

УДК [339.332:656.96]:629.33/36 (043.3)

СВІТОВИЙ РИНОК ЛЕГКОВИХ АВТОМОБІЛІВ ТА ГЛОБАЛЬНА ЕКОНОМІКА

О.П. Савич, к.е.н., доц.

ДВНЗ «Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана», Київ, Україна

Савич О.П. Світовий ринок легкових автомобілів та глобальна економіка.

Сучасний глобальний ринок легкових автомобілів є основою економіки світу. Досліджені кризові явища світової економіки, періодичність криз та періодичність зростання економіки. Встановлено, що автомобільний ринок прогнозує кризові явища за 2-3 роки до їх настання. В статті прогнозований сценарій розвитку ринку легкових автомобілів та настання глобальної економічної кризи в 2016-2018 роках. Виявлена гостра необхідність в підтримці автомобілебудівної промисловості та стимулювання попиту державами з ціллю недопущення негативних економічних наслідків, в тому числі і кризових явищ.

Ключові слова: глобальна економіка, ринок легкових автомобілів, криза, виробництво легкових автомобілів, економічне зростання

Савич А.П. Мировой рынок легковых автомобилей и глобальная экономика.

Современный рынок легковых автомобилей является основой экономики мира. Исследованы история мирового ВВП, производство и продажа легковых автомобилей, уровень инфляции и безработицы начиная с 1979 года, установлена взаимосвязь этих показателей. Исследованы кризисные явления мировой экономики, периодичность кризисов и экономических ростов. Установлено, что автомобильный рынок прогнозирует наступление кризисов за 2-3 года. В статье спрогнозирован сценарий развития рынка легковых автомобилей и наступление глобального экономического кризиса в 2016-2018 годах. Определена острая необходимость в поддержке автомобильной промышленности и стимулирования спроса государствами с целью недопущения негативных экономических последствий, в том числе и кризисных явлений.

Ключевые слова: глобальная экономика, рынок легковых автомобилей, кризис, производство легковых автомобилей, экономический рост

Savych O.P. Global car market and global economy.

The modern car market is the basis of the global economy. The history of statistic rows of the global GDP, cars production and sales, inflation levels and unemployment rates beginning form 1979 has been researched; there was determined interdependence. There were researched crisis and its length, economic growth and its length relatively in the world economy. It is determined that global car market predicts crisis before 2-3 years when crisis happens. Sharp inflation increase happens 1 year before economic crisis as well as unemployment rises is considered to be just 2 years before economic recession. The scenario of global cars sales and forecast for new global economic crisis in 2016-2019 has been developed. Sharp necessity for car industry support and customer demand stimulation by state governments in order not to allow negative economic consequences including economic crisis is determined. We predict global recession beginning from 2106 year on the level 1,5% with the bottom crisis in 2017 on the level of 6%. And then we see that economy will sharply recover in 2019. It will be the era of long wave economy development. Car sales decrease is predicted to happen in 2016-2017 years.

Keywords: global economy, car market, crisis, car production, economic growth

Автомобільний ринок являється основною частиною глобальної економіки. Так, в світі виробляється майже 82 мільйона штук легкових автомобілів (разом з легкими комерційними автомобілями) на суму майже 2 трильйонів доларів США, а з суміжними галузями це майже 5% ВВП світу. Автомобільна промисловість – унікальна галузь світової економіки, яка показує фактично постійне зростання та стимулює розвиток економіки. Так, глобальний автомобільний ринок показує 30% зростання за останні 10 років. Якби автомобільна промисловість була би окремою країною, то це була б країна з шостою за силою економікою світу. Світова автомобільна галузь, як основа світового господарства, потребує забезпечення трудовими ресурсами, в автомобільній промисловості безпосередньо працюють 9 мільйонів чоловік. Це більше, ніж 5% від всього зайнятого населення в світовій промисловості. Підраховано, що кожне робоче місце в автомобільній промисловості підтримує та стимулює надання роботи 5 іншим працівникам в суміжних промисловостях, а це 50 мільйонів зайнятого населення яке працює в автомобільній та суміжних індустріях. Автомобілі виробляються з суміжних товарів інших промисловостей, таких як: метал, сталь, скло, текстиль, каучук та багато інших товарів.

Автомобілі несуть сучасні технології людям та всьому світу. Володіння автомобілем дозволяє людям жити та працювати таким чином, що ніхто не міг би подумати сторіччя назад. Автомобілі забезпечують переміщення людей в різні географічні частини країни або навіть світу, тобто це унікальний продукт, який задовольняє або допомагає задовольнити майже всі потреби власника.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми

Так як, автомобільний ринок являється основною частиною глобальної економіки, і коливання попиту та пропозиції на цьому ринку досить часто провокує економічні кризи та зростання світової економіки. такий зв'язок необхідно.

Метою статті є дослідити, визначити причини та спрогнозувати розвиток глобального

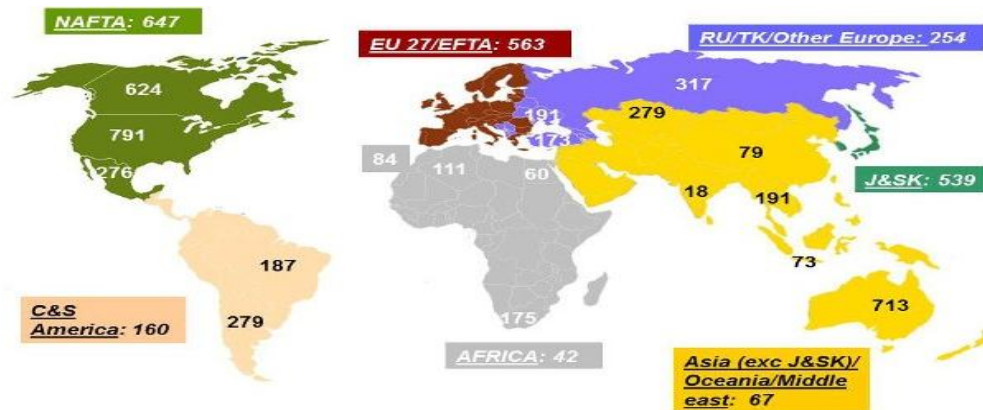
ринку легкових автомобілів, а також його циклічність і вплив на глобальну економіку в майбутньому.

Виклад основного матеріалу дослідження

Протягом багаторічної роботи на ринку легкових автомобілів, а також дослідницької роботи, було помічено, що автомобільний ринок, так як він являється значною частиною світової економіки, впливає на зростання та падіння світової економіки. Цей ринок, історично, в основному постійно зростаючий, так як моторизація населення є постійно зростаючим фактором. Моторизація – це кількість автомобілів

на 1000 чоловік населення, а так як відбувається поступове збільшення доходів населення, зменшення ціни автомобіля в перерахунку на середній дохід жителів, культури володіння автомобілем, розвиток технологій, доступність до володіння автомобілем в низько розвинених країнах Африки, Азії та низький рівень моторизації великих країн (Китай, Індія, Росія, Бразилія) з тенденцією зростання, то в далекій перспективі – це ринок постійно зростаючий на роки 30 вперед, як мінімум.

Історична статистика моторизації представлена в таблиці 1.



Середня моторизація: 170 авто на 1000 жителів

Рис. 1. Середня моторизація в світі, 2013 рік.
Джерело: Складено автором за матеріалами [7]

Таблиця 1. Моторизація в світі, 2005-2013 рр.

Рік	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Моторизація населення, авто на 1000 жителів	138	142	145	148	151	154	159	164	170

Джерело: Складено автором за матеріалами [7]

Моторизація населення постійно зростає, і буде далі зростати, так як середньому показнику моторизації до показників розвинених економік ще далеко, тобто 170 автомобілів на 1000 чоловік – це середній показник, а показник США – 791 автомобіль на 1000 чоловік. Але автомобіль – не є продуктом першої необхідності і при настанні кризових явищ, споживання даного продукту падає.

Дослідження та статистичні дані свідчать, що продажі легкових автомобілів в світі впливають на зростання економіки або передрікають глобальні економічні кризи. Так, побудувавши статистичні ряди продаж та виробництва легкових автомобілів, динаміку світового ВВП, показники глобальної інфляції та рівня безробіття - знайдено цілий ряд цікавих закономірностей. Дані аналізувались, починаючи з 1979 року.

Побудувавши статистичні ряди, можна вивести періоди глобальних криз, періоди між кризами, вплив автомобільної промисловості та інших

факторів на глобальні кризи та зростання економіки. Дослідивши залежності можна спрогнозувати розвиток продажів автомобілів та майбутні глобальні кризи.

На рисунку 1 виведені графіки коливання продажів легкових автомобілів та зростання світового ВВП, а також виділені глобальні економічні кризи.

Перша автомобільно-глобально економічна криза, за даними дослідження була тривала, тривалість – 4 роки і відбувалась на протязі 1979-1982 року з дном кризи в 1982 році. Криза вісімдесятих років була причиною надмірної вартості нафти і бензину, а споживання палива автомобілями тих років було надмірне, тому і впав попит. Потім ринок автомобілів стагнував на протязі 9 років, до 1990 року, коли почалась друга криза. Тобто, кризові хвилі того часу були довгими, як по тривалості криз, так і часом між кризами.

Таблиця 2. Залежність глобального ВВП від продажів автомобілів, інфляції, рівня безробіття

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Світовий ВВП, трлн дол США	32,3	32,16	33,41	37,5	45,7	45,74	49,56	55,9	61,38	58,13	63,5	70,44	71,9	73,44
Зростання світового ВВП, %	3,2	-0,6	3,9	12,5	21,7	0,0	8,4	12,8	9,8	-5,3	9,3	10,9	2,1	2,1
Виробництво легкових автомобілів, млн. штук	41,2	39,8	41,3	41,9	44,5	46,8	49,9	53,2	52,7	47,8	58,3	59,9	63,1	65,3
Зростання виробництва легкових автомобілів, %	3,7	-3,4	3,8	1,5	6,2	5,2	6,5	6,6	-0,9	-9,4	22,0	2,9	5,2	3,7
Продаж легкових автомобілів, млн. штук	37,1	38,2	39,2	40,2	40,1	44,7	47,5	50,3	49,5	48,9	55,1	57,2	60,5	62,6
Зростання продаж легкових автомобілів, %	-1,8	3,1	2,8	2,5	-0,5	0,1	6,1	6,0	-1,7	-1,0	12,5	3,9	5,7	3,6
Глобальна інфляція, % (дані World bank)	5,1	3,5	3,3	3,6	5,5	5,3	5,4	5,7	7,9	2,3	4,4	5,6	3,1	3,2
Рівень безробіття, % (дані World bank)	6,3	6,3	6,5	6,4	6,3	6,1	5,8	5,5	5,7	6,2	6,1	5,9	5,9	6,1

Джерело: Власна розробка автора



Рис 2. Коливання продажів легкових автомобілів та зростання світового ВВП (1980-2013 рр.)

Джерело: Власна розробка автора

Наступна глобальна криза почалася в 1990 році з дном кризи 1993 року. З цього часу почались короткі хвилі кризових явищ. Тривалість кризи початку дев'яностих – 4 роки. Потім, через 2 роки, наступила криза 1995-1998 року з дном 1998 року, тривалість кризи 4 роки. Через рік зростання, почали зароджуватись кризові явища кризи 1995-1998 років з дном кризи – 1998 року. І потім знову через рік, з'явилися нові кризові явища кризи 2000-2001 років. Тобто з двотисячних років, починається тенденція не тільки коротких хвиль між кризами, а і коротких кризових явищ, тобто падіння глобальної економіки. Кризи тривають в середньому по 2 роки. Така криза сталася в 2003-2005 році, період між кризами – 1 рік, період кризи – 3 роки. З 2005 року починаються тенденції, які показують початок етапу довгих хвиль розвитку економіки, тобто довга хвиля починається з 2005 року, а остання довга хвиля

була в 1990 році, тобто пройшло 15 років. Наступна криза, ще короткотермінова – 2 роки, але період між кризовими явищами уже підвищився до 2-х років. Наступила криза мала місце в 2008-2009 роках, з найбільшим відсотком падіння глобальної економіки за останні 30 років, коли світовий ВВП в 2009 році впав на 5,3%. З 2009 року, йде тільки зростання економіки вже 4 роки поспіль. Тобто наявний факт початку довгої хвилі розвитку економіки.

За нашими дослідженнями, наступна світова криза наступить в 2016 році і триватиме 3-4 роки до 2019 року, в 2019 році наступить різке зростання економіки, наш прогноз 10%. Так як після дна кризи, на протязі 1979-2013 років, середній ріст економіки становив 6%, з позитивною динамікою, починаючи з 2002 року (8,4% та 9,3%).

Таблиця 3. Періодичність росту глобальної економіки та тривалість світових криз

Роки	1979-1982	1983-1991	1990-1993	1993-1994	1995-1998	1997-1999	2000-2001	2001-2003	2003-2005	2005-2007	2008-2009	2010-2013	2016-2019
Тривалість циклу зростання між кризами		9 років		2 роки		3 роки		3 роки		3 роки		4 роки	
Тривалість кризи	4 роки		4 роки		4 роки		2 роки		3 роки		2 роки		Криза 3-4 роки?

Джерело: Власна розробка автора

Такий прогноз зроблений на основі вивчення ряду показників та їх вплив на зростання економіки, де зростання споживання автомобілів має ключове значення. Так, аналізувались показники: розмір світового ВВП, продажі легкових автомобілів світі, глобальну інфляцію, рівень безробіття в світі. Аналітика рядів даних показує певні закономірності цих показників і дозволяє спрогнозувати розвиток світової економіки. Вплив цих показників представлений в таблиці 4.

Так, можна зробити висновки, що падіння продаж легкових авто має місце за 1 рік від настання кризи, але сповільнення зростання продаж легкових автомобілів настає за 2-3 роки до кризи. Різке зростання інфляції за останні роки

мало місце за 1 рік до кризи, а зростання безробіття – за 2 роки. Тобто ці фактори є «передвісниками» кризи.

Проаналізувавши, вплив даних факторів на глобальний ВВП та періодичність їх виникнення ми зробили висновок, що в 2013 році перші негативні фактори вже з'явилися – це сповільнення темпів продажу легкових автомобілів – 3,6%, та різке зростання безробіття – 6,1%. А ці два фактори сигналізують про початок глобальної кризи через 2-3 роки, тобто в 2016 році прогнозується падіння глобальної економіки.

Проаналізувавши історичні статистичні ряди та використовуючи метод екстраполяції можливо спрогнозувати розвиток глобальної економіки та об'єми продаж легкових автомобілів.

Таблиця 4. Періодичність виявлення негативних показників до настання кризи

Дно кризи	1982	1993	1998	2001	2005	2009
Роки між кризами		11	5	3	4	4
Тривалість кризи, років	3	4	4	2	3	2
Падіння продаж легкових авто	1981	1992	1995	2000	2004	2008
Падіння продаж легкових авто за років до кризи	1	1	3	1	1	1
Сповільнення зросту продаж авто	н/д	1991	1995	1999	2002	2007
Сповільнення зросту продаж авто за років до кризи		2	3	2	3	2
Зростання інфляції	1980	1990	1995	2000	2005	2008
Зростання інфляції за років до кризи	2	3	3	1	0	1
Зростання безробіття	н/д	1991	1998	1999	2003	2008
Зростання безробіття за років до кризи		2	0	2	2	1

Джерело: Власна розробка автора



Рис 3. Прогноз зростання світової економіки та продаж легкових автомобілів в світі (2014-2019 рр.)

Джерело: Власна розробка автора

Таблиця 5. Прогноз зростання світового ВВП та продаж легкових автомобілів 2014-2019 роках

Роки	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Прогноз глобальної кризи			криза			
Зростання світового ВВП, %	1,40%	0,80%	-1,50%	-6%	-2%	10%
Зростання продаж легкових автомобілів, %	2,00%	-0,50%	-3,00%	-1,00%	0,00%	7,00%

Джерело: Власна розробка автора

Отже, падіння світового ВВП можливе з 2016 року на рівні -1,5% з дном в 2017 році -6%, та різким зростанням в 2019 році на рівні 10%, коли почнеться ера довгої хвилі з прогнозом відсутності світових криз на період до 7-9 років. Падіння продажів автомобілів передбачається в 2015 році і триватиме до 2017 року.

Висновки

Продажі автомобілів безпосередньо мають великий та різкий вплив на світовий ВВП, негативна чи позитивна динаміка за декілька років передбачає зростання чи падіння економіки. Тому, виробництво та споживання автомобілів необхідно підтримувати на державному рівні, так як це стимулює загальний споживчий попит, зберігає робочі місця, стимулює суміжні виробництва, так як експлуатація автомобілів потребує бензину, ремонту, фінансових послуг, тобто працює економіка. Тому, в кризовий час для автомобільної промисловості 2008-2009 років, найбільші країни, розуміючи, що спад виробництва та споживання автомобілів призведе

до падіння економіки, почали рятувати деякі автомобільні концерни, надаючи їм кредити та стимулювати купівлю автомобілів населення платами за утилізацію, покриття кредитних відсотків при покупці автомобілів та надаючи часткові компенсації споживачам на покупку нових автомобілів. Так, уряд США надав кредит у розмірі 80 млрд. дол. США американським корпораціям General Motors та Chrysler, що дозволило зберегти компанії, 1,5 млн. робочих місць та надходження податків у розмірі 105 млрд. дол. США. Уряд Німеччини надавав кожному покупцю автомобіля компенсаційної знижки до 2500 євро на один автомобіль, якщо старий автомобіль здавався в утилізацію. Уряд Німеччини виділив 1,5 млрд. євро. Цією ініціативою скористались 600 тисяч чоловік. Уряд Великобританії надавав 2000 фунтів субсидії на купівлю нових автомобілів, якщо в утилізацію здавався автомобіль старше 10 років. Продажі нових автомобілів в Великобританії в 2013 році виросли на 11% за рік, в 2012 – 5% на рік.

Abstract

The modern car market is the basis of the global economy. So, it is produced 82 million cars in the world on the amount of 2 trillion USD, it is almost 5% of total world GDP. Almost 9 million people are working in the car industry; it is more than 5% of total employees in the world. Such volumes of cars sales do influence global economic growth and crisis. Perspectives of global car market development and its impact on global economy have been viewed in the article. The history of statistic rows of the global GDP, cars production and sales, inflation levels and unemployment rates beginning form 1979 has been researched; there was determined interdependence. There were researched crisis and its length, economic growth and its length relatively in the world economy. It is determined that global car market predicts crisis before 2-3 years when crisis happens. Sharp inflation increase happens 1 year before economic crisis as well as unemployment rises is considered to be just 2 years before economic recession. The scenario of global cars sales and forecast for new global economic crisis in 2016-2019 has been developed. Sharp necessity for car industry support and customer demand stimulation by state governments in order not to allow negative economic consequences including economic crisis is determined. We predict global recession beginning from 2106 year on the level 1.5% with the bottom crisis in 2017 on the level of 6%. And then we see that economy will sharply recover in 2019. It will be the era of long wave economy development. Car sales decrease is predicted to happen in 2016-2017 years.

JEL Classification: F20.

Список літератури:

1. Archibugi D., Michie J. The Globalization of Technology Myths and Realities // Research Papers in Management Studies. 1993. N 18, pp. 47-54.
2. Barlett C.A., Goshal S. Managing Across Borders. The Transnation Solution. Boston: Harvard Business School Press, 1989.
3. Dicken P. Global Shift The International of Economic Activity. New York; London: McGraw-Hill, 1992.
4. Falk R. Predatory Globalization. New York: Harper & Row, 1999.

5. Иванов В.В., Богаченко П.В. Автомобильный менеджмент / Иванов В.В., Богаченко П.В. – М.: ИНФРА-М, 2007. – 430 с.
6. Портер М. Международная конкуренция / М.Портер. Пер. с англ. – М.: Междунар. Отношения, 1993. – 896 с.
7. Показники світових продаж та виробництва автомобілів 1970-2015 рр. [Електронний ресурс] – Режим доступу: www.oica.net.
8. Показники глобальної інфляції та безробіття 1970-2015 рр. [Електронний ресурс] – Режим доступу: www.worldbank.org.

References:

1. Archibugi, D., and Michie, J. (1993). The Globalization of Technology Myths and Realities: Research Papers in Management Studies.
2. Barlett, C.A., and Goshal, S. (1989). Managing Across Borders. The Transnation Solution. Boston: Harvard Business School Press.
3. Dicken P. (1999). Global Shift The International of Economic Activity. New York; London: McGraw–Hill.
4. Falk, R. (1999). Predatory Globalization. New York: Harper & Row.
5. Ivanov, V.V., and Bogachenko, P.V. (2007). Avtomobilnyy menedzhment [Automotive management]. INFRA-M.
6. Porter, M. (1993). Mezhdunarodnaya konkurenciya [International competition]. International Relations.
7. Pokaznyky svitovykh prodazh ta vyrobnytstva avtomobiliv 1970-2015 rr. [Global sales and production figures for cars in 1970-2015]. Retrieved from www.oica.net.
8. Pokaznyky hlobalnoyi inflyatsiyi ta bezrobittya 1970-2015 rr. [Global figures for inflation and unemployment in 1970-2015]. Retrieved from www.worldbank.org.

Надано до редакційної колегії 19.04.2016

Савич Олександр Петрович / Oleksandr P. Savych
Saval78@mail.ru

Посилання на статтю / Reference a Journal Article:

Світовий ринок легкових автомобілів та глобальна економіка [Електронний ресурс] / О. П. Савич // Економіка: реалії часу. Науковий журнал. – 2016. – № 3 (25). – С. 144-149. – Режим доступу до журн.: <http://economics.opi.ua/files/archive/2016/n3.html>