

## АНАЛІЗ КОРЕЛЯЦІЇ ФАКТОРІВ ВПЛИВУ НА АВТОМОБІЛЕБУДІВНУ ГАЛУЗЬ УКРАЇНИ ЯК ІНСТРУМЕНТ ПРОГНОЗУВАННЯ

Автомобілебудівна галузь України у структурі промисловості країни не є стратегічно пріоритетною. Структура виробництва автомобілів в Україні тяжіє до класу вантажних авто, адже після розпаду Радянського Союзу галузь налічувала 5 заводів, з яких лише Запорізький автомобільний завод до сьогодні виготовляє легкові автомобілі. Сьогодні виробництво легкових автомобілів започатковано і на Кременчуцькому заводі, на Луцькому автомобільному заводі у різний час відбувалось складання легкових авто, хоча завод з дня свого заснування спеціалізувався на виробництві автобусів. Найпотужнішими виробниками легкових автомобілів сьогодні є Черкаський автомобільний завод, завод «Єврокар», КрАЗ та Запорізький автомобільний завод. Всі виробники легкових автомобілів є залежними від постачальників комплектуючих, тому їх можна класифікувати за способом виробництва автомобілів. Існує дрібновузловий та крупновузловий види складання, що, відповідно, означає складання автомобіля із дрібних елементів запчастин, та великих складових агрегатів авто.

Обидва види складання використовують на таких заводах, як ЗАТ «ЗАЗ», ЗАТ «Єврокар», ВАТ «ЛуАЗ», ВАТ «ЧАЗ «Богдан», лише на крупновузловому складанні спеціалізується КрАЗ. На автомобільному ринку функціонують і інші імпортери іномарок: Торговельний Дім «Ніко» - імпортер Mitsubishi; Компанія «Winner» - імпортер RangeRover, Ford, Jaguar, Volvo, Porsche; Компанія «Porsche Ukraine» - офіційний імпортер AUDI, Volkswagen, Seat; Окремо просування своїх авто займається BMW Group [1;2].

Всі корпорації, які інвестували кошти у виробництво автомобілів в Україні зробили це з метою зменшення митних відрахувань за ввезення автомобілів в Україну, що дозволяло заощадити 10-15%, але, як показує ціновий аналіз продукції, більшість виробників скористались даною економією на власну користь, що дозволило збільшити прибуткову маржу. Кінцева споживча ціна на авто, які складаються в Україні зменшилась всього на 3-4%.

Галузь є специфічною через безумовне існування часового лагу від періоду виробництва до моменту реалізації, що обумовлюється специфікою товару довготривалого вибору та використання. Позитивним фактором у 2007 році був високий рівень забезпечення складськими запасами продукції, які мали на меті скоротити період реалізації, але у 2008 році скорочення ліквідності підприємств призвело до зниження платоспроможності споживачів, і це перетворило дану конкурентну перевагу на ярмо для виробників та посередників, адже продукція на складі перетворилась на низьколіквідні товари, що ускладнило фінансові повернення від реалізації виготовленої продукції, що, в свою чергу, призвело до дебіторської заборгованості перед постачальниками та іншими контрагентами [1;3].

Для об'єктивного аналізу показників платоспроможності необхідно порівняти динаміку ланцюгових індексів зростання номінального рівня цін виробників авто, рівня кредитних ставок, рівня номінальної заробітної плати, що зображено на графіку 1. Даний графік показує, що величина розриву між індексом цін виробників та індексу кредитування чи рівня середньомісячної зарплати на користь останніх двох показників сприяє збільшенню виробництва та реалізації легкових авто.

Дане припущення та зростаюча динаміка обсягів кредитування та заробітної плати дають підстави прогнозувати зростання попиту на автомобілі, що виражається через формулу 1.

$$\int f_{1/2}(x) - \int f_3(x) \rightarrow \max, \text{ то } F(x) \rightarrow \max \quad (1)$$

де  $f_{1/2}(x)$  – функція середніх значень темпу росту обсягів кредитування та темпу росту заробітної плати населення,  $f_3(x)$  – функція індексів цін виробників транспортних засобів,  $F(x)$  – функція обсягів виробництва авто, що стимулюється попитом покупців за рахунок платоспроможності.

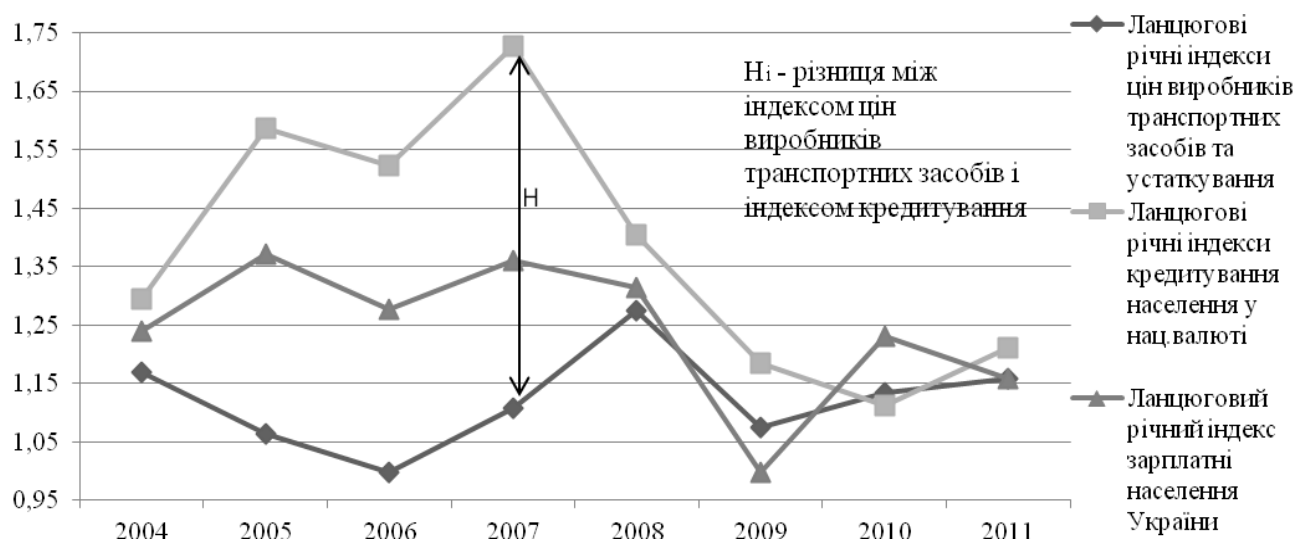


Рис. 1. Динаміка ланцюгових індексів зростання номінального рівня цін, рівня кредитних ставок, рівня номінальної заробітної плати[4]

Усереднене значення двох функцій (темпу росту зарплати населення та темпу росту обсягів кредитування) використовується як узагальнена функція платоспроможності населення. Аналіз

динаміки даних дозволив визначити перераховані лінійні функції:  $f_1(x) = -0,0383x + 1,4841$ ,  $f_2(x) = -0,0079x + 1,0866$ , а їх інтегроване значення у межах етапів аналізованого періоду функціонуватиме як індикатор перспективних прогнозів змін на ринку. Метод є практичним для використання, хоча має похибку за рахунок великої кількості неофіційних та неоподаткованих доходів громадян, які не відображаються у статистичних звітах. Алгоритм аналізу можна накласти і у інших галузях, але найважливішим є оптимальний вибір факторів впливу. У аналізі автомобілебудівної галузі можна використовувати і дані щодо гармонійності процесу постачання комплектуючих та готової продукції, динаміку оподаткування, активізації малого підприємництва тощо. Дана залежність дає підстави прогнозувати майбутні періоди.

За умов збільшення розриву між кількісними показниками експорту та імпорту легкових автомобілів можна зробити висновок про те, що конкурентоспроможність вітчизняних авто зменшується. Тому, для розвитку автомобілебудівної галузі України можливі два шляхи: розширення модельного ряду на виробництві із залученням більш престижних марок та моделей; зміна позиціонування авто вже існуючого модельного ряду.

Перший варіант потребує вагомих інвестицій, залучення нових постачальників, укладання договорів з новими іноземними автовиробниками, що є неможливим за умов зниження ліквідності активів вітчизняних автомобілебудівних підприємств. Тому необхідно акцентувати увагу на більш бюджетних стратегічних рішеннях, тобто зміні позиціонування наявної продукції вітчизняних автомобільних виробників, але дана концепція потребує проведення глибшого аналізу конкурентоспроможності продукції автомобілебудівних підприємств.

1. Кузьмін О.С., Процес управління ризиком на автомобілебудівних підприємствах / С.І. Давидяк, Н.Ю. Подольчак // *Проектув., вир-во та експлуатація автотранспорт. засобів, поїздів та нафтопроводів.* – 2001. – № 8. – С. 54–55. 2. Кривоконь О.Г. Передумови та перспективи розвитку автомобілебудівної галузі в Україні / О.Г. Кривоконь, А.І. Бондаренко // *Восточно-Европейский журнал передовых технологий.* – 2011. – № 6/2 (54). – С. 46–50. 3. Пирожкова Ю.В. Особливості правового регулювання конкурентоспроможності автомобілебудівних підприємств в Україні: сучасний правовий аналіз / Ю.В. Пирожкова // *Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки.* – 2009. – № 1. – С. 106 – 110. 4. Державний комітет статистики України. Режим доступу до сайту: <http://www.ukrstat.gov.ua>