

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

DOI: 10.32702/2306-6814.2021.9.46

# ПОСИЛЕННЯ КОНКУРЕНТНИХ ПОЗИЦІЙ КРАЇН АЗІЇ НА 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 COMPETITIVE POSITIONS OF ASIAN COUNTRIES IN THE WORLD AUTOMOBILE MARKET

*У статті проаналізовано ситуацію у автомобілебудуванні країн Азіатсько-Тихоокеанського регіону у XXI ст. Країни цього регіону розбиті на окремі групи за географічним принципом: Південно-Західна Азія, Центральна Азія, Південна Азія, Східна Азія, Південно-Східна Азія, Тихоокеанський регіон. Визначено, що зростання виробництва автомобілів у світі протягом XXI ст. відбувалося, насамперед, за рахунок нарощування виробничих потужностей у країнах Азії. Зазначено, що країни Східної Азії досягли найбільших успіхів у розвитку власного автовиробництва та сукупно забезпечують майже половину загальносвітового виробництва автомобілів за підсумками 2020 р. Наступні позиції у розвитку виробництва автомобілів серед країн Азіатсько-Тихоокеанського регіону займають країни Південної Азії та Південно-Східної Азії. У інших країнах Азіатсько-Тихоокеанського регіону виробництво автомобілів відбувається переважно завдяки роботі філій транснаціональних корпорацій з Японії, країн Європи, США та Південної Кореї, або за рахунок складання автомобілів місцевими виробниками за ліцензійними угодами з провідними автомобільними концернами світу. У Тихоокеанському регіоні виробництво автомобілів, навпаки, майже припинено.*

*Проаналізовано підходи, які використовувалися окремими країнами Азії у розвитку власних автомобільних ринків. Так, Японія була зорієнтована на залучення новітніх технологій, але не допускала іноземних виробників та власну територію. Такий підхід дозволив їй розвинути потужну власну автомобільну промисловість, а завдяки іноземним філіям японських компаній контролювати до третини загальносвітового виробництва автомобілів. Південна Корея повторювала японський підхід, але під час кризової ситуації в економіці країни, окремі виробники автомобілів перейшли під контроль іноземних компаній. Китай дозволив іноземним компаніям розміщувати виробничі потужності на своїй території, але лише у вигляді спільних підприємств з вітчизняними виробниками автомобілів. Такий підхід дозволив Китаю стати найбільшим виробником автомобілів у світі.*

*Обґрунтовано, що у подальшому технологічному переході на виробництво електромобілів конкуренція на світовому автомобільному ринку буде посилюватися, оскільки до традиційних виробників автомобілів додаються компанії з інших секторів економіки.*

*The article analyzes in the automotive industry in the Asia-Pacific region in the XXI century. The countries of this region are divided into separate groups according to the geographical principle: Southwest Asia, Central Asia, South Asia, East Asia, Southeast Asia, the Pacific region. It is*

*determined that the growth of car production in the world during the XXI century occurred primarily by increasing production capacity in Asian countries. It is noted that the countries of East Asia have achieved the greatest success in the development of their own car production and together provide almost half of global car production in 2020. The countries of South Asia and Southeast Asia occupy the next positions in the development of automotive industry in the Asia-Pacific region. In other countries in the Asia-Pacific region, car production is largely due to the work of branches of multinational corporations from Japan, countries of Europe, the United States and South Korea, or through the assembly of cars by local manufacturers under license agreements with leading automakers in the world. In the Pacific region, on the other hand, car production has almost stopped.*

*The approaches used by some Asian countries in the development of their own automotive markets are analyzed. Japan was focused on attracting the latest technology, but not allowing foreign manufacturers place production its own territory. This approach allowed them to develop their own powerful automotive industry, and thanks to foreign affiliates of Japanese companies to control up to a third of global car production. South Korea repeated the Japanese approach, but during the crisis in the country's economy, some carmakers came under the control of foreign companies. China has allowed foreign companies to locate production facilities on its territory, but only in the form of joint ventures with domestic car makers. This approach has allowed China to become the world's largest carmaker. India is taking a Chinese approach to developing its own car market, but this happens with a certain delay in time.*

*It is substantiated that in the further technological transition to the production of electric vehicles, competition in the global automotive market will intensify, as companies from other sectors of the economy are added to traditional car manufacturers.*

*Ключові слова: автомобілебудування, країни Азіатсько-Тихоокеанського регіону, країни Азії, транснаціональні корпорації, частка ринку, обсяги виробництва.*

*Key words: automotive industry, countries of Asia-Pacific region, countries of Asia, transnational corporations, market share, production volumes.*

## ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Темпи розвитку економіки країн Азії в другій половині ХХ ст. та у ХХІ ст. у переважно перевищували середньосвітові показники. Завдяки більш високим темпам розвитку економіки, а також великій площі території, чисельності населення та іншим складовим економічного потенціалу, Азії вдалося вийти на перше місце у світі за потужністю економіки, у порівнянні окремих континентів чи частин світу. Так, за оцінками Міжнародного валютного фонду (International Monetary Fund — IMF) у 2020 р. Азіатсько-Тихоокеанський регіон (країни Азії, Австралія, Нова Зеландія та острівні території у Тихому океані) мав сукупний ВВП (за обмінним курсом) 31,63 трлн дол., що становило 37,4 % загальносвітового показника (84,54 трлн дол.), а окремо країни Азії — 30,03 трлн дол. (35,5 %). Для порівняння, сукупний ВВП (обмінний курс) країн Європи становив 20,81 трлн дол. (24,6% загальносвітового показника), Північної Америки — 23,75 трлн дол. (28,1 %), а окремо США — 20,93 трлн дол. (24,75 %). Якщо розраховувати ВВП за паритетом купівельної спроможності (ПКС), то частка країн Азіатсько-Тихоокеанського регіону буде ще більшою. Так, їхній ВВП (ПКС) у 2020 р. становив 58,68 трлн дол. (44,6 % загальносвітового показника у 131,66 трлн дол.), а лише країн Азії 57,09 трлн дол. (43,4 %). Сукупний ВВП (ПКС) країн Європи становив 28,78 трлн дол. (21,9 % загальносвітового показника), країн Північної Америки — 25,34 трлн дол. (19,2 %), а окремо США — 20,93 трлн дол. (15,9 %) [1].

Основою розвитку економіки країн Азії, переважно був розвиток промисловості, яка в структурі ВВП цих країн, займає більшу частку, ніж у країнах Європи чи Північної Америки. Так, цей показник у окремих країн Східної Азії, що забезпечують значний обсяг виробництва промислової продукції, насамперед машинобудування, становив: Китай — 40,5 %, Південна Корея — 39,3 %, Тайвань — 36,0 %, Японія — 30,1 %. У провідних країн Європи він складав: Німеччина — 30,7 %, Італія — 23,9 %, Великобританія — 20,2 %, Франція — 19,5 %; а у США — 19,1 % [2].

Автомобілебудування відноситься до провідних галузей машинобудування. Його розвиток сприяє створенню нових робочих місць у суміжних галузях промисловості, продукцію яких воно використовує: металургія, хімічна промисловість, скляна промисловість, електротехніка, електроніка, комп'ютерна техніка та ін. Також розвиток автомобілебудування впливає на розвиток сфери послуг та транспортної інфраструктури, оскільки автомобілі є основним видом транспорту у більшості країн світу. Країни Азії, у ХХІ ст. суттєво збільшили свою частку у загальносвітовому виробництві автомобілів. Але серед окремих регіонів Азії розміщення виробничих потужностей відбувається нерівномірно. Також, окремим країнам Азії вдалося створити потужних вітчизняних виробників автомобілів, а іншим лише залучити до себе провідні транснаціональні корпорації (ТНК), що діють у автомобілебудуванні. Це свідчить про доцільність проведення аналізу з розвитку автомобіле-

будування в країнах Азії, загалом, та в окремих регіонах і країнах Азії, зокрема.

## АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Найбільш детальну інформацію стосовно розвитку автомобілебудування у різних країнах та статистичну інформацію з виробництва автомобілів наводить Міжнародна асоціація виробників автомобілів (International Organization of Motor Vehicle Manufacturers — OICA) [3]. Вона включає 36 національних асоціацій виробників автомобілів, окремі з яких представляють країни Азії. Найстарішою з існуючих галузевих організацій, що діють у автомобілебудуванні серед країн Азії є Товариство індійських автовиробників (Society of Indian Automobile Manufacturers — SIAM), яке засновано у 1960 р. Ця організація наводить статистичну інформацію стосовно виробництва автомобілів, триколісних транспортних засобів та двоколісних транспортних засобів (мотоциклів, мопедів, скутерів) [4]. Наступною, у 1967 р., була заснована Японська асоціація виробників автомобілів (Japan Automobile Manufacturers Association — JAMA). Окрім Японії (Токіо) має офіси в Китаї (Пекін), Європі (Брюссель, Бельгія), США (Вашингтон). Також, окрім статистики по виробництву та експорту автомобілів, наводить статистичну інформацію з виробництва та експорту мотоциклетної техніки [5]. У Туреччині у 1974 р. була створена Асоціація автомобільних виробників (The Automotive Manufacturers Association — OSD) [6]. Корейська асоціація виробників автомобілів (Korean Automobile Manufacturers Association — KAMA) була заснована у 1980 р. [7]. Китайська асоціація виробників автомобілів (China Association of Automobile Manufacturers — CAAM) заснована у 1987 р. [8]. Автомобільний портал "Auto.Verciti" надає статистику за період 2005—2020 рр. з виробництва автомобілів по країнам та по окремим маркам автомобілів [9]. Фінансово-економічні показники найбільших автомобілебудівних ТНК можна відслідкувати починаючи з 1995 р. у рейтингу Global 500 американського ділового видання Fortune, що публікує дані п'ятиста найбільших компаній світу за доходом [10].

## МЕТА І ЗАВДАННЯ СТАТТІ

Метою статті є аналіз динаміки виробництва автомобілів у країнах Азії, загалом, та в окремих регіонах і країнах Азії, зокрема. Завданнями є виділення окремих груп країн, з поділом їх на такі, яким вдалося створити власні автомобілебудівні компанії та на ті, що залучили на свою територію провідні автомобілебудівні ТНК. Також доцільно буде проаналізувати, які підходи до розвитку автомобільного виробництва застосовували різні країни Азії.

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

## ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

У XXI ст. світове автомобілебудування розвивалося досить швидкими темпами, хоча було зафіксовано декілька періодів зі скорочення загальних обсягів ви-

робництва автомобілів. Зростання виробництва автомобілів з 2000 р. (58,4 млн шт.) до 2020 р. (76,1 млн шт.) становило 30,3 %. Скорочення виробництва автомобілів у XXI ст. було у 2001 р. (56,3 млн шт.); у 2008—2009 рр. (2007 р. — 73,3 млн шт., 2008 р. — 70,7 млн шт., 2009 р. — 61,8 млн шт.); починаючи з 2018 р. (2017 р. — 97,3 млн шт., 2018 р. — 95,6 млн шт., 2019 р. — 91,8 млн шт., 2020 р. — 76,1 млн шт.). Отже, найнижчий рівень виробництва автомобілів у світі був зафіксований у 2001 р., а найвищий у 2017 р. Зростання загальних обсягів виробництва протягом цього періоду становило 72,8 %. Основна частина зростання загальносвітового виробництва автомобілів була забезпечена за рахунок збільшення виробничих потужностей у країнах Азії. Так, у 2000 р. у країнах Азіатсько-Тихоокеанського регіону було виготовлено 18,7 млн шт. автомобілів, а у 2020 р. — 45,9 млн шт., що забезпечило зростання у 2,45 рази. Мінімальний та максимальний обсяги виробництва автомобілів у країнах Азіатсько-Тихоокеанського регіону були зафіксовані у 2001 р. (18,1 млн шт.) та у 2017 р. (55,6 млн шт.), що відповідало загальносвітовій тенденції та забезпечило зростання виробництва протягом цього періоду у 3,07 рази. Частка країн Азіатсько-Тихоокеанського регіону у загальносвітовому виробництві автомобілів у 2000 р. становила 32,0 %, у 2009 р. вперше перевищила 50,0 % і становила 53,1 %, а за підсумками 2020 р. досягла значення у 60,4 %. Якщо брати лише країни Азії (без Австралії, Нової Зеландії та острівних територій у Тихому океані), то темпи зростання будуть ще вищими, оскільки в Австралії у 2000 р. було вироблено 347 тис. шт. автомобілів і вона була потужним регіональним виробником. У 2017 р. в Австралії були закриті останні заводи з виробництва легкових автомобілів, а виробництво вантажних автомобілів є незначним за обсягами, про що буде зазначено нижче [3; 9].

У 2020 р., насамперед, через запровадження у багатьох країнах світу епідеміологічних обмежень, виробництво автомобілів у світі скоротилося з 91,8 млн шт. у 2019 р. до 76,1 млн шт. у 2020 р. Скорочення становило 15,7 млн шт. (-17,1 % до попереднього року). У країнах Азіатсько-тихоокеанського регіону це скорочення було значно меншим. Воно становило близько 5,3 млн шт., з 51,2 млн шт. у 2019 р. до 45,9 млн шт. у 2020 р. (-10,4 % до попереднього року), що свідчить про кращі можливості країн цього регіону до подолання кризових ситуацій [3; 9].

Країни Східної Азії досягли найвищого рівня у розвитку автомобілебудування серед усього Азіатсько-Тихоокеанського регіону. Обсяги виробництва автомобілів країнами Азіатсько-Тихоокеанського регіону наведені у таблиці 1. Попри те, що частка країн Східної Азії у виробництві автомобілів цим регіоном зменшилася з 84,1 % у 2000 р. до 80,6 % у 2020 р., але у загальносвітовому виробництві вона майже подвоїлася з 26,9 % у 2000 р. до 48,7 % у 2020 р. У 2000 р. країни Східної Азії займали перші три позиції за виробництвом автомобілів у Азіатсько-Тихоокеанському регіоні: Японія (10 141 тис. шт., перше місце в Азії та 2-ге місце у світі), Південна Корея (3 115 тис. шт., 2-ге місце в Азії та 5-те в світі), Китай (2 069 тис. шт., 3-є місце в Азії та 8-ме місце у світі). Китай у XXI ст. продемонстрував високі темпи

Таблиця 1. Обсяги виробництва автомобілів у країнах Азіатсько-тихоокеанського регіону у 2000–2020 рр.

| Країни   | Обсяги виробництва автомобілів, тис. шт. |               |               |                |                |               |
|--|--|---------------|---------------|----------------|----------------|---------------|
|  | 2000                                     | 2005          | 2010          | 2015           | 2019           | 2020          |
| Китай  | 2 069                                    | 5 718         | 18 265        | 24 503         | 25 721         | 25 225        |
| Японія   | 10 141                                   | 10 780        | 9 629         | 9 278          | 9 684          | 8 068         |
| Південна Корея                                 | 3 115                                    | 3 699         | 4 272         | 4 556          | 3 951          | 3 507         |
| Тайвань  | 373                                      | 446           | 303           | 351            | 251            | 246           |
| <b>Східна Азія</b>                             | <b>15 698</b>                            | <b>20 643</b> | <b>32 469</b> | <b>38 688</b>  | <b>39 607</b>  | <b>37 046</b> |
| Індія  | 801                                      | 1 639         | 3 557         | 4 126          | 4 516          | 3 394         |
| Пакистан                                       | 39                                       | 153           | 109           | 230            | 187            | 117           |
| <b>Південна Азія</b>                           | <b>840</b>                               | <b>1 792</b>  | <b>3 666</b>  | <b>4 356</b>   | <b>4 703</b>   | <b>3 511</b>  |
| Таїланд  | 412                                      | 1 123         | 1 644         | 1 915          | 2 014          | 1 427         |
| Індонезія                                      | 293                                      | 501           | 703           | 1 099          | 1 287          | 691           |
| Малайзія                                       | 283                                      | 563           | 568           | 615            | 572            | 485           |
| В'єтнам  | 7  | 32            | 33            | 172            | 250            | 166           |
| Філіппіни                                      | 39                                       | 64            | 64            | 112            | 95             | 67            |
| М'янма   | 0  | 0             | 0             | 0              | 15             | 11            |
| <b>Південно-Східна Азія</b>                    | <b>1 034</b>                             | <b>2 283</b>  | <b>3 012</b>  | <b>3 913</b>   | <b>4 233</b>   | <b>2 847</b>  |
| Туреччина                                      | 431                                      | 879           | 1 095         | 1 359          | 1 461          | 1 298         |
| Іран   | 278                                      | 1077          | 1 599         | 982            | 821            | 881           |
| Азербайджан                                    | 0  | 0             | 0             | 0,4            | 2,5            | 2             |
| <b>Південно-Західна Азія</b>                   | <b>709</b>                               | <b>1 956</b>  | <b>2 694</b>  | <b>2 341,4</b> | <b>2 284,5</b> | <b>2 181</b>  |
| Узбекистан                                     | 32                                       | 96            | 157           | 185            | 271            | 280           |
| Казахстан                                      | 0  | 0             | 3             | 14             | 49             | 75            |
| <b>Центральна Азія</b>                         | <b>32</b>                                | <b>96</b>     | <b>160</b>    | <b>199</b>     | <b>320</b>     | <b>355</b>    |
| Австралія                                      | 347                                      | 395           | 244           | 173            | 6              | 5             |
| <b>Азіатсько-тихоокеанський регіон загалом</b> | <b>18660</b>                             | <b>27165</b>  | <b>42245</b>  | <b>49670,4</b> | <b>51153,5</b> | <b>45945</b>  |
| <b>Світ загалом</b>                            | <b>58374</b>                             | <b>66720</b>  | <b>77584</b>  | <b>90781</b>   | <b>91787</b>   | <b>76075</b>  |

Джерело: розраховано на основі [3; 9].

розвитку автомобілебудування, завдяки чому він випередив у 2002 р. Канаду та Іспанію, у 2003 р. Південну Корею та Францію, у 2006 р. Німеччину, у 2008 р. США, у 2009 р. Японію і вийшов у загальносвітові лідери за кількістю вироблених автомобілів та продовжує утримувати цю позицію з понад двократним відривом від другого місця. У 2020 р. ці ж самі країни Східної Азії продовжували займати три перші позиції в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні за виробництвом автомобілів: Китай (25 225 тис. шт., перше місце в Азії та перше місце у світі), Японія (8 068 тис. шт., 2-ге місце в Азії та 3-є в світі), Південна Корея (3 507 тис. шт., 3-є місце в Азії та 5-те місце у світі) [3; 9].

До розвитку автомобільної промисловості країни Східної Азії (Японія, Південна Корея, Китай) підходили по-різному, та й зараз ситуація в автомобілебудуванні у цих країнах суттєво відрізняється. Першою країною Азії, якій вдалося розвинути власну потужну автомобільну промисловість, була Японія. Найвищі темпи зростання виробництва автомобілів у Японії були зафіксовані у 70-х та 80-х рр. ХХ ст. Також протягом цього періоду починається зростання експорту японських автомобілів. На початку пріоритетним для експорту був обраний ринок США як найбільший за кількістю проданих автомобілів та з найвищим рівнем дохідності. Надалі, експорт охопив країни Європи та інші регіони світу. Найвищий рівень виробництва автомобілів на території Японії був досягнутий у 1990 р. на рівні 13 487 тис. шт. Протекціоністські заходи захисту власних авторинків зі сторони США та окремих країн Європи призвели до певного скорочення вироб-

ництва автомобілів на території Японії, але вони ж сприяли перенесенню виробничих потужностей японськими компаніями на закордонні ринки. Наразі японські компанії Honda Motor та Nissan Motor понад 80,0 % автомобілів виробляють за межами Японії на своїх закордонних підприємствах. У інших японських автовиробників цей показник знаходиться в межах 35,0—75,0 %, а на автомобілі японських марок припадає третина загальносвітового виробництва. Особливостями розвитку автомобілебудування у Японії були й залишаються певні, здавалося б протиріччя. З одного боку — це залучення технологій з інших країн, а з другого боку — це недопущення іноземних виробників на власну територію. Наразі жодна іноземна компанія автомобілів у Японії не виробляє. Обсяги продажу автомобілів закордонних брендів у Японії також мінімальні [3; 5].

У розвитку власного автомобілебудування Південна Корея намагалася копіювати японський підхід, але після кризової ситуації у 1998—1999 рр., окремі місцеві виробники автомобілів зазнали банкрутства і перейшли під контроль закордонних компаній. Так, американська компанія General Motors викупила більшість активів збанкрутілої компанії Daewoo Motors і у Південній Кореї виробляються автомобілі під марками: Opel (224 тис. шт., 3-є місце за обсягами виробництва у Південній Кореї у 2019 р.), Chevrolet (179 тис. шт., 4-те місце), Daewoo (6 тис. шт., 9 місце). Компанія Samsung Motors, яка також зазнала банкрутства перейшла під контроль французької компанії Renault, отримавши назву Renault Samsung Motors. Вона виробляє на території

Південної Кореї автомобілі під марками: Samsung (94 тис. шт., 6-те місце у 2019 р.), Nissan (70 тис. шт., 8-ме місце), Renault (1 тис. шт., 10-те місце). Південнокорейська компанія SsangYong була придбана індійською компанією Mahindra & Mahindra та продовжує виробляти автомобілі під власною маркою SsangYong (133 тис. шт., 5-те місце у 2019 р.), хоча її фінансово-економічний стан залишається нестабільним, що не виключає чергового перепродажу, чи навіть ліквідації. Компанія Kia Motors була викуплена Hyundai Motor. Ці корейські компанії залишаються найбільшими виробниками автомобілів у Південній Кореї, де ними у 2019 р. вироблялися автомобілі під марками: Hyundai (1 172 тис. шт., перше місце), Kia (1 450 тис. шт., 2-ге місце), Genesis (74 тис. шт., 7-ме місце) [7; 9].

Уряд Китаю підійшов до розвитку власного автомобілебудування іншим шляхом. На ввезення готових автомобілів до Китаю у 80-х рр. XX ст. накладалося імпортерне мито у розмірі 260,0 % від їхньої вартості. Проте іноземні ТНК отримали можливість будувати власні заводи в Китаї, але лише у вигляді спільного підприємства з однією з китайських компаній. З одного боку, такий підхід посприяв залученню до Китаю більшості провідних світових автовиробників та найсучасніших технологій з виробництва автомобілів. За підсумками 2019 р. перші три позиції за обсягом виробництва автомобілів у Китаї зайняли закордонні компанії: Volkswagen — 3 010 тис. шт., Honda Motor — 1 554 тис. шт., Toyota Motor — 1 402 тис. шт. [8; 9]. З другого боку, це сприяло динамічному розвитку власних автомобільних компаній. У 2020 р. у рейтингу Global 500 (500 найбільших компаній світу за доходом), американського ділового видання Fortune було сім китайських виробників автомобілів. Найбільша китайська автомобілебудівна компанія (SAIC Motor) у цьому рейтингу займала 52-ге місце, а серед виробників автомобілів — 7-ме місце у світі з доходом у 122 млрд дол. [10].

Виробництво автомобілів на о. Тайвань переважно орієнтовано на задоволення власних потреб. Найбільший обсяг виробництва автомобілів був зафіксований у 2005 р. на рівні 446 тис. шт. [1]. Відбувається складання автомобілів японських (Toyota — 97 тис. шт. у 2019 р., Mitsubishi — 49 тис. шт., Nissan — 34 тис. шт., Honda — 30 тис. шт., Hino — 8 тис. шт.), американських (Ford — 17 тис. шт.), корейських (Hyundai — 10 тис. шт., Kia — 0,7 тис. шт.), нідерландських (DAF — 1,1 тис. шт.) марок. Найбільший місцевий виробник автомобілів, компанія Yulon складає за ліцензією автомобілі Nissan та володіє власним преміальним брендом, Luxgen (3,7 тис. шт. у 2019 р.) [9].

Північна Корея володіє потужностями для складання 40—50 тис. шт. автомобілів на рік, але через кризову ситуацію в економіці виготовляє лише декілька тисяч автомобілів протягом року та не оприлюднює статистику з їх реального виробництва.

Країни Південної Азії займають наступну позицію за обсягами виробництва автомобілів у Азіатсько-Тихоокеанському регіоні. Частка цих країн у загальних обсягах виробництва автомобілів Азіатсько-Тихоокеанського регіону зросла з 4,5 % у 2000 р. (840 тис. шт.) до 7,6 % у 2020 р. (3 511 тис. шт.), а у загальносвітовому виробництві вона зросла з 1,4 % у 2000 р. до 4,6 %

у 2020 р. Автомобілі в країнах Південної Азії виробляють у Індії (3 394 тис. шт. у 2020 р.) та Пакистані (117 тис. шт. у 2020 р.). Найбільше автомобілів у цих країнах у XXI ст. було вироблено у 2018 р.: в Індії 5 175 тис. шт., у Пакистані — 270 тис. шт. Частка країн Південної Азії, у цьому ж 2018 р., була найвищою у загальних обсягах виробництва автомобілів у Азіатсько-Тихоокеанському регіоні (10,0 %) та у загальносвітовому виробництві (5,7%) [1; 9].

Індія намагалася використовувати підхід подібний до китайського, залучаючи іноземні компанії до розвитку автомобілебудування та сприяючи розвитку власних. У 2019 р. найбільшими виробниками автомобілів в Індії були: японська компанія Suzuki Motor — 1 633 тис. шт., південнокорейська компанія Hyundai Motor — 682 тис. шт., індійська компанія Tata Motors — 551 тис. шт. [9]. Також, індійська компанія Tata Motors входить до рейтингу Global 500 з доходом 37,2 млрд дол. займаючи там 337-ме місце та 26-те місце серед виробників автомобілів та комплектуючих [10]. Враховуючи низький рівень платоспроможності більшості населення країни, в Індії залишається популярним виробництво триколісних (1 134 тис. шт. у 2019 — 2020 фінансовому році) та двоколісних транспортних засобів (2 036 тис. шт.) [4].

Наступну, третю, позицію за виробництвом автомобілів у Азіатсько-Тихоокеанському регіоні займають країни Південно-Східної Азії. Їхня частка у загальному виробництві автомобілів у Азіатсько-Тихоокеанському регіоні зросла з 5,5 % у 2000 р. (1 034 тис. шт.) до 6,2 % у 2020 р. (2 847 тис. шт.), а у загальносвітовому виробництві зростання за відповідний період становило з 1,4 % до 4,6 %. Найвищі обсяги виробництва автомобілів у XXI ст. були зафіксовані у 2013 р. на рівні 4 357 тис. шт., що складало 9,2 % загального виробництва автомобілів у Азіатсько-Тихоокеанському регіоні та 5,0 % загальносвітового виробництва. У 2020 р. обсяги виробництва автомобілів у країнах Східної Азії були такі: Таїланд — 1 427 тис. шт., Індонезія — 691 тис. шт., Малайзія — 485 тис. шт., В'єтнам — 166 тис. шт., Філіппіни — 67 тис. шт., М'янма — 11 тис. шт. Найбільших обсягів виробництва автомобілів у країнах Південно-Східної Азії було досягнуто в різні роки, що обумовлено певною спеціалізацією: Таїланд у 2013 р. — 2 457 тис. шт., Індонезія у 2018 р. — 1 344 тис. шт., Малайзія у 2015 р. — 615 тис. шт., В'єтнам у 2019 р. — 250 тис. шт., Філіппіни у 2016 р. — 136 тис. шт., М'янма у 2019 р. — 15 тис. шт. Провідні позиції в регіоні займають філії японських автовиробників. Також є виробничі потужності компаній з Південної Кореї, США, країн Європи. Таїланд спеціалізується на виробництві пікапів, займаючи за обсягами їхнього виробництва 2-ге місце у світі після США, а за обсягами виробництва малих пікапів (вантажопідйомністю до 1 т) перше місце у світі. Місцеві виробники найбільш потужно представлені у Малайзії. У 2019 р. вони виробили: Perodua — 244 тис. шт. (перше місце в Малайзії), Proton — 73 тис. шт. (3-є місце). Другу позицію за обсягами виробництва автомобілів у Малайзії займала японська компанія Honda Motor (89 тис. шт.) [1; 9].

Країни Південно-Західної Азії збільшили свою частку у виробництві автомобілів Азіатсько-Тихоокеанським регіоном з 3,8 % у 2000 р. до 4,7 % у 2020 р., а у

**Таблиця 2. Виробники автомобілів та комплектуючих з країн Азії у рейтингу Global 500 у 2000 р.**

| Компанія <sup>1</sup>           | Країна         | Сфера діяльності          | Дохід, млн дол. |
|---------------------------------|----------------|---------------------------|-----------------|
| 8 (4). Toyota Motor             | Японія         | Автомобілебудування       | 115 670,9       |
| 34 (6). Honda Motor             | Японія         | Автомобілебудування       | 54 773,5        |
| 36 (7). Nissan Motor            | Японія         | Автомобілебудування       | 53 679,9        |
| 113 (12). Mitsubishi Motors     | Японія         | Автомобілебудування       | 29 951,3        |
| 202 (14). Hyundai Motor         | Південна Корея | Автомобілебудування       | 20 566,3        |
| 224 (15). Mazda Motor           | Японія         | Автомобілебудування       | 19 413,0        |
| 268 (17). Denso                 | Японія         | Автомобільні комплектуючі | 16 914,8        |
| 353 (21). Suzuki Motor          | Японія         | Автомобілебудування       | 13 661,8        |
| 359 (22). Isuzu Motor           | Японія         | Автомобілебудування       | 13 351,1        |
| 414 (25). Fuji Heavy Industries | Японія         | Автомобілебудування       | 11 945,8        |

Примітка: <sup>1</sup> Номер показує місце компанії у рейтингу Global 500, а номер в дужках місце цієї компанії серед представників галузі автомобілебудування.

Джерело: розраховано на основі [10].

загальносвітовому виробництві, за відповідний період їхня частка зросла з 1,2 % до 2,9 %. У 2020 р. у Туреччині було вироблено 1 298 тис. шт. автомобілів, а в Ірані 881 тис. шт. авто. Найбільші обсяги виробництва автомобілів у Туреччині були зафіксовані у 2017 р. (1 696 тис. шт.), а в Ірані у 2011 р. (1 649 тис. шт.) [1; 9]. Виробництво автомобілів у Туреччині представлено іноземними компаніями: американською (Ford Motor), французькими (Renault та PSA, що виробляє автомобілі марок Peugeot і Citroen), італійською (Fiat), японськими (Toyota Motor Honda Motor), південнокорейською

(Hyundai Motor) [6]. В Ірані є потужні місцеві виробники: Saipa та Iran Khodro. Вони переважно за ліцензіями складають автомобілі європейських, японських чи корейських марок, іноді суттєво переробляючи їх до вимог місцевого ринку [9].

Країни Центральної Азії хоча й збільшили свою частку з 0,17 % у 2000 р. (32 тис. шт.) до 0,77 % у 2020 р. (355 тис. шт.) у загальному виробництві автомобілів у Азіатсько-Тихоокеанському регіоні та з 0,05% до 0,47% у загальносвітовому виробництві, але вона залишається незначною [1; 9].

**Таблиця 3. Виробники автомобілів та комплектуючих з країн Азії у рейтингу Global 500 у 2020 р.**

| Компанія <sup>1</sup>                         | Країна         | Сфера діяльності          | Дохід, млн дол. |
|---|----------------|---------------------------|-----------------|
| 10 (2). Toyota Motor                          | Японія         | Автомобілебудування       | 275 288,0       |
| 39 (5). Honda Motor                           | Японія         | Автомобілебудування       | 137 332,0       |
| 52 (7). SAIC Motor                            | Китай          | Автомобілебудування       | 122 071,0       |
| 83 (9). Nissan Motor                          | Японія         | Автомобілебудування       | 90 863,0        |
| 84 (10). Hyundai Motor                        | Південна Корея | Автомобілебудування       | 90 740,0        |
| 89 (11). China FAW Group                      | Китай          | Автомобілебудування       | 89 417,0        |
| 100 (13). Dongfeng Motor                      | Китай          | Автомобілебудування       | 84 049,0        |
| 134 (15). Beijing Automotive Group            | Китай          | Автомобілебудування       | 72 554,0        |
| 206 (17). Guangzhou Automobile Industry Group | Китай          | Автомобілебудування       | 53 622,0        |
| 229 (18). Kia Motors                          | Південна Корея | Автомобілебудування       | 49 894,0        |
| 243 (20). Zhejiang Geely Holding Group        | Китай          | Автомобілебудування       | 47 886,0        |
| 247 (21). Denso                               | Японія         | Автомобільні комплектуючі | 47 400,0        |
| 337 (26). Tata Motors                         | Індія          | Автомобілебудування       | 37 242,0        |
| 359 (27). Aisin Seiki                         | Японія         | Автомобільні комплектуючі | 34 810,0        |
| 385 (28). Hyundai Mobis                       | Південна Корея | Автомобільні комплектуючі | 32 649,0        |
| 387 (29). Bridgestone                         | Японія         | Автомобільні шини         | 32 340,0        |
| 390 (30). Suzuki Motor                        | Японія         | Автомобілебудування       | 32 086,0        |
| 400 (31). Mazda Motor                         | Японія         | Автомобілебудування       | 31 551,0        |
| 405 (32). Subaru                              | Японія         | Автомобілебудування       | 30 758,0        |
| 445 (33). Sumitomo Electric Industries        | Японія         | Автомобільні комплектуючі | 28 578,0        |

Примітка: <sup>1</sup> Номер показує місце компанії у рейтингу Global 500, а номер в дужках місце цієї компанії серед представників галузі автомобілебудування.

Джерело: розраховано на основі [10].

Якщо розглядати Тихоокеанський регіон, що включає в себе Австралію, Нову Зеландію та острівні території у Тихому океані, то тут виробництво автомобілів майже повністю припинено. У Новій Зеландії максимальний обсяг виробництва автомобілів було зафіксовано ще у 1982 р. на рівні 123 тис. шт. Їх виготовляли на чотирнадцяти заводах, що належали європейським, американським та японським компаніям, але усі ці підприємства протягом 80-х та 90-х рр. ХХ ст. були закриті. У Австралії максимальний обсяг виробництва автомобілів був досягнутий у 1974 р. на рівні 498 тис. шт. У ХХІ ст. найбільше автомобілів у Австралії було виготовлено у 2003 р. (413 тис. шт.). Але, не витримуючи конкуренцію з виробниками автомобілів з інших країн, насамперед країн Азії, до 2017 р. включно, закрились усі підприємства, що виготовляли легкові автомобілі. Наразі в Австралії залишилось виробництво лише вантажних автомобілів компаніями Iveco Australia та Kenworth Australia з обсягом близько 5 тис. шт. у 2020 р. В інших країнах Тихоокеанського регіону автомобілі не виробляються [1; 9].

Економічна потужність ТНК з країн Азії, що займаються виробництвом автомобілів та комплектуючих у ХХІ ст. також суттєво зросла. У 2000 р. у рейтингу Global 500 було десять представників з країн Азії (табл. 2), з яких дев'ять компаній представляли Японію та одна (Hyundai Motor) Південну Корею. З десяти ТНК дев'ять займалися безпосередньо виробництвом автомобілів, а одна (Denso) виробництвом комплектуючих. До першої десятки найбільших світових виробників автомобілів та комплектуючих входило три японські компанії: Toyota Motor (8-ме місце у загальному рейтингу та 4-те місце серед автовиробників), Honda Motor (34-те та 6-те місця), Nissan Motor (36-те та 7-ме місця). Це свідчить, що на межі ХХ та ХХІ ст. автомобільна промисловість у країнах Азії досягла високого рівня розвитку лише в Японії та почала виходити на провідні світові позиції у Південній Кореї. В інших країнах Азії автомобільна промисловість, якщо й досягла певного рівня розвитку, то суттєво поступалася провідним ТНК з Японії, США та країн Європи як за технічним рівнем продукції, так і за рівнем концентрації капіталу. Також найбільші виробники автомобілів з країн Азії, за виключенням Японії та Південної Кореї, в цей період концентрували свою увагу на власних автомобільних ринках і експортом продукції фактично не займалися [10].

У 2020 р. у рейтингу Global 500 було уже двадцять ТНК з країн Азії (табл. 3), десять з яких представляли Японію, шість — Китай, три — Південну Корею, одна — Індію. За сферами діяльності п'ятнадцять ТНК займалися виробництвом автомобілів, чотири виробництвом комплектуючих, а одна виробництвом автомобільних шин. До першої десятки провідних автовиробників входило п'ять ТНК з країн Азії: Toyota Motor (10-те місце у загальному рейтингу та 2-ге місце серед автовиробників), Honda Motor (39-те та 5-те місця), SAIC Motor (52-ге та 7-ме місця), Nissan Motor (83-є та 9-те місця), Hyundai Motor (84-те та 10-те місця) [10].

Якщо порівнювати ситуацію з 2000 р., то автовиробники з Японії, окрім компаній Toyota Motor та Honda Motor, до певної міри, послабили свої конкурентні позиції у рейтингу Global 500 та світовому автомобілебу-

дуванні, загалом. Японські компанії Mitsubishi Motors та Isuzu Motor, які були присутні у цьому рейтингу 2000 р., у 2020 р. уже не входили до п'ятиста найбільших ТНК світу. Компанія Fuji Heavy Industries змінила назву на Subaru (марка під якою вона випускає автомобілі) і залишилась приблизно на тому ж рівні, що і у 2000 р. Чотири марки японських виробників автомобілів входили до першої десятки найбільш популярних авто у загальносвітовому рейтингу за підсумками 2019 р. Так, марка Toyota (8 561 тис. шт.) займала перше місце у світі, Honda (4 865 тис. шт.) — 4-те місце, Nissan (4 452 тис. шт.) — 5-те місце, Suzuki (2 743 тис. шт.) — 8-ме місце. У виробництві комплектуючих виробники з Японії у 2020 р. вже були представлені трьома компаніями замість однієї у 2000 р., а також додалась японська компанія Bridgestone, як один з найбільших виробників автомобільних шин у світі. Китайські автомобільні компанії окрім власного автомобільного ринку почали експортувати автомобілі в окремі країни Азії, Східної Європи, Латинської Америки, Африки. Південна Корея збільшила своє представництво з однієї компанії у 2000 р. до трьох у 2020 р. Окрім компанії Hyundai Motor, додалися її дочірня компанія Kia Motors та компанія Hyundai Mobis, яка займається виробництвом автомобільних комплектуючих. За обсягом вироблених автомобілів за окремими марками у 2019 р. південнокорейські компанії займали: Hyundai (4 215 тис. шт.) — 6-те місце у світі, Kia (2 720 тис. шт.) — 9-те місце. Також у рейтингу з'явилась найбільша автомобілебудівна компанія з Індії, Tata Motors [10].

Поступовий перехід із виробництва автомобілів з двигунами внутрішнього згорання на електромобілі відкриває нові можливості для перерозподілу світового автомобільного ринку. Наразі найуспішнішим виробником електромобілів можна вважати американську компанію Tesla, якій у 2020 р. вдалося виробити та реалізувати понад 500 тис. шт. автомобілів. У 2019 р. наймасовішим електромобілем у світі була Model 3 від компанії Tesla, яку виробили у кількості 292 тис. шт. Серед виробників з країн Азії наймасовішим електромобілем є модель Leaf японської компанії Nissan Motor, яка була вироблена у 2019 р. у кількості 91 тис. шт. Статистика з виробництва автомобілів за окремими моделями у 2020 р., наразі ще відсутня [9].

Традиційні виробники автомобілів до переходу на електромобілі відносяться більш стримано, ніж нові компанії, оскільки швидкий перехід змусить їх зупинити власні заводи з виробництва двигунів внутрішнього згорання, коробок перемикачів передач, елементів трансмісії та інші виробництва, а також проводити масове скорочення працівників, або їх часткову перекваліфікацію, що є дуже непопулярними і затратними заходами. Проте більшість провідних світових виробників автомобілів уже анонсують терміни, коли вони планують зупинити виробництво автомобілів з двигунами внутрішнього згорання та повністю перейти на електротранспорт. Також виробники традиційних автомобілів, окрім створення електричних версій відомих моделей автомобілів, починають виробляти повністю нові моделі електромобілів. Китайські автовиробники починають масово виготовляти електромобілі низького цінового сегменту. Отже, конкуренція на автомобільному

ринку буде посилюватися за рахунок приходу на нього нових учасників.

## ВИСНОВКИ

Країни Азіатсько-Тихоокеанського регіону у XXI ст. активно розвивали виробництво автомобілів, що дозволило їм збільшити частку у загальносвітовому виробництві з 32,0 % у 2000 р. до 60,4 % у 2020 р. Країни Східної Азії досягли найбільших успіхів у розвитку власного виробництва автомобілів, що забезпечило їм 48,7 % загальносвітового виробництва у 2020 р. Транснаціональні корпорації з країн Азії подвоїли свою присутність у рейтингу Global 500 з десяти компаній у 2000 р. до двадцяти компаній у 2020 р. Японські автовиробники перенесли більшість власних виробничих потужностей закордон, а іноземні ринки (Китай, США та ін.) забезпечують їм основний рівень доходу. Південнокорейські компанії (Hyundai Motor та Kia Motors) повторюють японський шлях, нарощуючи загальні обсяги виробництва та активно освоюючи закордонні ринки. Автовиробники з Китаю, співпрацюючи з провідними світовими виробниками автомобілів, конкурують на власному ринку та просувають свою продукцію на ринки окремих країн Азії, Східної Європи, Латинської Америки та Африки. Виробники автомобілів з Індії повторюють китайський шлях, але з певною затримкою у часі. У більшості інших країн Азії, що займаються виробництвом автомобілів діють філіали японських, південнокорейських, європейських чи американських ТНК. За наявності власних виробників автомобілів у цих країнах, вони здійснюють складання авто за ліцензіями і, переважно концентрують увагу на власному ринку.

Перехід на виробництво електромобілів буде призводити до поступового загострення конкуренції на світовому автомобільному ринку, оскільки до традиційних виробників автомобілів додаються нові компанії, що раніше виробництвом авто не займалися.

У подальших дослідженнях доцільним буде зосередити увагу на розвитку провідних ТНК галузі з визначенням пріоритетних ринків (країн) для окремих компаній, а також проаналізувати плани найбільших автовиробників стосовно їхнього переходу на виробництво електромобілів та змін у розвитку транспортної інфраструктури, які мають це виробництво супроводжувати.

### Література:

1. World Economic Outlook (April 2021). International Monetary Fund (IMF). URL: <https://www.imf.org/external/datamapper/datasets/WEO>
2. The World Fact Book. Central Intelligence Agency (CIA). URL: <https://www.cia.gov/the-world-factbook/>
3. International Organization of Motor Vehicle Manufactures (OICA). URL: <https://www.oica.net/>
4. Society of Indian Automobile Manufacturers (SIAM). URL: <https://www.siam.in>
5. Japan Automobile Manufacturers Association (JAMA). URL: <http://www.jama-english.jp>
6. The Automotive Manufacturers Association (OSD). URL: <http://www.osd.org.tr/homepage>
7. Korean Automobile Manufacturers Association (KAMA). URL: <http://www.kama.or.kr/MainController>.
8. China Association of Automobile Manufacturers (CAAM). URL: <http://en.caam.org.cn>

9. Статистика производства новых автомобилей 2005 — 2020. Auto.Vercity. URL: <https://auto.vercity.ru/statistics/production/>

10. The Fortune Global 500. URL: <https://fortune.com/global500/>

### References:

1. International Monetary Fund (IMF) (April 2021), "World Economic Outlook", (2021), available at: <https://www.imf.org/external/datamapper/datasets/WEO> (Accessed 23 April 2021).
  2. Central Intelligence Agency (CIA) (2021), "The World Fact Book", available at: <https://www.cia.gov/the-world-factbook/> (Accessed 23 April 2021).
  3. International Organization of Motor Vehicle Manufactures (OICA) (2021), available at: <https://www.oica.net/> (Accessed 23 April 2021).
  4. Society of Indian Automobile Manufacturers (SIAM) (2021), available at: <https://www.siam.in> (Accessed 24 April 2021).
  5. Japan Automobile Manufacturers Association (JAMA) (2021), available at: <http://www.jama-english.jp> (Accessed 24 April 2021).
  6. The Automotive Manufacturers Association (OSD) (2021), available at: <http://www.osd.org.tr/homepage> (Accessed 24 April 2021).
  7. Korean Automobile Manufacturers Association (KAMA) (2021), available at: <http://www.kama.or.kr/MainController> (Accessed 24 April 2021).
  8. China Association of Automobile Manufacturers (CAAM) (2021), available at: <http://en.caam.org.cn> (Accessed 24 April 2021).
  9. Auto.Vercity (2021), "Statistics of new car production 2005—2020", available at: <https://auto.vercity.ru/statistics/production/> (Accessed 23 April 2021).
  10. The Fortune Global 500 (2021), available at: <https://fortune.com/global500/> (Accessed 24 April 2021).
- Стаття надійшла до редакції 29.04.2021 р.*

[www.economy.nayka.com.ua](http://www.economy.nayka.com.ua)

Електронне фахове видання

Ефективна  
**ЕКОНОМІКА**

**Виходить 12 разів на рік**

**Журнал включено до переліку наукових фахових видань України з ЕКОНОМІЧНИХ НАУК (Категорія «Б»)  
Спеціальності – 051, 071, 072, 073, 075, 076, 292**

e-mail: [economy\\_2008@ukr.net](mailto:economy_2008@ukr.net)

тел.: (044) 223-26-28

(044) 458-10-73