

## **ПРОБЛЕМИ РОЗРОБКИ НАЦІОНАЛЬНОЇ ІМПОРТНОЇ СТРАТЕГІЇ В АВТОМОБІЛЬНІЙ ГАЛУЗІ**

*У статті досліджено основні переваги, ризики, недоліки та спірні пункти для розвитку вітчизняного автомобільного ринку від участі України в Світовій організації торгівлі. Проаналізовано шляхи підвищення ефективності політики зовнішньої торгівлі за умов її гармонізації з нормами та правилами СОТ на основі світової практики та виявлених проблем адаптаційного періоду.*

*The main benefits, risks, deficiencies and moot points for of the domestic automobile market development from Ukraine's participation in the World Trade Organization are investigated in this article. The ways to improve trade policy effectiveness in terms of its conformity with WTO's rules and norms based on international practice and the identified problems of the adaptive period are analyzed.*

**Постановка проблеми.** Розвиток зовнішньоекономічних зв'язків України вимагає відповідної адаптації їх внутрішньої організаційної та правової бази до світових нормативів і правил. Наприклад, необхідною умовою вступу нашої держави до Світової організації торгівлі (СОТ) є приведення митної політики України до вимог міжнародної організації з цих проблем. Разом із тим, слід зазначити, що узгодження внутрішніх норм повинно проводитися досить виважено і не призводити до нехтування інтересами національної економіки, зменшення ступеня її економічної безпеки.

Забезпечення вступу України до СОТ вимагає досить масштабних змін у законодавстві, в економічній політиці держави, значних економічних поступок, що їх має зробити Україна. Вступ України до СОТ передбачає розв'язання цілої низки різнобічних впливів і наслідків, як позитивних, так і негативних: зростання і зменшення конкурентних переваг, зміни у позиціях окремих галузей у зовнішньоторговельних стосунках, соціально-економічні наслідки для добробуту населення та ціла низка економічних і політичних чинників. У цьому аспекті автомобільна промисловість стала об'єктом пильної уваги учасників переговорів зі вступу України до СОТ. Державна підтримка вітчизняного автомобілебудування залишається головною перепорою у двосторонніх відносинах Україна – СОТ, оскільки більшість преференцій, що надавалися раніше, стали несумісними з умовами Світової організації торгівлі. Участь України в даній міжнародній організації в короткостроковій перспективі призведе до скорочення вітчизняного виробництва та експорту в машинобудуванні відповідно [7]. З іншого боку, купівля імпортованих авто для українського споживача в період економічної кризи виявилася нереальною.

Отже, на сьогодні український автомобільний ринок знаходиться в кризовому становищі. Попит та обсяги ринку впали. Популярним став обмін уживаних авто, а не придбання в автосалонах нових машин. Банки перестали надавати кредити, що призвело до зміщення придбання авто в розстрочку в сторону лізингу та кредитування власними фінансовими структурами.

Таким чином, із процесом пристосування України до умов СОТ та подолання наслідків фінансової кризи 2008 року для вітчизняного автомобільного ринку розпочинається критично важливий період, коли, по суті, визначатиметься його подальша доля. За великим рахунком, все залежить від того чи зможе держава за нових умов проводити ефективну політику, спрямовану на реальну підтримку вітчизняних автопідприємств.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питання, пов'язані з вивченням зовнішньоекономічних відносин, євроінтеграційних процесів та проблем функціонуванням зовнішнього ринку висвітлено в роботах зарубіжних та вітчизняних вчених: В. Гейця, Н. Грущинської, В. Дудчака, І. Коломійця, І. Пузанова, І. Смирнова та інших. Дослідниками розглядаються питання розвитку виробництва в умовах глобалізаційних та регіональних процесів, сутність і механізми реалізації національних пріоритетів України та вдосконалення внутрішнього і

зовнішнього ринків.

Враховуючи особливе значення автомобілебудівної сфери для подолання негативних наслідків економічної кризи, ретельну увагу перспективам та тенденціям розвитку світового та вітчизняного автомобільного ринку приділяють учені-економісти: Т. Вільчинська, Л. Гоголев, М. Данілюк, М. Камлик, К. Кравчук, О. Ладюк, А. Сухоруков, В. Савич та І. Хаджинов.

**Невирішена раніше частина загальної проблеми.** Невирішеними залишаються більшість питань щодо розробки важелів і механізмів регулювання зовнішньої торгівлі, що не суперечать нормам СОТ і можуть використовуватися державою для розв'язання завдань зовнішньоекономічної, структурної та промислової політики в нових умовах. Сукупність цих обставин викликає необхідність окремого розгляду зазначених питань і зумовлює наукову та практичну актуальність обраної теми дослідження.

**Мета статті.** Метою статті є аналіз поточної ситуації на авторинку України та вивчення стану його законодавчого регулювання, а також розробка можливих напрямків удосконалення національної стратегії в сфері імпорту.

**Виклад основного матеріалу.** У зв'язку із кризою світової фінансової системи автомобільна галузь провідних автобудівельних держав світу переживає найгірший у своїй історії занепад. За оцінками експертів криза сприяла зміні структури продажів автомобілів: сегмент малих автомобілів продовжив зростання в усьому світі навіть у 2008 р., у той час як автомобілі преміального сегмента і позашляховики значно втратили свої позиції. До того ж, відбувається різке падіння продажів комерційних автомобілів. Рентабельність автовиробників досягла історичного мінімуму [4].

Світова криза у галузі авто виробництва не обминула і Україну. За даними Держкомстату, обсяг промислового виробництва в Україні за 11 місяців 2009 р. скоротився порівняно з аналогічним періодом минулого року на 24 %. За підсумками 2009 р. керівник групи радників голови НБУ В. Литвицький прогнозує зростання інфляції до 13% [9]. Міжнародні оглядачі звертають увагу на те, що за минулий рік українці стали найбільш біднішим народом Європи: країна опустилась на останнє місце по зарплатам у доларовому еквіваленті. Причини зниження доходів – різка девальвація курсу національної валюти.

І як наслідок, український авторинок став другим за рівнем падіння продажів в Європі. Основними причинами такого спаду слід вважати:

- продовження економічної рецесії;
- недосконалість та неефективність споживчого кредитування;
- зниження платоспроможного попиту населення;
- поступове вичерпання у імпортерів ліквідних складів автомобілів 2008-2009 рр. випуску;
- мінімальні обсяги ввезення нових машин (імпортери, не впевнені в своїх продажах, не хотіли входити в 2010 рік з великими стоками торішніх машин, як це трапилося в 2009 році);
- українське населення відкладає серйозні покупки у зв'язку з невизначеністю щодо політичної та економічної ситуації після виборів.

Загалом, ринок нових іномарок в Україні скоротився вчетверо – до рівня 2004-2005 рр. [4]

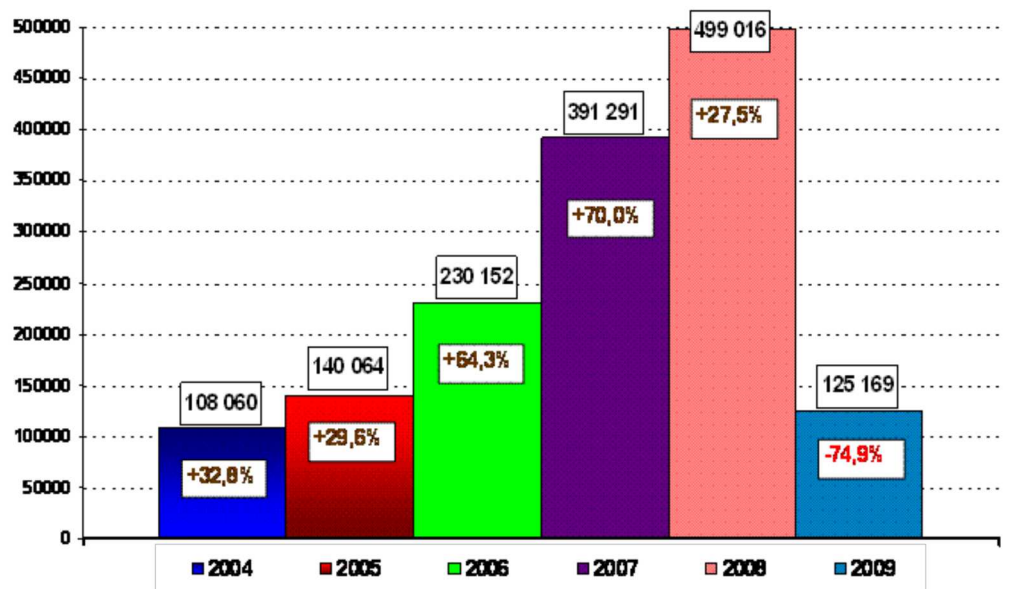


Рис. 1. Динаміка продажів нових іномарок в Україні за 2004 – 2009 рр.

Проте зміну основних тенденцій в автомобільній сфері слід розглядати лише в розрізі нових умов Світової організації торгівлі, учасником якої Україна стала в липні 2008 року.

Фундаментальний принцип Багатосторонньої торговельної системи, що слід імплементувати Україні, як країні-учасниці СОТ, – принцип країни зі статусом найбільшого сприяння в трьох важливих сферах міжнародної торгівлі: торгівля товарами, торгівля послугами і торговельні аспекти, що пов'язані з правами інтелектуальної власності.

Тепер Україна не може обмежувати квотами імпорт продукції, не погодивши квотування із СОТ. Відповідно до підписаного Протоколу передбачаються поетапне зменшення мита на імпорт автомобілів з 25 до 10 % і скасування заборони на ввезення машин віком понад вісім років [1]. Проте для виконання перелічених зобов'язань Української держави перед СОТ парламенту треба було ухвалити ще ряд законопроектів.

У протоколі прописано зниження мит на автомобілі до 5% до 2013 року у такому порядку:

**Автомобілі з об'ємом двигуна понад 2200 см<sup>3</sup>:**

2008	2009	2010	2011	2012	2013
10%	9%	8%	7%	6%	5%

**Автомобілі з об'ємом двигуна менше 2200 см<sup>3</sup>:**

2008	2009	2010	2011	2012	2013
10%	8%	8%	7%	6%	5%

Виходячи з такого графіка, відкладати введення нових мит до 2009 року – означає порушувати досягнуті домовленості. Після вступу в СОТ середньозважена тарифна ставка становить відповідно до зв'язаних рівнів по всій номенклатурі – 5,09% (сільське господарство 10,07% та промисловість 4,77%) [6].

Не виключено, що в найближчому майбутньому ми побачимо зниження цін на нові автомобілі та поживалення попиту. Однак, автопідприємства все одно боротимуться за покупця в непростих умовах українського авторинку.

З іншого боку, зниження мита на уся імпорتنу продукцію [1] поставили під загрозу торговельний баланс країни. У період між травнем, коли Україна вступила у СОТ, та жовтнем 2008 року, коли криза, власне, досягла України, зовнішня торгівля активно розвивалася. Прямий вплив на зростання українського експорту до інших країн мали заходи, пов'язані із членством у СОТ, а саме: зниження імпорتنих тарифів на українські товари; відміна кількісних обмежень ЄС на імпорт з України металургійної продукції; зняття українських обмежень експорту зернових. Кількість антидемпінгових розслідувань проти України також зменшилась [11]. У той же час

зниження імпорتنих тарифів сприяла зростанню обсягів імпорту до України, що вимагало значних обсягів вільноконвертованої валюти. А це означало необхідність отримання нових кредитів і неухильне зростання зовнішнього боргу країни.

Тож, можна стверджувати, що поточна криза виникла і за рахунок перевищення ввозу товарів над вивозом: в Україну потрапило більше товарів з-за кордону, за що ми розплачуємось відтоком із країни валюти і скороченням внутрішнього виробництва, втратою робочих місць і зниженням рівня доходів населення. Україна стає імпортозалежною державою. Як наслідок – від'ємне сальдо зовнішньоторговельного балансу, що стало головним боєм урядів багатьох країн світу. До речі, значну частку в українському імпорті складають саме транспортні засоби, половина з яких є легковими автомобілями. Ця тенденція пояснюється не тільки незадоволеним внутрішнім попитом, але й суттєвим зниженням ввізної ставки мита після вступу до СОТ. Загалом імпорт автотранспортних засобів обійшовся Україні в більш ніж 1 млрд. дол. У 2009 році зовнішньоторговельний оборот України в частині автотранспорту склав майже 1,5 млрд. дол., з якого на частку експорту припадало лише 244 млн. дол., тобто імпорт перевищував експорт України в 6 разів! Найбільший «внесок» у формування негативного сальдо автоторгівлі дала торгівля легковими автомобілями – мінус 808 655 тис. дол. [3]

Згідно зі стандартами МВФ, в Україні вже наступив критичний рівень платіжного балансу, і навіть виданий Фондом кредит поки що не рятує, адже останній був наданий, перш за все, для здійснення виплат Україні своїх зовнішніх боргів, а не з метою підтримки вітчизняної економіки. До речі, МВФ дозволяє також регулювати платіжний баланс тарифами. При цьому, як відзначають автори проекту відповідного закону, Україна може, але не зобов'язана проводити консультації з СОТ з приводу такого підвищення [9].

З 16 березня 2009 року набрав чинності Закон України «Про внесення змін до деяких законів України з метою поліпшення стану платіжного балансу України у зв'язку зі світовою фінансовою кризою» [2], згідно з яким було введено тимчасову 13% надбавку до ввізних мит на імпорт автомобілів. У нинішніх умовах це рівносильне смерті авторинку. Адже обсяги продажів в Україні, як вже згадувалося, впали майже на 75% [5]. Виникла ситуація, коли додаткове оподаткування імпорту у цьому сегменті лише ускладнить стан справ. Прийнятий закон не призведе до скорочення відтоку коштів з нашої держави та не поліпшить стан платіжного балансу, а відбудеться лише перерозподіл імпорту між групою готових автомобілів та групою машинокомплектів на користь останньої [8].

Крім того, будь-які додаткові податки чи збори в ситуації фінансової кризи призводять до подальшого зростання цін на товари та є додатковим навантаженням на споживача. Таким чином, в Україні посилюється фінансовий тиск, що сприяє подальшому зубожінню населення. Ситуація особливо загострилася на початку 2010 року. Донедавна дилери мали можливість продавати імпортні авто, завезені в проміжках між стрибками курсу долара і введенням додаткового 13%-го підвищення до імпортного мита, за нижчими цінами, ніж зараз. На сьогодні імпортери вже розпродали складські запаси і не можуть проводити спеціальні акції, які були двигуном продажів у 2009 році. Навіть неофіційні дилери завозять автомобілі тільки під замовлення. Це говорить про скорочення вітчизняного автомобільного ринку, що найближчим часом призведе до масових звільнень працівників у цій сфері бізнесу. Адже український авторинок – це сукупність підприємств з продажу та технічного обслуговування автомобілів по всій території України. До його складу входять як офіційні імпортери, які у своїй більшості є підприємствами з іноземними інвестиціями відомих світових корпорацій, так і розгалужена дилерська мережа, що складається з підприємств малого та середнього бізнесу із загальною чисельністю понад 62 тисячі робочих місць [8]. Падіння обсягів продажів вже змусило мінімізувати витрати всіх структур цієї галузі української економіки, і надалі може призвести до повного банкрутства підприємств та значного збільшення чисельності безробітних.

В результаті технічного підвищення ставки ввізного мита ми отримаємо, з одного боку, певне скорочення офіційного автоімпорту і катастрофічні втрати Держбюджету, а з іншого – зростання потоку контрабанди і подальше використання фіктивних схем. При цьому кількість ввезених автомобілів і вивезених з України коштів в іноземній валюті не зміниться, а Держбюджет у той же час не отримає ані копійки [11]. Отже, без відповідного державного контролю автомобільний ринок України може стрімко стати «тіньовим».

Питання балансу вигод і втрат виробників, постачальників та споживачів товарів і послуг від вступу України до СОТ лишається й надалі відкритим.

Наостанок, спробуємо спрогнозувати ситуацію, яка складеться на українському автомобільному ринку у найближчих роках. (табл. 1).

Таблиця 1

**Прогноз розвитку українського авторинку**

<b>ПОЗИТИВНИЙ СЦЕНАРІЙ</b>	<b>НЕГАТИВНИЙ СЦЕНАРІЙ</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– стабільний курс гривні;</li> <li>– встановлення постійних цін на автомобілі;</li> <li>– поступове відновлення автокредитування та споживчого попиту;</li> <li>– гарантія стабільності обмежувальних заходів для імпорту автомобілів.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– нові протекціоністські заходи уряду на захист вітчизняного автопрому,</li> <li>– зміщення попиту в дешевий сегмент;</li> <li>– навмисна девальвація національної валюти з метою підтримки експортерів та виплати зовнішніх боргів;</li> <li>– зростання інфляції.</li> </ul>
<b>НАСЛІДКИ</b>	
Оздоровлення банківської системи призведе до поживлення іпотечного та автомобільного кредитування. Стабілізація продажів на авторинку України передбачається протягом двох наступних років.	Коливання курсу національної валюти спричинить відкладання населенням покупки авто на 3-5 років вперед. Відновлення українського ринку нових легкових автомобілів відбудеться лише через 5-8 років.

Проте найбільш імовірно буде якась комбінація цих двох сценаріїв. Зміни в той чи інший бік залежатимуть від політичної та економічної ситуації в країні.

Попередній аналіз сучасного автомобільного ринку України свідчить про жорстку конкуренцію у цій галузі. У наш час кожен автоцентр вимушений створювати свою власну конкурентну перевагу для втримання існуючих та залучення нових клієнтів. Майже всі фірми почали широко використовувати різноманітні маркетингові стратегії, рекламу, акції і системи знижок.

Безумовно, будь-яка криза створює можливості для тих компаній, які стабільно і ефективно працюють. У галузі досить багато сегментів, в яких чимало фрагментованих гравців і величезні надлишкові потужності, тому криза надає шанс тим, хто прагне здійснити консолідацію і реструктуризувати свій бізнес.

Криза – це час реформ. І завдання українського уряду на сьогодні полягає в тому, щоб дослідити заходи, які вживаються в інших країнах і вибрати ті, які можуть бути адаптовані до нашої реальності з метою вирішення економічних проблем.

**Висновки.** Оскільки Україна приєдналася до Світової організації торгівлі, нагальним питанням для держави стала адаптація національного законодавства до принципів і норм СОТ. Особливо це стосується законодавчої бази, що регулює автомобілебудування та автомобільний ринок.

Вступ до СОТ розглядається Україною як інтегрована частина широкомасштабних економічних реформ в країні і важлива компонента державної економічної політики. Та через стрімке зниження митних ставок цілком ймовірно і подальше зростання негативного сальдо платіжного балансу. Бо попит на споживчі товари, більшість яких імпортного походження (автомобілі, побутова техніка, продукція легкої промисловості тощо) зростатиме принаймні протягом кількох найближчих років. А це призведе до підвищеного попиту на вільноконвертовану валюту. Тому саме найближчими роками ситуація вимагатиме і від держави, і від підприємств посиленої роботи з вдосконалення управління та адаптації до норм СОТ і, в першу чергу, прискореного розвитку вітчизняного виробництва імпортозаміщуючих товарів.

Реформування законодавчої системи повинно здійснюватись на основі формування національної імпортової стратегії України з метою забезпечення її національних інтересів. Разом з ліквідацією низки податкових пільг та дотримання вимог СОТ це реформування створить єдине правове поле діяльності, рівноправними партнерами на якому виступатимуть як вітчизняні, так і зарубіжні підприємці. Тож, українському урядові слід спробувати переорієнтувати зовнішньоекономічну стратегію на комплексне вирішення проблем модернізації національної промисловості та впровадження активної політики імпортозаміщення (обмеження ввезення імпортних товарів, що

можуть вироблятися в Україні).

### Список літератури

1. Закон України «Про внесення змін до Закону України «Про Митний тариф України» № 676-VI від 17.12.2008 р.
2. Закон України «Про внесення змін до деяких законів України з метою поліпшення стану платіжного балансу України у зв'язку з світовою фінансовою кризою» № 923-VI від 04.02.2009 р.
3. Автоимпорт автотранспортных средств обошелся Украине в более чем \$1 млрд. [Електронний ресурс] // <http://biz.liga.net>
4. Автомобильная отрасль переживает худший в своей истории кризис [Електронний ресурс] // [http://www.rolandberger.ua/news/local\\_news/2009-03-03-automotive\\_industry\\_ru.html](http://www.rolandberger.ua/news/local_news/2009-03-03-automotive_industry_ru.html)
5. Аналитика автомобильного рынка [Електронний ресурс] // <http://atlant-m.ua/rus/analytics.php>
6. Данилишин Б. Вступ до Світової організації торгівлі відповідає національним інтересам України / [Електронний ресурс] // [http://me.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art\\_id=117315&cat\\_id=38461](http://me.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=117315&cat_id=38461)
7. Дудчак В. Визначення критеріїв приєднання України до інтеграційних об'єднань держав за умови забезпечення її національних інтересів // Зовнішня торгівля: право та економіка. – 2006. – №4(27).
8. Звернення автомобільних імпортерів та дилерів до всіх гілок влади України // Дело [Електронний ресурс] // <http://delo.ua/biznes/ukraina/zvernennja-avtomob-mporтер-ta-diler-vs-g-vladi-101402>
9. Половинчак Ю., Рік 2009: надії та здобутки // Україна: події, факти, коментарі. 2010. – №1, с. 3-9.
10. Тимошенко закряє автопромисловість заради СОТ? // Економічна правда [Електронний ресурс] // [http://www.epravda.com.ua/publications/49347ad508\\_cb6/](http://www.epravda.com.ua/publications/49347ad508_cb6/)
11. Хаджинов І., Хаджинов В. Вступ України у СОТ: переваги та ризики [Електронний ресурс] // [http://www.nbu.gov.ua/Portal/soc\\_gum/pips/2009\\_1/171 .pdf](http://www.nbu.gov.ua/Portal/soc_gum/pips/2009_1/171.pdf)