

Електронне наукове фахове видання "Ефективна економіка" включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки (Категорія «Б», Наказ Міністерства освіти і науки України від 11.07.2019 № 975) [www. economy.nayka.com.ua](http://www.economy.nayka.com.ua) | № 4, 2021 | 29.04.2021 р.

DOI: [10.32702/2307-2105-2021.4.78](https://doi.org/10.32702/2307-2105-2021.4.78)

УДК: 338.32.053 + 339.944.2

С. В. Нараєвський,
к. е. н., доцент кафедри міжнародної економіки, Національний технічний університет
України «Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського»
ORCID ID: 0000-0001-5527-893X

ПОСИЛЕННЯ ПОЗИЦІЙ КРАЇН ЦЕНТРАЛЬНОЇ ТА СХІДНОЇ ЄВРОПИ НА ЄВРОПЕЙСЬКОМУ ТА СВІТОВОМУ АВТОМОБІЛЬНОМУ РИНКУ

S. Naraievskyi
PhD in Economics, Associate Professor of the Department of International Economics, National
Technical University of Ukraine «Igor Sikorsky Kyiv Polytechnic Institute», Kyiv

STRENGTHENING THE POSITIONS OF CENTRAL AND EASTERN EUROPEAN COUNTRIES IN THE EUROPEAN AND WORLD AUTOMOBILE MARKET

У статті проаналізовано ситуацію у світовому та європейському автомобілебудуванні у XXI ст. Зазначено основні тенденції у світовому автомобілебудуванні: втрата лідируючих позицій автомобілебудівними компаніями зі США та вихід у світові лідери японської компанії Toyota і німецької Volkswagen, зростання частки країн Азії у світовому автомобілебудуванні, протягом останнього десятиліття поступовий перехід від дослідного до промислового виробництва електромобілів. Визначено, що протягом XXI ст. світове автомобілебудування розвивалось досить динамічно, а автомобілебудування у Європі, за обсягами виробництва, залишилось приблизно на тому ж рівні, що і на початку століття. Окремо наголошується, що у європейському автомобілебудуванні відбувається поступовий перерозподіл виробничих потужностей, що обумовлено скороченням обсягів виробництва автомобілів у країнах Західної Європи та, навпаки, зростанням обсягів виробництва в країнах Центральної та Східної Європи. Зазначено, що не дивлячись на певне скорочення обсягів виробництва автомобілів, Німеччина залишається європейським та одним зі світових лідерів у цій галузі. Серед країн Центральної та Східної Європи до найбільш успішних у розвитку власного автомобілебудування слід віднести Чехію і Словаччину. Цим країнам вдалося створити умови для залучення провідних світових автовиробників на свою територію, побудувати нові сучасні підприємства і суттєво збільшити обсяги виробництва автомобілів. Україна, через сукупність несприятливих факторів, навпаки, зазнала суттєвого скорочення виробництва автомобілів. Наголошується, що поступовий перехід на електромобілі відкриває нові можливості як перед існуючими виробниками, так і перед новими компаніями, що бажать долучитися до цієї сфери діяльності.

This article analyzes the world and European automotive industry in the XXI century. The main trends of the world automotive industry during this period were noted: the loss of leading positions by automotive companies from the US and the entry into the world leaders of the Japanese company Toyota and German company Volkswagen, the growing share of Asian countries in the

global automotive industry, as well as a gradual transition from experimental to industrial production of electric vehicles over the last decade.

It is determined that during the XXI century the world automotive industry has been developing quite dynamically, and at the same time the automotive industry in Europe, in terms of production volumes, remained at about the same level as at the beginning of the century. In addition, this analysis emphasized that there is a gradual redistribution of production capacity in the European automotive industry due to the reduction of car production in Western Europe and, conversely, the growth of production in Central and Eastern Europe. Among Western European countries were noted such features as: firstly, car production has decreased slightly in some countries (ex.: Germany, Spain), secondly, several countries (ex.: Portugal, Austria, Finland), managed to increase car production, and thirdly, Belgium experienced the largest reduction car production. Also, it was confirmed that Germany still remains one of the world's and European leaders in car production according to production volumes, research in this area and the highest share of cars in the expensive price segment in production and exports.

Among the countries of Central and Eastern Europe, the Czech Republic and Slovakia are the most successful in the development of their own automotive industries. These countries created attractive conditions for the world's leading automakers, built new modern enterprises and significantly increased car production. The automotive industry in Ukraine because of unfavorable factors (such as: economic crisis, accession to the World Trade Organization, bad choice of strategic partners, military action on the Ukrainian territory) has been significantly reduced. This article demonstrated that the most important issue for the Ukraine's automotive industry is the loading of existing production facilities, rather than the construction of new enterprises. Also, it is emphasized that the gradual transition to cars with electric motors opens up new opportunities for both existing manufacturers and new companies wishing to join this field.

Ключові слова: *автомобілебудування; країни Західної Європи; країни Центральної та Східної Європи; транснаціональні корпорації; частка ринку; обсяги виробництва.*

Key words: *automotive industry; country of Western Europe; country of Central and Eastern Europe; transnational corporations; market share; production volumes.*

Постановка проблеми. Автомобільна промисловість (автомобілебудування) є однією з найважливіших галузей машинобудування, що обумовлено масштабами виробництва кінцевої продукції (в межах 56,3 – 97,3 млн авто на рік протягом періоду 2000 – 2020 рр.) та мультиплікативним ефектом, який ця галузь справляє на інші галузі промисловості (чорна та кольорова металургія, хімічна промисловість, скляна промисловість, електроніка, електротехніка, комп'ютерна техніка та ін.) та сферу послуг (продаж та обслуговування автомобілів, розвиток та утримання транспортної інфраструктури) [1]. Деяким країнам Центральної та Східної Європи вдалося досягти значних успіхів у розвитку автомобільної промисловості, а окремим країнам цього зробити не вдалося. До найуспішніших слід віднести Чехію та Словаччину, у яких автомобілебудування забезпечує створення близько 10 % ВВП, понад 20 % загальних обсягів промислового виробництва та займає найбільшу частку у експорті цих країн. Україна, навпаки, після 2008 р. зазнала суттєвого скорочення обсягів виробництва автомобілів. Це зумовлює доцільність проведення аналізу зміни обсягів виробництва автомобілів протягом XXI ст. у країнах Європи, загалом, та у країнах Центральної та Східної Європи, зокрема.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Найбільш ґрунтовну та об'єктивну інформацію стосовно розвитку ситуації у світовому автомобілебудуванні наводить Міжнародна асоціація виробників автомобілів (International Organization of Motor Vehicle Manufacturers – OICA), що розміщується в м. Париж [1]. Ця організація об'єднує 36 національних асоціацій виробників автомобілів, серед яких є і Асоціація українських автовиробників «Укравтопром» (Ukrainian Motor Vehicle Manufacturers Association – UkrAutoprom) [2]. По країнам Європи детальну статистику з виробництва та продажу автомобілів наводить Асоціація європейських виробників автомобілів (European Automobile Manufacturers Association – АСТА), розміщується у м. Брюссель [3]. Автомобільний портал «Auto.Verciti» надає статистику за період 2005 – 2020 рр. з виробництва автомобілів по країнам та по окремим маркам автомобілів [4]. Також, в Україні та закордоном, існує значна кількість друкованих періодичних видань та електронних джерел, що аналізують ситуацію в автомобілебудуванні. В Україні слід виділити інформаційно-аналітичну групу «Автоконсалтинг» [5].

Постановка завдання. Метою статті є проведення аналізу зміни обсягів виробництва автомобілів у країнах Європи, загалом, та у країнах Центральної та Східної Європи, зокрема. Завданнями статті є дослідження успіхів окремих країн Центральної та Східної Європи у розвитку власного автомобілебудування і визначення основних причин, що цей успіх зумовили, з подальшою можливістю перейняти цей досвід автовиробниками з України.

Методологічну основу дослідження становлять методи статистичного дослідження, порівняльного аналізу, факторного аналізу, логічного узагальнення.

Виклад основного матеріалу дослідження. Автомобілебудування є однією з найбільш важливих галузей промисловості в економіці багатьох розвинутих країн (Німеччина, Японія, Південна Корея, США, Канада та ін.) та в економіці країн, що розвиваються і країн з перехідною економікою (Мексика, Бразилія, Таїланд та ін.). Автомобілебудування позитивно впливає на розвиток інших галузей економіки забезпечуючи, на одне робоче місце, до 3 – 5 робочих місць в інших галузях промисловості, а враховуючи сферу послуг до 7 – 10 робочих місць.

У ХХІ ст. світове автомобілебудування динамічно розвивалося, але було зафіксовано декілька періодів зі скорочення загальносвітових обсягів виробництва автомобілів. У 2000 р. загальносвітові обсяги виробництва автомобілів становили 58,4 млн шт., а за підсумками 2020 р. – 76,1 млн шт. (зростання на 30,3 %). Найменший обсяг виробництва автомобілів у ХХІ ст. було зафіксовано у 2001 р. на рівні 56,3 млн шт., а найвищий у 2017 р. на рівні 97,3 млн шт. (зростання на 72,8 %). Скорочення обсягів виробництва автомобілів у ХХІ ст. були зафіксовані у 2008 – 2009 рр. (у 2007 р. обсяги виробництва становили 73,3 млн шт., у 2008 р. – 70,7 млн шт., а у 2009 – 61,8 млн шт., скорочення на 15,7 %) та починаючи з 2017 р. по 2020 р. включно (скорочення на 21,8 %). Також, світове автомобілебудування зазнало суттєвих трансформацій, серед яких можна виділити такі [1; 4]:

- втрата транснаціональними корпораціями (ТНК) зі США (GM, Ford, Chrysler) лідируючих позицій у світовому автомобілебудуванні та вихід у лідери японської компанії Toyota у 2008 р., німецької компанії Volkswagen у 2012 р., а в подальшому ці дві компанії періодично змінюють одна одну на вершині світового рейтингу найбільших виробників автомобілів;

- зростання виробничих потужностей у країнах з перехідною економікою та в країнах, що розвиваються, а також зростання частки країн Азії у загальносвітовому автомобільному виробництві;

- протягом другого десятиліття ХХІ ст. відбувається поступовий перехід від дослідного до промислового виробництва електромобілів та анонсується відмова від виробництва автомобілів з двигунами внутрішнього згорання у наступні 10 – 20 років провідними автовиробниками.

У 90-х роках ХХ ст. у світовому автомобілебудуванні можна було розглядати три основні центри (США, країни Західної Європи, Японія) то, наразі, доцільно розглядати також три центри автомобілебудування, але у розширеному вигляді: Північна Америка (США, Канада, Мексика), Європа (Німеччина та ін.), Азія (Китай, Японія, Південна Корея, Індія та ін.). Найбільше зростання виробництва автомобілів протягом цього періоду було досягнуто у країнах Азії, а на рівні окремої країни у Китаї. Китайська Народна Республіка у 2009 р. за обсягом виробництва автомобілів (13,8 млн шт.), яке зросло на 48,3 % до попереднього року, випередила Японію (7,9 млн шт.), яка зазнала спаду майже на третину (–31,5 %) і вийшла на перше місце у світі. За підсумками 2020 р. до першої п'ятірки провідних виробників автомобілів входило три країни з Азії: Китай (25,2 млн шт., перше місце), Японія (8,0 млн шт., 3-є місце), Південна Корея (3,5 млн шт., 5-те місце). Індія знаходилась на шостому місці (3,4 млн шт.) у загальносвітовому рейтингу провідних автовиробників [1; 4].

Якщо на світовому автомобільному ринку зростає роль країн Азії, то на рівні Європи можна прослідкувати послаблення позицій країн Західної Європи та посилення позиції країн Центральної та Східної Європи. Обсяги виробництва автомобілів у окремих регіонах Європи наведено у табл. 1, а частку виробництва автомобілів окремих регіонів Європи у загальноєвропейському та загальносвітовому виробництві наведено у табл. 2.

Таблиця 1.
Обсяги виробництва автомобілів у регіонах Європи у 2000 – 2020 рр.

Регіони	Обсяги виробництва автомобілів, тис. шт.					
	2000	2005	2010	2015	2019	2020
Західна Європа	17 488	16 844	13 891	14 426	13 655	10 036
Центральна та Східна Європа	2 749	3 570	4 796	5 471	6 163	4 596
Європа загалом	20 237	20 414	18 687	19 897	19 818	14 632
Світ загалом	58 374	66 720	77 584	90 781	91 787	76 075

Джерело: розраховано на основі [1; 4]

Загальносвітове виробництво автомобілів протягом ХХІ ст. динамічно зростало, а в Європі загальні обсяги виробництва залишилися практично на тому ж рівні, що і на початку століття. У 2000 р. загальноєвропейські обсяги виробництва автомобілів становили 20 387 тис. шт., а у 2017 р. вони були на рівні 20 835 тис. шт., що було найвищим показником протягом ХХІ ст. Після 2017 р. обсяги виробництва автомобілів у країнах Європи скорочувались і за підсумками 2020 р. досягли рівня у 14 632 тис. шт., що є найнижчим показником у ХХІ ст. Частка країн Європи у загальносвітовому виробництві автомобілів у ХХІ ст. на найвищому рівні (35,9 %) була у 2001 р., а на найнижчому рівні (19,2 %) у 2020 р. [1; 4].

Таблиця 2.
Частка виробництва автомобілів у регіонах Європи у 2000 – 2020 рр.

Регіони	Частка регіону у європейському та світовому виробництві автомобілів, %					
	2000	2005	2010	2015	2019	2020
Частка країн Європи						
Світ	34,7	30,6	24,1	21,9	21,6	19,2
Частка країн Західної Європи						
Європа	86,4	82,5	74,3	72,5	68,9	68,6
Світ	30,0	25,2	17,9	15,9	14,9	13,2
Частка країн Центральної та Східної Європа						
Від показника Західної Європи	15,7	21,2	34,5	37,9	45,1	45,8
Європа	13,6	17,5	25,7	27,5	31,1	31,4
Світ	4,7	5,3	6,2	6,0	6,7	6,0

Джерело: розраховано на основі [1; 4].

Для більш детального аналізу країни Європи доцільно розділити на дві окремі групи, такі як країни Західної Європи (капіталістичні країни) та країни Центральної та Східної Європи (колишні соціалістичні країни). У країнах Західної Європи протягом ХХІ ст. можна прослідкувати поступове скорочення обсягів виробництва автомобілів у натуральних одиницях та скорочення частки цих країн у загальноєвропейському та загальносвітовому виробництві автомобілів. Так, загальні обсяги виробництва автомобілів у країнах Західної Європи скоротилися з 17 488 тис. шт. у 2000 р. до 10 036 тис. шт. у 2020 р. (на 42,6 %). Відповідно, частка виробництва автомобілів країн Західної Європи у загальноєвропейському виробництві скоротилася з 86,4 % у 2000 р. до 68,6 % у 2020 р., а у загальносвітовому виробництві скорочення частки країн Західної Європи становило з 30,0 % у 2000 р. до 13,2 % у 2020 р. [1; 4].

Країни Центральної та Східної Європи, навпаки, збільшили загальні обсяги виробництва автомобілів та свою частку у загальноєвропейському і загальносвітовому виробництві автомобілів. Так, загальні обсяги виробництва автомобілів у країнах Центральної та Східної Європи зросли з 2 749 тис. шт. у 2000 р. до 4 596 тис. шт. у 2020 р. (на 67,2 %). Найбільших обсягів виробництва у ХХІ ст. було досягнуто у 2019 р. на рівні 6 163 тис. шт. Відповідно, частка виробництва автомобілів країн Центральної та Східної Європи у загальноєвропейському виробництві зросла з 13,6 % у 2000 р. до 31,4 % у 2020 р., а у загальносвітовому виробництві зростання частки країн Центральної та Східної Європи становило з 4,7 % у 2000 р. до 6,0 % у 2020 р. Найвищого рівня у загальносвітовому виробництві автомобілів частка країн Центральної та Східної Європи досягла у 2019 р. на рівні 6,7 %. Тож, можна констатувати, що у Європі відбувається поступове переміщення виробничих потужностей автомобільної промисловості з країн Західної Європи у країни Центральної та Східної Європи [1; 4].

Розглядаючи ситуацію зі зміною обсягів виробництва автомобілів у країнах Західної Європи доцільно виокремити такі особливості. Загальні обсяги виробництва автомобілів у країнах Західної Європи за період 2000 – 2020 рр. наведено у табл. 3. Автомобільний ринок Європи і насамперед Західної Європи зазнав найбільшого скорочення у виробництві автомобілів у зв'язку з епідеміологічними обмеженнями, порівняно з іншими регіонами світу. Хоча, за підсумками 2019 р. скорочення виробництва автомобілів у окремих країнах Західної Європи було не дуже значим порівняно з 2000 р. Так, у Німеччині у 2019 р. було вироблено 4 998 тис. шт. автомобілів, що лише на 9,6 % менше ніж у 2000 р. (5 527 тис. шт.), а вже у 2020 р. (вироблено 3 713 тис. шт.) скорочення відносно 2000 р. становило 32,8 %. Але Німеччина продовжує залишатися європейським лідером у автомобілебудуванні та одним зі світових лідерів у цій галузі. Це зумовлено, не лише розміщенням виробничих потужностей на території Німеччини, а й наявністю в цій країні значної кількості науково-технічних підрозділів автомобілебудівних компаній і не лише німецьких, а й закордонних. Також, ця країна має найвищу частку автомобілів «преміум класу» у загальному виробництві. У 2019 р. на автомобілі марок Mercedes, BMW, Audi, Porsche припадало 61,1 % загального виробництва автомобілів у Німеччині (3 055 тис. шт. з 4 998 тис. шт. загального виробництва). За обсягом експорту автомобілів у натуральних показниках Німеччина займає 2-ге місце у світі після Японії, а у вартісних перше за рахунок високої частки преміальних марок у експорті [1; 4].

Таблиця 3.
Обсяги виробництва автомобілів у країнах Західної Європи у 2000 – 2020 рр.

Країни	Обсяги виробництва автомобілів, тис. шт.					
	2000	2005	2010	2015	2019	2020
Німеччина	5 527	5 758	5 906	6 033	4 998	3 713
Іспанія	3 033	2 753	2 388	2 733	2 822	2 267
Франція	3 348	3 549	2 229	1 970	2 202	1 328
Великобританія	1 814	1 803	1 393	1 682	1 381	987
Італія	1 738	1 038	838	1 014	915	736
Бельгія	1033	927	555	409	286	272
Португалія	247	221	159	157	345	248
Швеція	301	339	217	189	233	186
Нідерланди	267	181	94	44	179	127
Австрія	141	253	105	126	179	99
Фінляндія	39	22	7	69	115	73
Західна Європа загалом	17 488	16 844	13 891	14 426	13 655	10 036

Джерело: розраховано на основі [1; 4]

Незначним було скорочення у другій за обсягами виробництва автомобілів країні Європи, Іспанії, на 7,0 % у 2019 р. (2 822 тис. шт.) до 2000 р. (3 033 тис. шт.), а за підсумками 2020 р. (2 267 тис. шт.) воно суттєво зросло до 25,3 %. Декільком країнам Західної Європи, навіть вдалося збільшити обсяги виробництва автомобілів у 2019 р. відносно 2000 р. Так, у Португалії зростання становило 39,7 % (у 2000 р. вироблено 247 тис. шт., а у 2019 р. – 345 тис. шт.); у Австрії – 27,0 % (у 2000 р. – 141 тис. шт., а у 2019 р. – 179 тис. шт.), у Фінляндії – 194,9 % (у 2000 р. – 39 тис. шт., а у 2019 р. – 115 тис. шт.). Але у 2020 р. ці країни також суттєво скоротили обсяги виробництва автомобілів: Португалія виробила 248 тис. шт. (на 0,4 % більше 2000 р., але на 28,1 % менше ніж 2019 р.); Австрія – 99 тис. шт. (на 29,8 % менше 2000 р. та на 44,7 % менше 2019 р.); Фінляндія – 73 тис. шт. (на 87,2 % більше 2000 р., але на 36,5 % менше 2019 р.). Найбільше скорочення виробництва автомобілів у XXI ст. було у Бельгії. У 2000 р. у цій країні було вироблено 1 033 тис. шт. автомобілів, у 2019 р. – 286 тис. шт. (скорочення становило 72,3 % до 2000 р.), а у 2020 р. – 272 тис. шт. (на 73,7 % менше ніж у 2000 р.). У 2000 р. за кількістю вироблених автомобілів на 1 000 жителів Бельгія була загальносвітовим лідером, а у 2019 р. з показником 24,4 авто/1 000 жителів вона займала лише 15-те місце у загальносвітовому рейтингу [1; 3; 4].

Іспанія та Португалія мають нижчий рівень оплати праці ніж у більшості інших країн Західної Європи, що підвищує їхні конкурентні позиції в боротьбі за збереження чи розширення виробничих потужностей у автомобілебудуванні. Провідним виробником автомобілів у Австрії є компанія Magna Steyr із основним заводом у м. Грац, виробничою потужністю 200 тис. авто/рік. Вона виробляє автомобілі на замовлення інших автомобільних компаній, якщо у них є цьому потреба. Останніми роками на цьому заводі відбувалося складання автомобілів марок Mercedes, BMW та Jaguar. У Фінляндії основним виробником автомобілів є компанія Valmet, що також, як і австрійська компанія, виробляє автомобілі на замовлення інших автовиробників. Декілька останніх років на її підприємстві збирались автомобілі марки Mercedes. Бельгія, на відміну від Іспанії та Португалії, є країною з високим рівнем оплати праці, що призвело до закриття заводів компаній Ford та Opel і, відповідно, суттєвого скорочення виробництва автомобілів. Наразі у Бельгії залишились заводи німецької компанії Volkswagen, шведської компанії Volvo та декількох невеликих місцевих виробників, автобусів (Van Hool), а також комунальної та спеціальної техніки (Mol) [3].

Країни Центральної та Східної Європи, переважно, збільшили обсяги виробництва автомобілів у XXI ст. (табл. 4), а також свою частку у загальноєвропейському та загальносвітовому виробництві. Російська Федерація суттєво відрізняється від інших країн Центральної та Східної Європи, що зумовлено масштабом країни (площа, чисельність населення, обсяг економіки), особливостями моделі соціально-економічного розвитку. Але, переважна більшість автомобільних заводів розміщуються у європейській частині Росії, тож саме тому її доцільно відносити до групи країн Центральної та Східної Європи. Підприємства, що виробляли автомобілі, ще за часів СРСР, суттєво зменшили обсяги виробництва, чи навіть повністю його припинили, а в окремих випадках перейшли під контроль закордонних виробників. Поряд з тим, у Росії виникли нові автомобілебудівні заводи потужних іноземних ТНК, іноді у співпраці з російськими компаніями: Санкт-Петербург та Ленінградська обл. (заводи Hyundai, Nissan, Toyota, General Motors, Ford); Калінінград (Hyundai, Kia, BMW); Москва (Renault); Калуга (Volkswagen, Peugeot, Citroen, Mitsubishi); Нижній Новгород (Volkswagen, Skoda); Черкеськ (Lifan, Haima, Geely, Great Wall, Chery); Тольятті (АвтоВАЗ – Renault, Nissan); Набережні Челни та Єлабуга (Ford); Іжевськ (ІжАвто – Nissan); Владивосток (Toyota, Mazda). Протягом 2015 – 2019 рр., деякі ТНК почали скорочувати чи повністю припиняти виробництво автомобілів у Росії. Зокрема, американські компанії: GM – фактично покинула російський ринок у 2015 р., а Ford припинила виробництво легкових автомобілів у 2019 р. залишивши лише виробництво комерційного фургону Transit. Подальша ситуація у автомобілебудуванні Росії залишається невизначеною, що обумовлено епідеміологічними обмеженнями та

значними обсягами наявних виробничих потужностей, що не використовуються. Лише Санкт-Петербурзький завод компанії Hyundai (виробляє автомобілі Hyundai та Kia) працює в межах проектної потужності (200 тис. авто/рік) [6].

Таблиця 4.
Обсяги виробництва автомобілів у країнах Центральної та Східної Європи у 2000 – 2020 рр.

Країни	Обсяги виробництва автомобілів, тис. шт.					
	2000	2005	2010	2015	2019	2020
Росія	1 206	1 355	1 403	1 384	1 720	1 286
Чехія	455	602	1 076	1 304	1 434	1 020
Словаччина	182	218	562	1 000	1 100	819
Угорщина	137	152	211	495	498	440
Румунія	78	195	351	387	490	438
Польща	505	613	869	661	650	390
Словенія	123	178	211	133	199	167
Сербія	13	14	15	84	35	немає даних
Білорусь	19	27	15	15	30	31
Україна	31	216	83	8	7	5
Центральна та Східна Європа загалом	2 749	3 570	4 796	5 471	6 163	4 596

Джерело: розраховано на основі [1; 4]

Серед країн Центральної та Східної Європи до найбільш успішних у розвитку автомобілебудування слід віднести Чехію та Словаччину, але їхні початкові позиції суттєво відрізнялися. Чехія, перебуваючи у складі об'єднаної держави (Чехословаччини) в ХХ ст., особливо в його другій половині, мала розвинуту автомобільну промисловість, яка виробляла повний спектр автомобільної (легкові та вантажні автомобілі, автобуси, тролейбуси) та мотоциклетної (мотоцикли, моторолери, мопеди) техніки. Найбільших обсягів виробництва автомобілів у Чехії протягом ХХ ст. було досягнуто у 1985 р. на рівні 393 тис. шт., але й на момент поділу країни на Чехію та Словаччину, у 1992 р. у Чехії було вироблено 230 тис. шт. автомобілів [7]. Також, у Чехії було розвинуто виробництво залізничного транспорту та авіаційної техніки. До провідних виробників автомобілів об'єднаної Чехословаччини, які були добре відомі і за межами країни, слід віднести компанію Skoda, яка виробляла легкові автомобілі, та компанію Tatra, яка виробляла, переважно, вантажні автомобілі, а також, в незначних обсягах, легкові автомобілі представницького класу. Урядом Чехії, для компанії Skoda, було обрано закордонного партнера, німецьку компанію Volkswagen. Протягом періоду 1991 – 2000 рр. чеська компанія Skoda повністю перейшла у власність компанії Volkswagen. Співробітництво цих компаній можна вважати доволі успішним, оскільки це дало можливість виробляти сучасні автомобілі марки Skoda, що базуються за спільних платформах концерну Volkswagen, які реалізуються у більшості країн Європи та в багатьох інших країнах світу. За межами Європи виробництво автомобілів марки Skoda здійснюється у Китаї та Індії. Загальносвітові обсяги виробництва автомобілів марки Skoda у 2019 р. становили 1 020 тис. шт. [4]. Окрім розвитку компанії Skoda, завдяки активній та вдалій державній політиці з розвитку автомобілебудування, а також роботі місцевих органів влади, Чехії вдалося залучити на свою територію інших іноземних виробників автомобілів. Так, у 2002 р., у м. Колін, було відкрито спільний завод японської компанії Toyota та французької Groupe PSA потужністю 300 тис. авто на рік (марки Toyota, Peugeot, Citroen), а у 2009 р. південнокорейська компанія Hyundai, у м. Ношовіце, відкрила завод потужністю 300 тис. авто на рік. Також, у Чехії було споруджено значну кількість підприємств з виробництва комплектуючих, що дозволило підняти рівень локалізації у виробництві автомобілів до 80 % та більше в залежності від конкретного виробника [7].

Словаччина, на відміну від Чехії, мала лише один невеликий Братиславський автомобільний завод, що виробляв автомобілі марки Skoda. Як і чеський аналог, цей завод перейшов у власність концерну Volkswagen, протягом періоду 1991 – 1999 рр. В наступні роки, окрім заводу у Братиславі, компанією Volkswagen Slovakia були збудовані нові виробничі потужності в містах Девінська Нова Весь, Мартін, Кошиці. В межах цих підприємств відбувається виробництво різних марок автомобілів концерну Volkswagen, зокрема, Volkswagen, Skoda, Audi, Porsche, SEAT. Загальні обсяги виробництва становлять до 400 тис. авто/рік. Компанія Volkswagen Slovakia є найбільшим виробником автомобілів у Словаччині, найбільшим підприємством цієї країни за доходом, найбільшим експортером країни (в межах 10 % загального експорту) та найбільшим платником податків до бюджету країни. Окрім групи заводів компанії Volkswagen у Словаччині було збудовано нові підприємства з виробництва автомобілів: 2006 р. – Kia Motors Slovakia (виробнича потужність 300 тис. авто/рік), м. Жиліні; 2006 р. – PSA Peugeot Citroen Slovakia (300 тис. авто/рік), м. Трнава; 2018 р. – Jaguar Land Rover, м. Нітра (150 тис. авто/рік). У 2007 р. за кількістю вироблених автомобілів на 1 000 жителів Словаччина вийшла у загальносвітові лідери і продовжує утримувати цю позицію. У 2019 р. цей показник становив 202 авто/1 000 жителів. Для порівняння у Україні цей показник був на рівні 0,17 авто/1 000 жителів. Розвитку автомобілебудування у Словаччині сприяла політика уряду та місцевих органів влади. При виділенні ділянки

землі під спорудження заводу до неї підводились мережі (електрика, газ, вода, зв'язок) та транспортна інфраструктура (шосейні та залізничні шляхи). Розвинуте машинобудування дозволяло забезпечити швидку перекваліфікацію працівників для нових підприємств з виробництва автомобілів та комплектуючих [8].

Інші країни Центральної та Східної Європи були менш успішними у розвитку власного автомобілебудування, хоча, в переважній більшості, їм також вдалося залучити іноземних партнерів та збільшити обсяги виробництва автомобілів.

Автомобілебудування Угорщини представлено підприємствами іноземних ТНК. Завод японської компанії Suzuki, відкритий у 1992 р. в м. Естергом, став першим закордонним виробником автомобілів в Угорщині. Його виробнича потужність становить 300 тис. авто/рік. Найбільші обсяги виробництва автомобілів тут були зафіксовані у 2008 р. на рівні 282 тис. авто. Крім того в Угорщині розміщені підприємства: 1992 р. – Opel, м. Сентготхард (80 тис. авто/рік), 1993 р. – Audi, м. Дьєр (160 тис. авто/рік), 2008 р. – Daimler, м. Кечкемет (100 тис. авто/рік). Підприємство компанії Audi, окрім автомобілів, виготовляє двигуни для автомобілів Audi, Volkswagen, Skoda, Seat, Lamborghini і є найбільшим заводом з виробництва автомобільних двигунів у Європі [1; 3].

У Румунії розміщуються виробничі підприємства французької компанії Renault, яка у 1999 р. придбала місцевого виробника автомобілів Dacia, а також американської компанії Ford, яка викупила збанкрутілі підприємства компаній Daewoo та Olcit. Загальні обсяги виробництва автомобілів у Румунії протягом періоду 2015 – 2020 рр. були в межах 360 – 490 тис. шт./рік [1, 3].

За кількістю іноземних компаній, які мають виробничі потужності на території Польщі, ця країна є одним з лідерів регіону Центральної та Східної Європи: Fiat, Opel, Toyota, Volkswagen, MAN, Scania, Volvo, Solaris. Найбільшу кількість автомобілів у Польщі в XXI ст. було вироблено у 2008 р. (953 тис. шт.). В подальшому обсяги виробництва скоротилися і протягом періоду 2015 – 2019 рр. знаходилися в межах 650 – 690 тис. шт./рік, а у 2020 р. скоротилися до 390 тис. шт. Одним з основних прорахунків для польського автомобілебудування, як і для автомобілебудування України, можна вважати укладання угоди з південнокорейською компанією Daewoo, яка на момент підписання цієї угоди уже була банкрутом. Американська компанія GM, що викупила більшість активів цієї корейської компанії, не продовжила ліцензію на виробництво автомобілів Chevrolet Aveo після 2011 р., що призвело до зупинки одного з найбільших підприємств у Польщі (Fabryka Samochodow Osobowych) і, фактично, до його ліквідації [1; 3].

Словенія має один завод з виробництва автомобілів компанії Renault у м. Ново Место (210 тис. авто/рік), що працює з 1972 р. та автомобільний кластер заснований у 2002 р., який спеціалізується на виробництві різноманітних комплектуючих до автомобілів і переважно більшість своєї продукції відправляє на експорт [1; 3].

Основним виробником автомобілів у Сербії була компанія Zastava (м. Крагуєвац), яка перейшла у власність італійської компанії FIAT у 2008 р. Наразі це підприємство є єдиним у світі, на якому виробляються автомобілі FIAT 500L [1; 3].

У складі СРСР, Білорусь спеціалізувалась на виробництві вантажних автомобілів та сільськогосподарської техніки. Основними виробниками автомобілів залишаються вітчизняні компанії МАЗ, який виробляє широкий модельний ряд вантажних автомобілів та автобусів, а також БелАЗ, який займається виробництвом кар'єрних самоскидів великої вантажопідйомності. Також, у Білорусі започатковувалося декілька проектів зі складання китайських (Geely) та іранських (Iran Khodro) легкових автомобілів, але значних обсягів виробництва досягнуто не було [4].

Автомобілебудування України у складі СРСР було представлене виробництвом легкових автомобілів – ЗАЗ (виробничі потужності 300 – 350 тис. авто/рік), ЛуАЗ (17 тис. авто/рік); вантажних автомобілів – КраЗ (35 тис. авто/рік); автобусів – ЛАЗ (16 тис. авто/рік). У XXI ст. в Україні було розпочато ряд проектів з крупновузлового складання автомобілів закордонних марок. Найбільшого рівня виробництва автомобілів в Україні були досягнуто у 2008 р. (423 тис. шт.). В наступні роки сукупність факторів, найвагоміші з яких були: кризова ситуація в економіці, вступ України до Світової організації торгівлі, невдалий вибір стратегічного інвестора для ЗАЗ, військові дії в Україні починаючи з 2014 р., призвели до фактичного згорання виробництва автомобілів. Починаючи з 2015 р. обсяги виробництва автомобілів в Україні складають менш 10 тис. авто/рік, а за підсумками 2020 р. вони становили 4 952 шт. Це найнижчий показник за усі роки незалежності [2].

На початок 2021 р. найбільші виробничі потужності з виробництва автомобілів в Україні мають ЗАЗ (150 тис. легкових авто/рік), ЕуроСаг (100 тис. легкових авто/рік), корпорація Богдан (120 тис. легкових авто/рік, 6 тис. автобусів/рік, 15 тис. вантажних авто/рік). Інші виробники автомобільної техніки мають значно менші виробничі потужності, але загальні наявні потужності з виробництва автомобілів в Україні можуть забезпечити виготовлення близько 400 тис. авто/рік [2]. Тож, для України головним завданням є завантаження існуючих виробничих потужностей, а не будівництво нових підприємств з виробництва автомобілів. Без співпраці з провідними світовими виробниками автомобілів досягнути успіху буде надзвичайно складно, оскільки автомобіль відноситься до складних побутових товарів, а розробка сучасного автомобіля коштує від одного мільярда доларів. Наразі жодне з українських підприємств такими коштами не володіє та не має відповідної науково-технічної бази для розробки сучасного автомобіля.

Висновки. За прикладом країн Центральної та Східної Європи, успішним розвитком автомобілебудування можна вважати залучення хоча б декількох потужних ТНК у цю галузь. Наявність лише однієї такої компанії ставить автомобільну промисловість країни у повну залежність від цієї ТНК і може

призводити до значних коливань обсягів виробництва. У цьому можна пересвідчитись прослідкувавши за ситуацією у автомобілебудуванні Словенії (є підприємство компанії Renault) та Сербії (FIAT). В подальших дослідженнях є доцільним проаналізувати досвід австрійської компанії Magna Steyr (є дочірньою компанією канадської Magna International) та фінської Valmet, які на своїх потужностях ведуть складання автомобілів на замовлення інших компаній. Це є актуальним для України, оскільки більшість виробничих потужностей зі складання автомобілів у нашій країні незадіяні.

Зараз у автомобілебудуванні відбувається поступовий перехід на виробництво електромобілів. Провідні автомобілебудівні ТНК декларують терміни, коли вони планують повністю припинити виробництво автомобілів з двигунами внутрішнього згорання, а окремі країни світу, переважно у Європі, анонсують терміни, коли вони заборонять первинну реєстрацію автомобілів з двигуном внутрішнього згорання. До виробництва електромобілів залучаються нові компанії, які раніше не мали відношення до виробництва автомобілів. Така зміна технологій відкриває нові можливості як перед вже існуючими виробниками автомобілів, так і перед тим, хто планує долучитися до цієї сфери діяльності.

Список використаних джерел.

1. International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA). URL: <https://www.oica.net/>.
2. Асоціація автовиробників України (Укравтопром). URL: <https://ukrautoprom.com.ua>.
3. European Automobile Manufacturers Association (ACEA). URL: <https://www.acea>.
4. Статистика производства новых автомобилей 2005 – 2020. Auto.Vercity. URL: <https://auto.vercity.ru/statistics/production/>.
5. Інформаційно-аналітична група «Автоконсалтинг». URL: <https://www.autoconsulting.ua>.
6. Карта заводов: где и какие автомобили собирают в России. AutoNews. URL: <https://www.autonews.ru/news/58adca6a9a79479c3a3967a8>.
7. Automotive Industry Association (AutoSAP). URL: <https://autosap.cz/en/>.
8. Automotive Industry Association of the Slovak Republic. URL: <https://www.zapsr.sk/>.

References.

1. International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA) (2021), available at: <https://www.oica.net/> (Accessed 30 March 2021).
2. Asotsiatsiia avtovyrobnykiv Ukrainy (Ukrautoprom) (2021), available at: <https://ukrautoprom.com.ua> (Accessed 30 March 2021).
3. European Automobile Manufacturers Association (ACEA) (2021), available at: <https://www.acea> (Accessed 30 March 2021).
4. Auto.Vercity (2021), “Statistika proizvodstva novykh avtomobilej 2005 – 2020”, available at: <https://auto.vercity.ru/statistics/production/> (Accessed 30 March 2021).
5. Informatsijno-analitychna hrupa «Avtokonsal'tynh» (2021), available at: <https://www.autoconsulting.ua> (Accessed 30 March 2021).
6. AutoNews (2020), “Map of factories: where and what cars are assembled in Russia”, available at: <https://www.autonews.ru/news/58adca6a9a79479c3a3967a8> (Accessed 30 March 2021).
7. Automotive Industry Association (AutoSAP) (2021), available at: <https://autosap.cz/en/> (Accessed 30 March 2021).
8. Automotive Industry Association of the Slovak Republic (2021), available at: <https://www.zapsr.sk/> (Accessed 30 March 2021).

Стаття надійшла до редакції 02.04.2021 р.