

Іванова Лілія Омелянівна

кандидат економічних наук,

доцент кафедри економіки та менеджменту

Львівський державний університет фізичної культури імені Івана Боберського

Іванова Лилия Емельяновна

кандидат экономических наук,

доцент кафедры экономики и менеджмента

Львовский государственный университет физической культуры имени Ивана Боберского

Ivanova Liliya

PhD in Economics,

Associate Professor of the Department of Economics and Management

Lviv State University of Physical Culture of Ivana Boberskogo

ORCID: 0000-0001-5125-0630

Вовчанська Ольга Михайлівна

кандидат економічних наук,

доцент кафедри маркетингу

Львівський торговельно-економічний університет

Вовчанская Ольга Михайловна

кандидат экономических наук,

доцент кафедры маркетинга

Львовский торгово-экономический университет

Vovchanska Olha

PhD in Economics, Associate Professor of the Department of Marketing

Lviv University of Trade and Economics

ORCID: 0000-0001-8005-345X

DOI: 10.25313/2520-2294-2020-4-5821

ОСНОВНІ ДЕТЕРМІНАНТИ РОЗВИТКУ КОН'ЮНКТУРИ СВІТОВОГО РИНКУ АВТОМОБІЛІВ

ОСНОВНЫЕ ДЕТЕРМИНАНТЫ РАЗВИТИЯ КОНЬЮНКТУРЫ МИРОВОГО РЫНКА АВТОМОБИЛЕЙ

THE MAIN DETERMINANTS OF THE DEVELOPMENT OF THE GLOBAL AUTOMOTIVE INDUSTRY

Анотація. Стаття присвячена ідентифікації маркетингових і соціально-економічних детермінант кон'юнктури світового ринку автомобілів та врахуванні їх впливу на стан загальногосподарської кон'юнктури. З'ясовано, що саме глобалізація виробництва спричинила кардинальну перебудову виробничих потужностей у світовій автомобільній промисловості, і це відбулося на провідних бізнес-стратегіях десяти найбільших автомобільних концернів, успішна реалізація яких обумовлюється багатьма ендогенними та екзогенними чинниками.

Встановлено, що провідним світовим регіоном виробництва автомобілів є регіон Східної та Південно-Східної Азії з ринковою часткою 54%. Виробництво автомобілів у країнах цього регіону не тільки не відстає, але й випереджає середнє зростання світового виробництва.

Здійснено маркетинговий аналіз динаміки виробництва та прогажу автомобілів у розрізі найбільших світових концернів та країн-виробників. Volkswagen Group, Toyota Motor Corporation та Renault-Nissan Alliance були найбільшими продуцентами автомобілів з частками ринку 12,2%, 11,4% та 10,8% відповідно. Встановлено, що починаючи з 2010 р. світовим лідером з виробництва автотранспортних засобів є Китай (28,0%), другу позицію займають США (11,9%), третю – Японія (10,6%). Тільки на три ці країни припадає 50,4%, а на дванадцять країн-лідерів – 81,2% світового виробництва автотранспортних засобів.

Досліджено, що основними чинниками спадної кон'юнктури глобального ринку автомобілів стали тарифна війна між КНР та США, політичні зміни на ключових ринках, нові загрози статус-кво автомобільної галузі. Окрім цього, несприятлива кон'юнктура була спричинена невизначеністю на європейському ринку після Brexit та глобальним посиленням екологічних стандартів.

Наголошується, що світовий ринок автомобілів переходить до фази зниження через рецесію світової економіки та пандемію COVID-19 практично у всіх країнах світу. Вплив цих екзогенних чинників настільки сильний, що очікується негативний попит на нові транспортні засоби протягом усього 2020 р. Зазначені чинники призведуть до зміни купівельної поведінки споживачів транспортних засобів, нової ери усвідомленого споживання, прискорять консолідацію та трансформацію автомобільної галузі.

Ключові слова: світовий ринок автомобілів, кон'юнктура ринку, детермінанти кон'юнктури світового ринку автомобілів, маркетинговий аналіз.

Аннотация. Стаття посвящена ідентифікації маркетингових і соціально-економічних детермінант кон'юнктури мирового рынка автомобилей и определению их влияния на состояние общеэкономической кон'юнктуры. Выявлено, что именно глобализация производства обусловила кардинальную перестройку производственных мощностей в мировой автомобильной промышленности, и это отразилось на ведущих бизнес-стратегиях десяти крупнейших автомобильных концернов, успешная реализация которых зависит от многих эндогенных и экзогенных факторов.

Установлено, что ведущим мировым регионом производства автомобилей является регион Восточной и Юго-Восточной Азии с долей рынка 54%. Производство автомобилей в странах этого региона не только не отстает, но и опережает средний рост мирового производства.

Осуществлен маркетинговый анализ динамики производства и прогажи автомобилей в разрезе крупнейших мировых концернов и стран-производителей. Volkswagen Group, Toyota Motor Corporation и Renault-Nissan Alliance были наибольшими продуцентами автомобилей с долями рынка 12,2%, 11,4% и 10,8% соответственно. Установлено, что начиная с 2010 г. мировым лидером по производству автотранспортных средств является Китай (28,0%), второе место занимают США (11,9%), третье – Япония (10,6%). Только на три эти страны приходится 50,4%, а на двенадцать стран-лидеров – 81,2% мирового производства автотранспортных средств.

Доказано, что основными факторами нисходящей кон'юнктуры глобального рынка автомобилей стали тарифная война между КНР и США, политические изменения на ключевых рынках, новые угрозы статус-кво автомобильной отрасли. Кроме этого, неблагоприятная кон'юнктура была вызвана неопределенностью на европейском рынке после Brexit и глобальным усилением экологических стандартов.

Отмечается, что мировой рынок автомобилей переходит к фазе снижения из-за рецессии мировой экономики и пандемии COVID-19 практически во всех странах мира. Влияние этих экзогенных факторов настолько сильно, что ожидается отрицательный спрос на новые транспортные средства в течение всего 2020 г. Указанные факторы приведут к изменению покупательского поведения потребителей транспортных средств, новой эре осознанного потребления, ускорят консолидацию и трансформацию автомобильной отрасли.

Ключевые слова: мировой рынок автомобилей, кон'юнктура рынка, детерминанты кон'юнктуры мирового рынка автомобилей, маркетинговий аналіз.

Summary. The article identifies the marketing and socio-economic determinants of the global car market and their impact on the general economic environment. Globalization of production has led to the radical restructuring of production capacities in the global automotive industry, and this has been reflected in the leading business strategies of the ten largest automobile companies, the successful implementation of which is subject to many endogenous and exogenous factors.

The leading world region of car manufacturing is East and Southeast Asia with a market share of 54%. The production of cars in the countries of this region is not lagging behind but is ahead of the average world output growth.

Marketing analysis of the dynamics of production and sales of cars in the context of the world's largest conglomerates and manufacturers. Volkswagen Group, Toyota Motor Corporation and Renault-Nissan Alliance were the largest car manufacturers with market shares of 12.2%, 11.4% and 10.8% respectively. Since 2010, the world leader in vehicle production is China (28.0%),

the second place is taken by the USA (11.9%), the third – by Japan (10.6%). Only three of these countries account for 50.4%, and twelve leading countries account for 81.2% of world motor vehicle production.

The main factors behind decline of global car market were the tariff war between the PRC and US, political changes in key markets, new threats to the status quo of the automotive industry. In addition, the unfavourable environment was caused by uncertainty in the European market after Brexit and a global increase in environmental standards.

It is emphasized that the global car market is entering a phase of decline due to the recession of the world economy and the COVID-19 pandemic in almost all countries of the world. The impact of these exogenous factors is so strong that negative demand for new vehicles is expected throughout 2020. These factors will change the purchasing behaviour of car consumers, will introduce new era of conscious consumption and will accelerate consolidation and transformation of the automotive industry.

Key words: global car market, market conditions, determinants of global car market conditions, marketing analysis.

Постановка проблеми. Одним з найрозвиненіших товарних ринків в сучасних умовах є світовий ринок автомобілів. Кон'юнктура світового ринку автомобілів не тільки безпосередньо впливає на науково-технічний прогрес, але і краще багатьох статистичних викладів свідчить про платоспроможність населення, а відтак, і про рівень життя в країні. Більше того автомобільна промисловість, є, з одного боку, великим споживачем матеріальних, трудових та фінансових ресурсів, а з іншого — одним з основних виробників промислової продукції, і тому відіграє важливу роль у розвитку загальногосподарської кон'юнктури.

Автомобільна промисловість істотно впливає на інші галузі економіки, позаяк у процес виготовлення автомобілів, окрім автоскладальних підприємств, залучена велика кількість виробництв із суміжних галузей, а на забезпечення процесу експлуатації автомобілів працюють виробники бензину і масел, запчастин і комплектуючих, центри технічного обслуговування і ін. Крім того, автомобілі — це високотехнологічна продукція, для створення якої використовуються новітні досягнення науки і техніки. При цьому автомобільна промисловість не тільки використовує вже існуючі науково-технічні розробки, але і стимулює подальший розвиток науково-дослідних і експериментально конструкторських робіт.

Світовий ринок автомобілів охоплює регіональні автомобільні ринки та ринки окремих країн, на яких зосереджені основні транснаціональні корпорації автовиробників. Переважна більшість цього ринку належить легковим автомобілям: у попередні десять років їх частка продажу у натуральному виразі становила 70–76% [4].

Кон'юнктура ринку нових автомобілів є одним з найоб'єктивніших індикаторів рівня розвитку економіки окремих держав і світової економічної системи загалом. У 2019 світовий ринок автомобілів продемонстрував рекордне зниження за попередні 11 років, оскільки скоротився відразу на 4,4% [9]. Цю ринкову ситуацію експерти пояснили слабким

попитом і зменшенням продаж в галузі. Важливим чинником виникнення рецесії стало тарифне протистояння США і КНР, а також масштабне введення екологічних стандартів для виробників автомобілів. Аналітики застерігають, що млява або низька кон'юнктура на світовому ринку автомобілів спровокує зниження світового ВВП.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню різновекторної проблематики світового ринку автомобілів присвячені праці таких вітчизняних вчених, як Н. Е. Бодрової [2], Н. Ю. Брюховецької, К. П. Булатова, Б. М. Данилишина, І. О. Златової, М. О. Кизима, Л. Г. Ковалевського, Н. Ю. Коровайченко [4], Т. Ю. Ладуби, П. В. Пронози [8], Г. Л. Прохницької, Р. Р. Рифяка [10], О. Г. Янкового та ін. Однак, на нашу думку, незважаючи на наявні наукові розробки і накопичений досвід, підвищену зацікавленість викликає маркетингове аналізування та ґрунтовне дослідження кон'юнктури світового ринку автомобілів в сучасних умовах.

Постановка завдання. Основною метою нашого дослідження є ідентифікація маркетингових і соціально-економічних детермінант кон'юнктури світового ринку автомобілів та врахування їх впливу на стан загальногосподарської кон'юнктури. Теоретичною базою дослідження слугували спеціалізовані літературні джерела та електронні ресурси офіційних світових організацій, які спеціалізуються на ринкових дослідженнях у галузі автомобілебудування. Важливо зазначити, що достовірних даних у міжнародній статистиці продажу автомобілів не так багато і вони доволі суперечливі, проте ретельний аналіз кон'юнктури дозволяє визначити загальні тенденції на світовому та регіональному ринках автомобілів.

Виклад основного матеріалу дослідження. Найпоширенішою сегментацією світового ринку автомобілів є географічна, і за нею виділяють такі регіони: Європейський Союз, Північна Америка, Латинська Америка, Східна та Південно-Східна Азія (від Індії через Китай до Південної Кореї, Японії та Південно-Східної Азії, включно з Австралією). За попередні

дев'ятнадцять років ринкова частка цих світових регіонів помітно змінилася, і це відбулося на фоні постійного зростання світового автомобільного виробництва, індекс якого піднявся з 64,3 індексних пунктів у 2000 р. до 105,3 у 2018 р., але опустився до 101,1 індексних пункти у 2019 р. (рис. 1). У 2000 р. ЄС продовжував бути провідним світовим регіоном у виробництві автомобілів з часткою ринку 33%, але через двадцять років його ринкова частка зменшилась до 19%. Також за цей період майже вдвічі зменшилась частка ринку Північної Америки (США та Канада) — з 27% до 14%, і це незважаючи на зростання світового виробництва автомобілів [13].

Ринкова частка Латинської Америки у світовому виробництві автомобілів залишилась незмінною — 7–8%. Водночас Східна та Південно-Східна Азія стали провідним світовим регіоном виробництва автомобілів. Показово, що виробництво автомобілів у країнах цього регіону не тільки не відстає, але й випереджає середнє зростання світового виробництва, а його частка на ринку протягом десяти років зростає з 31% (2000 р.) до 51% (2010 р.) і склала вже 54% у 2019 р. Таким чином, сьогодні в світі більше, ніж кожен другий автомобіль виробляється у Східній та Південно-Східній Азії.

Частка ринку кожної країни у світовому виробництві автомобілів також суттєво змінювалася за аналізований період. Рушійною силою цих змін стала глобалізація виробництва автомобілів, яка з кінця дев'яностих років ХХ ст. сформувалася у провідну стратегію десяти найбільших автомобільних концернів. Логіка тут така: виробництво здійснюється там, де очікуються найвищі прибутки, і на це впливає багато ендогенних і екзогенних ринкових чинників, серед яких ринки збуту та важливі субпідрядники

поблизу; низькі витрати на робочу силу; сприятлива логістика; комунікації та інфраструктура; низькі податки; максимально високі субсидії; сприятливий інвестиційний клімат; довілля; міжнародний ринок капіталу та ін. Саме глобалізація виробництва спричинила кардинальну перебудову виробничих потужностей у світовій автомобільній промисловості протягом останніх дев'ятнадцяти років. Так, у Бразилії, Китаї та Індії виробляється більше автомобілів, ніж у США, Японії, Німеччині, Іспанії та Франції. У 2000 р. п'ять країн (США, Японія, Німеччина, Іспанія та Франція) здійснили майже 60% світового виробництва автомобільних транспортних засобів. Через двадцять років ця частка на світовому ринку скоротилася майже вдвічі до 32,7%. Якщо у 2000 р. заледве 8% світового виробництва автомобілів припадало на три країни — Бразилію, Китай та Індію, то через дев'ятнадцять років ця частка збільшилась майже у п'ять разів і склала 37,5% [21].

Китай ідентифікується як провідна країна-виробник легкових транспортних засобів: у 2019 р. тут було вироблено 25,72 млн. легкових автомобілів (табл. 1). Спільні підприємства з закордонними партнерами були запорукою успіху Китаю як виробника автомобільних транспортних засобів і у сегменті легкових автомобілів, і у сегменті вантажних. Провідні китайські виробники, зокрема SAIC, Changan, Dongfeng, Geely та BAIC, які є спільними підприємствами з Daimler, поступово завойовували свою частку ринку. США, Японія, Німеччина та Індія закривають п'ятірку найбільших світових виробників легкових автомобілів.

Аналіз наведених у табл. 1 даних показує, що починаючи з 2010 р. світовим лідером з виробництва автотранспортних засобів є Китай (28,0% світового

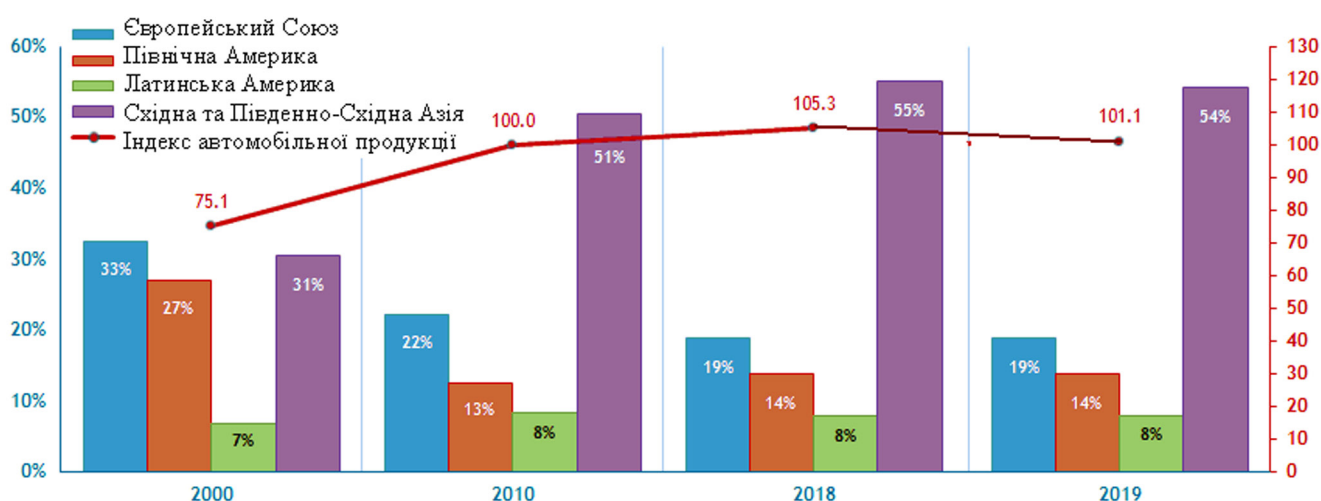


Рис. 1. Динаміка регіональної структури виробництва автомобілів у 2000–2018 рр.

Джерело: сформовано за даними [7; 13]

Таблиця 1

Динаміка виробництва автомобілів найбільшими країнами-продуцентами, тис. од.

Країна	Роки										2018		2019		Темп змін 2019/2018, %
	2000	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	тис. од.	% до загального обсягу	тис. од.	% до загального обсягу		
Китай	2069	18264	18418	19272	2217	23720	24503	28120	29020	27809	29,08	25721	28,02	-7,51	
США	12800	7761	8653	10326	11066	11661	12100	12232	11190	11315	11,83	10880	11,85	-3,84	
Японія	10140	9625	8398	9943	9630	9775	9278	9496	9694	9729	10,17	9684	10,55	-0,45	
Німеччина	5526	5906	6311	5649	5718	5908	6033	5746	5693	5120	5,35	4661	5,08	-8,97	
Індія	801	3536	3936	4175	3881	3840	4161	4357	4783	5175	5,41	4516	4,92	-12,73	
Мексика	1935	2345	2680	3002	3052	3365	3565	3600	4068	4101	4,29	3987	4,34	-2,77	
Республіка Корея	3144	4272	4657	4562	4521	4525	4556	4327	4115	4029	4,21	3651	3,98	-9,39	
Бразилія	1681	3382	3406	3423	3712	3146	2429	2157	2700	2880	3,01	2945	3,21	2,26	
Іспанія	3032	2388	2354	1979	2163	2403	2733	2885	2848	2820	2,95	2822	3,07	0,1	
Канада	2962	2071	2134	2453	2380	2394	2283	2370	2200	2021	2,11	1917	2,09	-5,16	
Росія	1202	1403	1988	2233	2175	1887	1384	1299	1551	1768	1,85	1720	1,87	-2,71	
Таїланд	325	1644	1458	2429	2457	1880	1915	1943	1989	2168	2,27	2014	2,19	-7,1	
Разом зазначені країни	45617	62597	64393	69446	52972	74504	74940	78532	79851	78932	82,54	74517	81,18	-5,59	
Інші країни світу	12757	15261	15715	14842	34328	15233	15130	12339	16820	16702	17,46	17270	18,82	3,4	
Довідково: Україна	31	83	105	76	50	29	8	5	9	7	0,01	7	0,01	9,69	
Всього у світі	58374	77858	80108	84288	87300	89737	90070	90871	96671	95635	100	91787	100	-4,02	

Джерело: складено та розраховано за даними [7]

виробництва в 2019 р.) [15], з випередженням американських, японських та європейських автомобільних концернів. Другу позицію займають США (11,9%), третю — Японія (10,6%). Тільки на ці три країни припадає 50,4%, а на дванадцять країн-лідерів — 81,2% світового виробництва автотранспортних засобів.

За результатами 2018 р., Індія стала четвертим за величиною світовим автомобільним ринком, оскільки, нарешті, випередила Німеччину за обсягами виробництва, але не змогла втримати позиції у 2019 р. Експерти все ж таки прогнозували Індії подальше зростання виробництва автомобілів у наступні кілька років, а також імовірність третього найбільшого ринку у 2021 р.

Динаміка виробництва автомобілів провідними світовими брендами подана на рис. 2.

У 2019 р. рейтинг найбільших світових автовиробників очолив концерн Toyota, що належить японській корпорації Toyota Motor Corporation, в той час як німецький Volkswagen AG виготовив близько 6,9 млн. легких автомобілів тільки під маркою

Volkswagen і посів друге місце. В результаті скандалу з обманом дизельного Volkswagen, який виник у вересні 2015 р., виробник Audi, Skoda, SEAT, Bugatti, Bentley, Lamborghini, Porsche, Scania, комерційних транспортних засобів VW та легкових автомобілів VW змушений був відкликати щонайменше 8,5 млн. транспортних засобів, які були обладнані пошкодженим пристроєм у двигунах.

Сучасні ринкові тенденції, зокрема перехід на більш легкі матеріали, а також на електричні та автономні транспортні засоби, практично знаменують собою революцію в автомобільній галузі. Зараз Tesla Motors з базовою моделлю Пало Альто знаходиться на передовій щодо тенденції електрифікації транспортних засобів. У 2019 р. Tesla поставила на ринок понад 367 тис. транспортних засобів, але все ж таки поки що продажі Volkswagen AG майже у 30 разів більші. Експерти оцінюють, що Tesla займає 1–2% американського ринку автомобілів [9; 16].

Згідно інформації консалтингової компанії «LMC Automotive» за 7 місяців 2019 р. у світі продано 50 млн. нових легкових і легких комерційних ав-

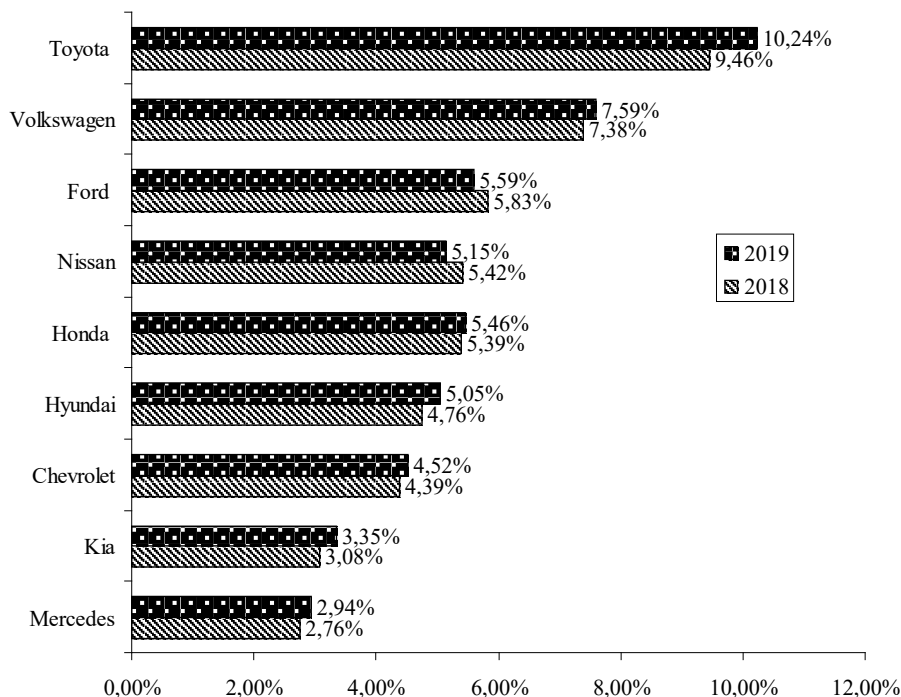


Рис. 2. Динаміка частки виробництва автомобілів провідними світовими брендами
Джерело: сформовано за даними [18; 19]

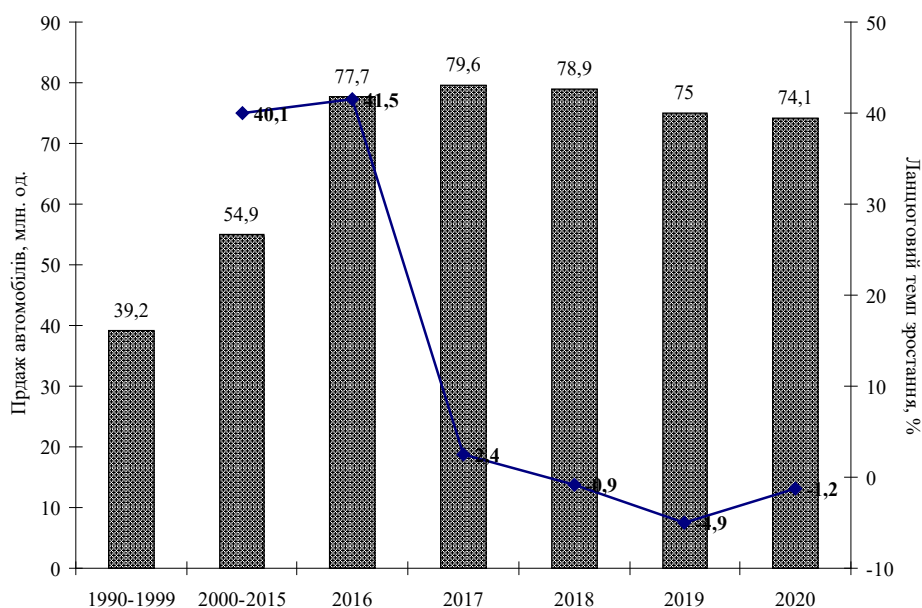


Рис. 3. Світова динаміка продажу автомобілів у 1990–2020 рр.
Джерело: розраховано за даними [20]

томобілів, що на 6,4% менше аналогічного періоду 2018 р. При цьому Китай контролює майже третину світових продажів і впевнено займає перше місце, США, які у 2009 р. втратили лідерство — друге, Японія — третє [16]. Очікування, що фізичні показники продажу автомобілів досягнуть у 2019 р.

80 млн. не справдилися. Попередні прогнози відзначають рівень світових продажів автомобілів у 2020 р. у 74 млн. (рис. 3)

Агентство Bloomberg з посиланням на оцінку банків Уолт-Стріт, повідомило, що пандемія коронавірусу COVID-19 призведе до втрати обсягів

виробництва в \$5,5 трлн. (майже 8% ВВП) до кінця наступного року. Це означає, що світ сьогодні занурюється в найглибшу рецесію мирного часу з 1930 рр., позаяк на вимогу урядів країн закрилась більшість бізнесу, а люди залишаються вдома. З великою імовірністю спад буде недовгим, але економікам країн і бізнесу потрібен буде час, щоб надолужити згаяне і втрачене. Повною мірою це стосується і галузі автомобілебудування. Навіть в оптимістичних прогнозах світовий ВВП повернеться до свого до кризового тренду не раніше 2022 р. Це приблизно такий же часовий проміжок, як і наслідки глобальної фінансової кризи 2008 р., хоча відновлення може виявитися ще повільнішим, ніж передбачають експерти [3].

Зараз очевидно, що світовий ринок автомобілів перейшов до фази зниження через рецесію світової економіки та пандемію COVID-19 практично у всіх країнах світу. Вплив цих домінуючих чинників настільки сильний, що очікується негативний попит на нові транспортні засоби протягом усього 2020 р. [14; 22].

У попередній період кон'юнктура ринку в таких країнах, як США та Німеччина характеризувалася «піком автомобіля», і продуценти особливо прагнули скористатися зростаючою ємністю азійських ринків для збільшення збуту. Однак продажі автомобілів в Китаї у 2019 р. знизились приблизно до 21 млн. од. Слід зазначити, що спад економіки Китаю є негативним чинником світового ринку автомобілів, оскільки провідні виробники сильно покладаються на Китай. Один лише Volkswagen AG, хоча і у співпраці з китайськими спільними підприємствами, у 2018 р. продав майже чотири мільйони легких транспортних засобів у Китаї. Очікується, що автовиробники здійснюватимуть безпрецедентні інвестиційні програми для утримання бізнесу не тільки в Китаї, але і на ринках Східної та Південно-Східної Азії.

«LMC Automotive» зазначає, що у 2019 р. продажі тільки легкових автомобілів в світі знизились на 4,4% — до 75 млн. од. Це розцінюється як наймасштабніший обвал ринку з часів світової фінансової кризи 2008 р. Згідно з дослідженням цієї консалтингової компанії, продаж легкових автомобілів скоротився у більшості регіонів світу. Найбільше зниження зафіксовано в Китаї (на 8,3%), Мексиці (8%), Канаді (3,4%) і Аргентині (43,1%) [9].

Основним чинником спадної кон'юнктури глобального ринку стало зниження попиту на автомобілі, особливо в Китаї, на частку якого сьогодні припадає майже 25% світових продажів транспортних засобів. Зниження китайського попиту на легкові автомобілі експерти пов'язують із загостренням

тарифної війни між КНР і США. Незважаючи на підписану у січні 2020 р. торговельну угоду, експерти не очікують відновлення китайського та американського автомобільних ринків найближчим часом. Торговельні обмеження не тільки негативно вплинули на попит на автомобілі, а і завдали відчутного удару виробникам комплектуючих, що призвело до зниження виробничої активності в автомобільній галузі. Прогнозується, що до 2021 р. китайський автомобільний ринок залишиться найбільшим в світі, але скоротиться ще мінімум на 10%. Суттєве послаблення очікується на ринках США, Європи та Індії.

Стримуючим чинником кон'юнктури світового ринку автомобілів стало глобальне посилення екологічних стандартів. З 2020 р. в Європі дозволено продаж нових автомобілів тільки з двигунами, які відповідають стандарту Євро-5. Норма дозволяє бензиновим машинам скорочувати викиди сірки на 80%, сажі — на 25% і оксидів азоту — на 25%. У Китаї аналогічний стандарт вже введений. Однак експерти стверджують, що нові екологічні стандарти ускладнюють роботу автовиробників і негативно впливають на продаж автомобілів. Справа у тому, що компаніям доводиться підлаштовувати виробничі цикли під нові екологічні вимоги, а це вимагає додаткових коштів і значно знижує фінансову стійкість автомобільних концернів.

Більше того, посилення заходів щодо боротьби із забрудненням навколишнього середовища не тільки позначається на виробництві, але й знижує попит на бензинові і дизельні автомобілі. Автовласники країн з соціально-орієнтованою економікою все більше використовують громадський транспорт та інші засоби пересування. Так, наприклад, у 2018 р. виробничі доходи від продажу електровелосипедів досягли \$15 млрд., і очікується щорічний продаж такого екологічного транспорту обсягом 50 млн. од. в період до 2025 р. [9].

Зниження кон'юнктури світового ринку автомобілів, як правило, призводить до уповільнення темпів промислового виробництва в світі. Експерти зазначають, що в короткостроковому періоді така ситуація посилить уповільнення глобальної економіки. МВФ попередньо погіршив прогноз зростання світового ВВП з 3,4% до 3,3% у 2020 р. і з 3,6% до 3,4% у 2021 р. [6; 9].

Світовий продаж легкових та легких комерційних транспортних засобів у 2018 р. скоротився на 0,5% до 86 млн. од. Як бачимо з табл. 2, автомобілі таких продуцентів як Volkswagen Group, Toyota Motor Corporation та Renault-Nissan Alliance у 2018–2019 рр. продавались найуспішніше. При цьому Toyota була провідною маркою автомобілів, Toyota

Таблиця 2

Динаміка продажу автомобілів провідними світовими виробниками у 2018–2019 рр.

Виробник	Продаж, млн.од.		Темп змін, 2019/2018, %	Частка, %		Рейтинг	
	2018	2019		2018	2019	2018	2019
Volkswagen Group	10,34	10,44	-1,0	11,8	12,2	1	1
Toyota Motor Corporation	9,70	9,49	+2,2	10,7	11,4	3	2
Renault-Nissan Alliance	9,22	9,80	-5,9	11,1	10,8	2	3
General Motors	7,75	8,68	-10,7	9,8	9,1	4	4
Hyundai-Kia	7,20	7,28	-1,1	8,2	8,5	5	5
Ford Group	4,90	5,31	-7,7	6	5,8	6	6
Honda Motor	4,83	4,85	-0,5	5,5	5,7	7	7
F.C.A.	4,36	4,54	-3,8	5,1	5,1	8	8
P.S.A.	3,18	3,50	-9,1	3,9	3,7	9	9
Mercedes Daimler	2,62	2,54	+3,3	2,9	3,1	11	10

Джерело: складено за даними [17]

Corolla стала улюбленою у світі стандартною моделлю легкових автомобілів, а Ford F-Series — моделлю з найбільшою кількістю продаж. Позашляховики у 2018 р. зайняли частку 36% світового ринку нових автомобілів з показником продаж 30 млн. од., а продаж електромобілів збільшився на 74% [17]. Найпопулярнішими марками за показниками продаж стали: Toyota — 5,1 млн. (+ 1,7%), Volkswagen — 3,6 млн. (-6,3%) і Ford — 2,8 млн. (-10,2%), а лідерами моделей: Toyota Corolla — 0,7 млн. (-0,5%), Ford F-Series — 0,6 млн. (-0,1%) і Toyota RAV4—0,5 млн. (+7,3%).

Слід відзначити, що 2018 р. ознаменувався різновекторною кон'юнктурою світового ринку автомобілів, позаяк їх продаж знизився вперше з 2009 р. на фоні майже рекордних фізичних обсягів продажу в наступні роки.

Вагомим відчутним чинником кон'юнктури стала торговельна напруга між найбільшими світовими економіками, політичні зміни на ключових ринках, нові загрози статус-кво автомобільної галузі. Позитивно, що сильні результати в Індії, Бразилії, Росії та Південно-Східній Азії компенсували зупинення продаж у Європі, Китаї та США. Зниження продаж автомобілів на китайському ринку спричинило негативні наслідки на решті світового ринку в 2018 р., позаяк на Китай припадає майже 30% світового продажу транспортних засобів. Окрім цього, несприятлива кон'юнктура була спричинена невизначеністю на європейському ринку після події Brexit та запровадження складніших екологічних норм. Автомобільна промисловість також відреагувала на зміни лідерства серед найбільших світових виробників автомобілів, до яких не завжди легко пристосуватися.

Згідно з даними AUTO-Consulting [12], зусиллями усіх автомобільних операторів через автосалони у 2018 р. в Україні вдалося реалізувати 78,4 тис. нових легкових автомобілів. Це лише трохи менше (-2,35%), ніж у 2017 р., коли було реалізовано 80,3 тис. автомобілів. Таким чином, український автомобільний ринок за підсумками 2018 р. був на 23-му місці в Європі. За обсягами продажів нових автомобілів Україна порівнюється зі Словенією, і поступається Словаччині, Греції, Фінляндії та Ірландії, де число жителів в рази відрізняється від нашої країни.

Загалом у 2018 р. в ЄС реалізували 15,2 млн. нових автомобілів, що тільки на 0,1% більше, ніж в 2017 р. З урахуванням України, Білорусії, Росії та інших країн, що не входять до ЄС, європейський ринок склав 17,5 млн. продаж нових автомобілів, що на 1,2% більше, аніж роком раніше. Зростання продажів спостерігалось в Росії (+ 12,8%, реалізовано 1,8 млн. автомобілів), в Білорусії автомобільний ринок досяг показника 52,8 тис. продаж нових авто зі зростанням + 54,2%. Істотно зріс ринок Польщі (+ 9,4%, 532 тис. автомобілів), Угорщини (+ 17,5%, 136,5 тис. автомобілів), Румунії (+ 23%, 130,9 тис. автомобілів), Литви (+ 25,4%, 32,4 тис. автомобілів). Варто підкреслити, що такі значні показники зростання продажу нових автомобілів в цих країнах спостерігаються вже не один рік.

У 2019 р. в Україні було реалізовано 89,4 тис. нових легкових автомобілів, що на 14% більше, ніж у попередній рік. При цьому, за даними AUTO-Consulting, цілий ряд автомобільних трейдерів демонстрували ще більші показники зростання. А справжнім бумом зростання продаж нових автомобілів став грудень 2019 р., коли автодилери фіксували показник 45% [1].

Динаміка продаж нових автомобілів в Україні стосовно брендів представлена у табл. 3.

Як бачимо з табл. 3, 2019 р. був найуспішнішим для бренду Renault. Дилери французької марки змогли продати на 69% більше легкових автомобілів порівняно з попереднім роком і впевнено зайняли перше місце за обсягами продажу в Україні. Друге місце у продажах нових авто зайняла Toyota, дилери якої збільшили обсяги продажу на 31%. Третє місце у рейтингу посіла корейська Kia. Показово, що корейський бренд за 2019 р. наростив продажі автомобілів в Україні на 58% і піднявся у рейтингу відразу на 4 позиції. Досить високу динаміку продажу продемонстрували автомобілі бренду Skoda (+15%), Nissan і Hyundai утримали попередні показники продажу на українському ринку. Показники табл. 4 свідчать, що ще одним проривом 2019 р. стало стрімке зростання продажу автомобілів Peugeot. Дилери Peugeot змогли не тільки увійти в ТОП-10 продаж нових автомобілів на українському ринку, але і покращити свої позиції в рейтингу відразу

на 5 пунктів. Найбільший спад продажів (на 24%) відбувся у Volkswagen. У преміальному сегменті в 2019 році статус бренду № 1 за обсягами продажу мав BMW: дилери «баварців» додали в продажах 22%. Помітно зросли продажі і у японського бренду Mitsubishi (+11%). Наростили продажі також дилери Citroen, Chery, Land Rover, Fiat і Volvo [1]. Таким чином у 2020 р. автомобільний ринок України увійшов з непоганою динамікою відновлення, але подальша короткострокова кон'юнктура буде спадною через пандемію коронавірусу COVID-19 і погіршення загальногосподарської кон'юнктури [5].

Основними детермінантами розвитку кон'юнктури світового ринку автомобілів продовжують бути, по-перше, економічні (доходи населення, інфляція, безробіття, співвідношення доходів населення та ціни на автомобілі, показники глобального ВВП і його тенденції, стабільність валютного курсу, витрати населення та споживання); по-друге, експлуатаційні характеристики транспортних засобів (споживання палива; наявність, доступність та розвиток

Таблиця 3

Динаміка продажу нових автомобілів в Україні у розрізі брендів

Марка авто	Рік				Темп змін, 2019/2018%	Рейтинг		Зміна місця у рейтингу
	2018		2019			2018	2019	
	продаж, од.	частка, %	продаж, од.	частка, %				
Renault	8 691	11,09	14 650	16,38	68,57	2	1	+1
Toyota	9 631	12,29	12 624	14,11	31,08	1	2	-1
Kia	4 811	6,14	7 603	8,50	58,03	7	3	+4
Skoda	5 393	6,88	6 214	6,95	15,22	4	4	без змін
Nissan	5 189	6,62	5 317	5,94	2,47	5	5	без змін
Hyundai	4 877	6,22	5 118	5,72	4,94	6	6	без змін
Volkswagen	6 185	7,89	4 698	5,25	-24,04	3	7	-4
Peugeot	2 190	2,79	2 655	2,97	21,23	13	8	+5
Suzuki	2 618	3,34	2 618	2,93	0,00	10	9	+1
Mazda	3 033	3,87	2 568	2,87	-15,30	8	10	-2
BMW	1 980	2,53	2 414	2,70	21,92	15	11	+4
Mitsubishi	2 129	2,72	2 366	2,65	11,13	14	12	+2
Mercedes-Benz	2 401	3,06	2 248	2,51	-6,40	12	13	-1
Lexus	1 472	1,88	1 712	1,91	16,30	16	14	+2
Ford	2 577	3,29	1 707	1,91	-33,80	11	15	-4
Audi	2 790	3,56	1 700	1,90	-39,07	9	16	-7
Chery	1 209	1,54	1 672	1,87	38,30	19	17	+2
Citroen	1 366	1,74	1 617	1,81	18,37	17	18	-1
Fiat	900	1,15	1 260	1,41	40,00	20	19	+1
Land-Rover	753	0,96	1 109	1,24	47,28	22	20	+2
Інші	8 191	10,45	7 569	8,46	-7,59			
Разом	78 386	100	89 439	100	14,10			

Джерело: складено та розраховано за даними [12]

сервісних можливостей, вартість обслуговування та утримання автомобіля); по-третє, інфраструктурні (шосейні дороги, транспортні коридори, мережі АЗС тощо), а також політична стабільність, вартість палива, альтернативні види транспорту [11]. Слід зазначити, що практично всі дослідники відзначали посилення конкуренції на світовому і національних ринках нових легкових автомобілів. Крім того, хочемо підкреслити значну залежність автомобільного ринку від соціально-економічної ситуації в країні і можливостей уряду в частині заходів підтримки галузі та обмеження імпортного споживчого попиту.

Висновки і перспективи подальших досліджень у даному напрямі. Світовий ринок автомобілів є одним з найрозвиненіших товарних ринків, на якому сконцентрована величезна кількість виробників та продавців автотранспортних засобів. Характерною ознакою цього ринку є постійна і жорстка конкуренція між виробниками, особливо в сегменті легкових автомобілів. Провідні світові автомобільні концерни з року в рік виборюють своїх споживачів, здійснюючи маркетингову диверсифікацію збуту автомобільної продукції.

За аналізований період розвиток кон'юнктури світового ринку автомобілів визначали такі чинники, як зрушення, уніфікація та «китаїзація» заради зниження ціни; зростання впливу технологічних інновацій у розробці силових агрегатів автомобілів (збільшувалась кількість автомобілів з гібридними паливно-електричними двигунами); виготовлення

автомобілів виключно на електричній енергії, водневих паливних елементах тощо.

Країнами-лідерами з виробництва автомобілів були країни, економіка яких стрімко розвивається (Китай, Бразилія, Індія), а також промислово розвинуті країни (США, Японія, Південна Корея, Іспанія, Франція, Німеччина, Великобританія).

Домінуючі позиції на світовому ринку автомобілів займають провідні автоконцерни Toyota Motor Corporation, General Motors, Renault Nissan, Hyundai Motors, Volkswagen Group, Ford Motor Company, SAIS (Shanghai Automotive International Co.), Fiat Auto, Honda, Daimler AG, PSA Peugeot Citroen, BMW, Suzuki Motor Corporation, Tata Motors, продажі кожного з яких перевищують мільйон автомобілів щорічно.

Світовий ринок автомобілів переходить до фази зниження через рецесію світової економіки та пандемію COVID-19 практично у всіх країнах світу. Вплив цих екзогенних чинників настільки сильний, що очікується негативний попит на нові транспортні засоби протягом усього 2020 р. Зазначені чинники призведуть до зміни купівельної поведінки споживачів транспортних засобів, нової ери усвідомленого споживання, прискорять консолідацію та трансформацію автомобільної галузі.

Зважаючи на те, що автомобільна промисловість є одним з найважливіших сегментів як світової економічної системи, так і господарств багатьох країн, дослідження кон'юнктури світового ринку автомобілів не втратять своєї актуальності.

Література

1. Автомобильный рынок Украины 2019/2020. URL: <https://inventure.com.ua/analytics/investments/avtomobilnyj-gupok-ukrainy-2019-2020> (дата звернення: 10.04.2020)
2. Бодрова Н. Е. Аналіз світових тенденцій розвитку автомобільної промисловості / Н. Е. Бодрова, К. П. Булатов // Бізнес Інформ. 2013. № 1. С. 78–83.
3. Збитки глобальній економіці від пандемії складуть понад \$5 трлн. — Bloomberg. URL: <https://www.pravda.com.ua/news/2020/04/9/7247143/> (дата звернення: 10.04.2020)
4. Ковалевський Л. Г. Світовий автомобільний ринок: сучасний стан, особливості та перспективи розвитку / Л. Г. Ковалевський, Н. Ю. Коровайченко // Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право: Науковий журнал. Серія: Економічні науки. ISSN1028-7507 № 5–6 (82–83) 2015. URL: [http://zt.knteu.kiev.ua/files/2015/5-6%20\(82-83\)/7.pdf](http://zt.knteu.kiev.ua/files/2015/5-6%20(82-83)/7.pdf) (дата звернення: 10.04.2020)
5. Коронавірус дістався автопрому: що буде з поставками автівок в Україну. URL: <https://minfin.com.ua/ua/2020/03/11/41701975/> (дата звернення: 10.04.2020)
6. Мировой рынок автомобилей пострадает из-за нового коронавируса. URL: <https://afn.by/news/i/273403> (дата звернення: 10.04.2020)
7. Офіційний сайт Міжнародної організації підприємств автомобільної промисловості (International Organization of Motor Vehicle Manufacturers –IOMVM). URL: <http://oica.net/> (дата звернення: 10.04.2020)
8. Проноза П. В. Світове автомобілебудування: сучасні тенденції та перспективи розвитку / П. В. Проноза // Бізнес Інформ. 2015. № 8. С. 118–125.

9. Резкое торможение: с чем связан рекордный за 11 лет обвал мирового автомобильного рынка. URL: <https://russian.rt.com/business/article/709793-avtomobili-rynok-snizhenie> (дата звернення: 10.04.2020)
10. Рифьяк Р. Р. Світовий та вітчизняний ринки автомобілів: порівняльний аналіз / Р. Р. Рифьяк. URL: http://www.rusnauka.com/19_AND_2013/Economics/16_142648.doc.htm (дата звернення: 10.04.2020)
11. Савич О. П. Сучасні тенденції і перспективи розвитку глобального автомобільного ринку / О. П. Савич. // Ефективна економіка. 2016. № 10. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5178> (дата звернення: 10.04.2020)
12. Украинский рынок новых авто в 2019 году продемонстрировал стабильный рост. URL: <http://autoconsulting.ua/article.php?sid=45548> (дата звернення: 10.04.2020)
13. Asia produces more than every second car in the world. URL: <https://www.quest-trendmagazine.it/industria-automobilistica/internationalizzazione/world-region-automobile-production.html> (дата звернення: 10.04.2020)
14. Coronavirus expected to slam 2020 global car sales. URL: <https://www.nbcnews.com/business/autos/coronavirus-expected-slam-2020-global-car-sales-n1143571> (дата звернення: 10.04.2020)
15. Estimated passenger car production in selected countries in 2018, by country (in million units). URL: <https://www.statista.com/statistics/226032/light-vehicle-producing-countries/> (дата звернення: 10.04.2020)
16. Five reasons the car industry is struggling. URL: <https://www.bbc.com/news/business-48545733> (дата звернення: 10.04.2020)
17. Global Auto Market. The ranking by manufacturer in 2019. URL: <https://focus2move.com/world-car-group-ranking/> (дата звернення: 10.04.2020)
18. Global automotive market share in 2019, by brand. URL: <https://www.statista.com/statistics/316786/global-market-share-of-the-leading-automakers/> (дата звернення: 10.04.2020)
19. Global car market share of the world's largest automobile OEMs in 2018. URL: <https://www.statista.com/statistics/316786/global-market-share-of-the-leading-automakers/> (дата звернення: 10.04.2020)
20. Number of cars sold worldwide from 1990 to 2020 (in million units). URL: <https://www.statista.com/statistics/200002/international-car-sales-since-1990/> (дата звернення: 10.04.2020)
21. The dramatic internationalization of the locations of worldwide automobile production. URL: <https://www.quest-trendmagazine.it/industria-automobilistica/internationalizzazione/internationalization-of-automobile-production.html> (дата звернення: 10.04.2020)
22. This industry was crippled by the coronavirus — here's how it's fighting back. URL: <https://www.weforum.org/agenda/2020/02/coronavirus-china-automotive-industry/> (дата звернення: 10.04.2020)

References

1. InVenture Investment Group (2020), «Avtomobilnyy rynek Ukrainy 2019/2020», available at: <https://investure.com.ua/analytics/investments/avtomobilnyj-rynok-ukrainy-2019-2020> (Accessed 10 April 2020).
2. Bodrova N. E., Bulatov K. P. «Analiz svitovykh tendentsii rozvytku avtomobilnoi promyslovosti» [Analysis of global trends in the automotive industry]. *Biznes Inform.* 2013. № 1. S. 78–83.
3. Internet-Vydannja «Ukrainsjka Pravda» (2020), «Zbytky globalnij ekonomici vid pandemiji skladutj ponad \$5 trln — Bloomberg», available at: <https://www.pravda.com.ua/news/2020/04/9/7247143/> (Accessed 10 April 2020).
4. Kovalevsjkyj L., Korovajchenko N. «Svitovyj avtomobilnyj rynek: suchasnyj stan, osoblyvosti ta perspektyvy rozvytku» [Global automotive market: current status, special aspects and development prospects]. *Zovnishnja torghivlja: ekonomika, finansy, pravo: Naukovyj zhurnal. Serija: Ekonomichni nauky.* ISSN1028–7507 № 5–6 (82–83) 2015. [Online], available at: [http://zt.knteu.kiev.ua/files/2015/5-6%20\(82-83\)/7.pdf](http://zt.knteu.kiev.ua/files/2015/5-6%20(82-83)/7.pdf)
5. MinfinMedia (2020), «Koronavirus distavsja avtopromu: shho bude z postavkamy aktivok v Ukrajinu», available at: <https://minfin.com.ua/ua/2020/03/11/41701975/> (Accessed 10 April 2020).
6. AFN.BY (2020), «Mirovoy rynek avtomobiley postradaet iz-za novogo koronavirusa», available at: <https://afn.by/news/i/273403> (Accessed 10 April 2020).
7. Svitova asotsiatsiia vyrobnykiv avtotransportnykh zasobiv: ofitsiyni sait. <http://www.oica.net/>
8. Pronoza P. V. «Svitove avtomobilebuduvannia: suchasni tendentsii ta perspektyvy rozvytku» [World automobile production: modern trends and development Prospects]. *Biznes Inform.* 2015. № 8. S. 118–125.
9. RT News (2020), «Rezkoe tormozhenie: s chem svyazan rekordnyy za 11 let obval mirovogo avtomobilnogo rynku», available at: <https://russian.rt.com/business/article/709793-avtomobili-rynok-snizhenie> (Accessed 10 April 2020).
10. Ryfiak R. R. «Svitovi ta vitchyzniani rynky avtomobiliv: porivnialnyi analiz». [Global and domestic car markets: a comparative analysis]. [Online], available at: http://www.rusnauka.com/19_AND_2013/Economics/16_142648.doc.htm.

11. Savych O. P. «Suchasni tendenciji i perspektyvy rozvytku ghlobaljnogho avtomobilnogho rynku» [Modern trends and prospective of the global car market]. *Efektivna ekonomika*. 2016. № 10. [Online], available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5178>
12. Informatsionno-analiticheskaya gruppa «AutoConsulting» (2020), «Ukrainskiy rynek novykh avto v 2019 godu prodemonstriroval stabilnyy rost», available at: <http://autoconsulting.ua/article.php?sid=45548> (Accessed 10 April 2020).
13. Quest Trend Magazine (2019), «Asia produces more than every second car in the world», available at: <https://www.quest-trendmagazine.it/industria-automobilistica/internationalizzazione/world-region-automobile-production.html> (Accessed 10 April 2020).
14. NBC News Digital (2020), «Coronavirus expected to slam 2020 global car sales», available at: <https://www.nbcnews.com/business/autos/coronavirus-expected-slam-2020-global-car-sales-n1143571> (Accessed 10 April 2020).
15. Statista, Estimated passenger car production in selected countries in 2018, by country (in million units). The Global Statistics Portal. Retrieved from: <https://www.statista.com/statistics/226032/light-vehicle-producing-countries/> (Accessed 10 April 2020)
16. BBC (2019), «Five reasons the car industry is struggling», available at: <https://www.bbc.com/news/business-48545733> (Accessed 10 April 2020)
17. Market Intelligence & Consulting firm «Focus2move» (2020) «Global Auto Market. The ranking by manufacturer in 2019», available at: <https://focus2move.com/world-car-group-ranking/> (Accessed 10 April 2020)
18. Statista, Global automotive market share in 2019, by brand. The Global Statistics Portal. Retrieved from: <https://www.statista.com/statistics/316786/global-market-share-of-the-leading-automakers/> (Accessed 10 April 2020)
19. Statista, Global car market share of the world's largest automobile OEMs in 2018. The Global Statistics Portal. Retrieved from: <https://www.statista.com/statistics/316786/global-market-share-of-the-leading-automakers/> (Accessed 10 April 2020)
20. Statista, Number of cars sold worldwide from 1990 to 2020 (in million units). The Global Statistics Portal. Retrieved from: <https://www.statista.com/statistics/200002/international-car-sales-since-1990/> (Accessed 10 April 2020)
21. Quest Trend Magazine (2019), «The dramatic internationalization of the locations of worldwide automobile production», available at: <https://www.quest-trendmagazine.it/industria-automobilistica/internationalizzazione/internationalization-of-automobile-production.html> (Accessed 10 April 2020)
22. International Organization for Public-Private Cooperation «World Economic Forum» (2020), «This industry was crippled by the coronavirus — here's how it's fighting back», available at: <https://www.weforum.org/agenda/2020/02/coronavirus-china-automotive-industry/> (Accessed 10 April 2020)