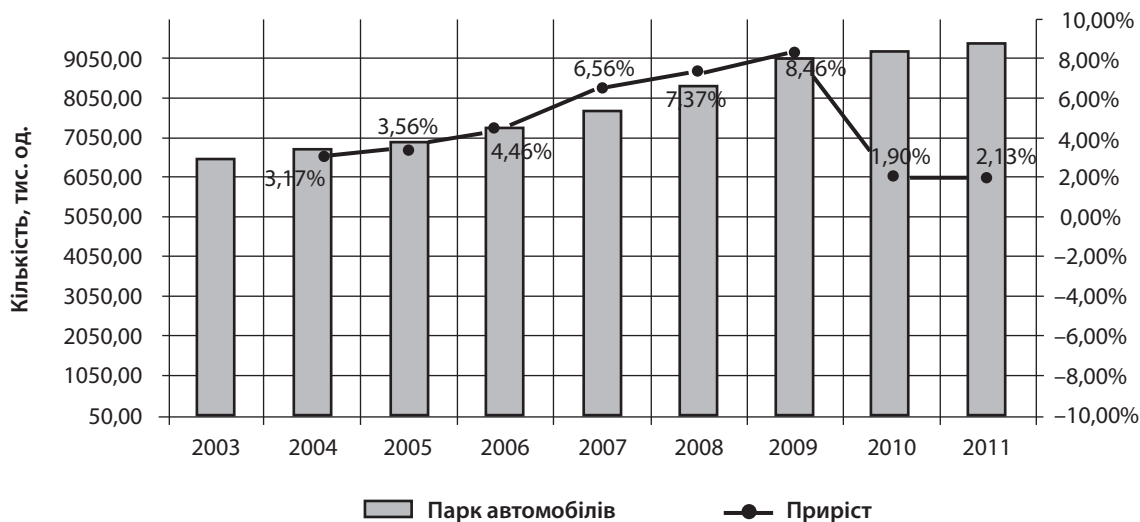


Рис. 5. Парк автомобільної техніки в Україні

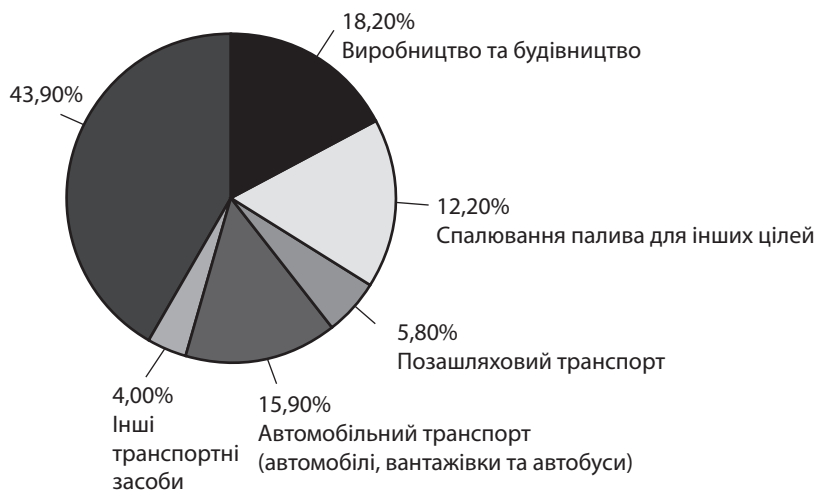


Рис. 6. Викид вуглекислого газу у навколишнє середовище у 2010 р.

Виробництво таких обсягів автомобільної техніки вимагає працевлаштування більш, ніж 8,3 млн працівників, які безпосередньо зайняті у створенні транспортних засобів і частин, що йдуть до них. Це більш, ніж у сім відсотків від загальної чисельності зайнятих виробництвом у світі. Окрім цього, кількість зайнятих у сфері надання послуг, пов'язаних з автомобільною промисловістю, торгівлею та обслуговуванням, приблизно у п'ять разів більше, ніж основних працівників, зайнятих на підприємствах-виробниках. У 2010 р. загальну кількість працівників, зайнятих у цій сфері у 2010 р., було оцінено у кількості понад 50 млн осіб [3]. Але рівень зайнятості у автомобільній промисловості не є однаковим у

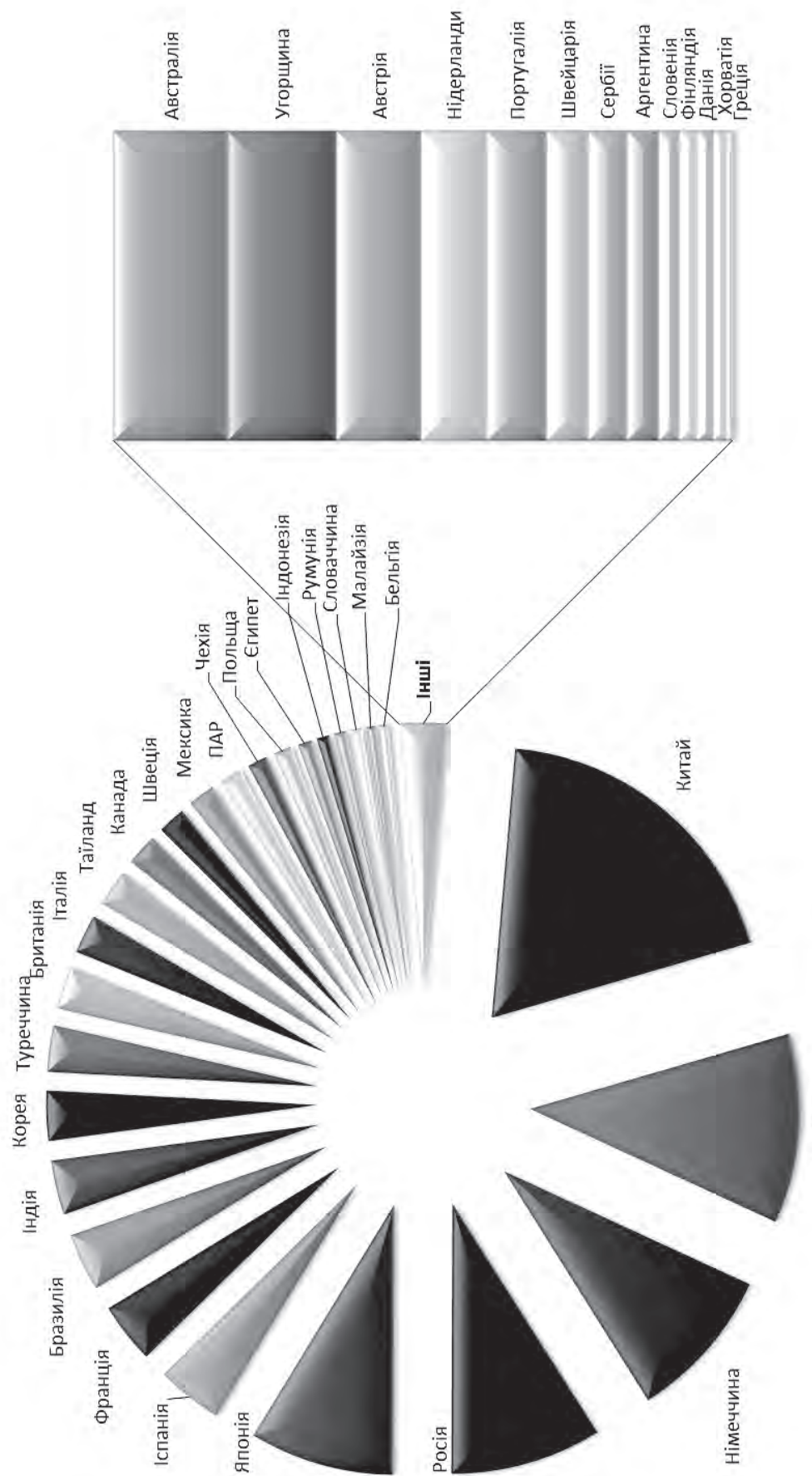


Рис. 7. Зайнятість у світовій автопромисловості у 2010 р.

різних країнах. Найбільший рівень зайнятості спостерігається у Китаї (19%), США (11%) та Японії, Німеччині та Росії (9%), що відповідає територіальним розміщенням великих автомобільних концернів (рис. 7). Також достатній рівень зайнятості у цій промисловості мають такі країни, як Франція, Іспанія, Південна Корея, Бразилія, Індія, Італія, Великобританія (3 – 4%). Зайнятість в інших країнах зумовлена, в основному, наявністю закордонних філій основних світових виробників.

ВИСНОВКИ

За результатами проведеного дослідження можна зробити такі висновки. За останні десятиріччя світова автомобільна промисловість стала однією з провідних галузей світової економіки. Глобальні фінансові кризи призводять до значного спаду виробництва автотранспортних засобів, сповільнення темпів його зростання та зміни у розподілі ринків між підприємствами-виробниками.

На сьогодні основне виробництво автомобілів зосереджено у декількох великих концернів, материнські компанії яких знаходяться у США, Німеччині, Японії, Південній Кореї та Росії. Найбільші темпи розвитку спостерігаються щодо автомобілебудування Китаю, завдяки його лідируючому положенню у залученні іноземно-

го капіталу, ефективної податкової політики й кредитної підтримки держави.

Рівень зайнятості у даній галузі світової економіки працівників, що працюють у сфері послуг, обслуговування та торгівлі, перебільшує основних робітників, які зайняті безпосередньо у сфері виробництва, більш, ніж у п'ять разів.

Характерними рисами вітчизняної автомобільної промисловості є низька конкурентоспроможність автотранспортних засобів, особливо легкових автомобілей, спрямованість на внутрішні ринки й перевищення обсягів імпорту порівняно з виробництвом.

Основною проблемою, що потребує негайного вирішення, є пошук шляхів переходу до виробництва екологічного автомобільного транспорту. ■

ЛІТЕРАТУРА

1. Офіційний сайт Європейської асоціації виробників автотранспорту [Електронний ресурс].– Режим доступу : <http://www.acea.be>.
2. Офіційний сайт Міжнародної організації підприємств автомобільної промисловості [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://oica.net>.
3. Автомобільна галузь в Україні. Статистичний збірник 2010 / Дані Асоціації автовиробників України [Електронний ресурс].– Режим доступу : <http://ukrautoprom.com.ua>