

АНАЛІЗ СВІТОВОГО РИНКУ АВТОБУСОБУДУВАННЯ

© 2014 КОЛБАСІН Є. С., ОСТАПЕНКО А. В., ЯРОШЕНКО І. В.

УДК 339.13

Колбасін Є. С., Остапенко А. В., Ярошенко І. В.

Аналіз світового ринку автобусобудування

У статті розглядається проблема розвитку світового ринку автобусобудування. Доведено, що галузь автобусобудування у світі розвивається нерівномірно. Проаналізовано динаміку світового виробництва автобусів провідних автомобілебудівних країн і компаній світу у десятирічному тренді останніх років. Визначено рейтинги світових країн-лідерів за обсягами виробництва автобусів у сегменті «великі автобуси». Зроблено висновок про значні коливання виробництва автобусів у період світової фінансової кризи. Запропоновано аналітичне дослідження останніх тенденцій у розвитку автобусобудування в країнах ЄС та СНД. Визначено, що світовий ринок автобусобудування на дві третини сконцентровано у трьох країнах. Досліджено обсяги продажів комерційних автобусів серед провідних країн-виробників світу та України. Досліджено структуру виробництва автобусів серед моделей компаній РФ. Установлено значне відставання національних виробників від світових лідерів у галузі автобусобудування.

Ключові слова: автомобілебудування, галузь, ринок, рейтинг, сегмент, криза, ЄС, СНД

Рис.: 10. **Табл.:** 5. **Бібл.:** 11.

Колбасін Євген Сергійович – кандидат економічних наук, науковий співробітник, Науково-дослідний центр індустріальних проблем розвитку НАН України (пл. Свободи, 5, Держпром, 7 під'їзд, 8 поверх, Харків, 61022, Україна)

Email: johnny_evgen@mail.ru

Остапенко Андрій Валентинович – здобувач, Науково-дослідний центр індустріальних проблем розвитку НАН України (пл. Свободи, 5, Держпром, 7 під'їзд, 8 поверх, Харків, 61022, Україна)

Ярошенко Іван Васильович – кандидат економічних наук, радник начальника, Харківська об'єднана державна податкова інспекція ГУ Міндоходів у Харківській області (вул. Пушкінська, 46, Харків, 61057, Україна)

Email: ivan.yaroshenko@gmail.com

УДК 339.13

UDC 339.13

Колбасин Е. С., Остапенко А. В., Ярошенко И. В. Анализ мирового рынка автобусостроения

В статье рассматривается проблема развития мирового рынка автобусостроения. Доказано, что отрасль автобусостроения в мире развивается неравномерно. Проанализирована динамика мирового производства автобусов среди ведущих автомобилестроительных стран и компаний мира в десятилетнем тренде последних лет. Определены рейтинги мировых стран-лидеров по объемам производства автобусов в сегменте «большие автобусы». Сделан вывод о значительных колебаниях производства автобусов в период мирового финансового кризиса. Предложено аналитическое исследование последних тенденций в развитии автобусостроения в странах ЕС и СНГ. Определено, что мировой рынок автобусостроения на две трети сконцентрирован в трех странах. Исследованы объемы продаж коммерческих автобусов среди ведущих стран-производителей мира и Украины. Исследована структура производства автобусов среди моделей компаний РФ. Выявлено значительное отставание национальных производителей от мировых лидеров в области автобусостроения.

Ключевые слова: автомобилестроение, отрасль, рынок, рейтинг, сегмент, кризис, ЕС, СНГ

Рис.: 10. **Табл.:** 5. **Библ.:** 11.

Колбасин Евгений Сергеевич – кандидат экономических наук, научный сотрудник, Научно-исследовательский центр индустриальных проблем развития НАН Украины (пл. Свободы, 5, Госпром, 7 подъезд, 8 эт., Харьков, 61022, Украина)

Email: johnny_evgen@mail.ru

Остапенко Андрей Валентинович – соискатель, Научно-исследовательский центр индустриальных проблем развития НАН Украины (пл. Свободы, 5, Госпром, 7 подъезд, 8 эт., Харьков, 61022, Украина)

Ярошенко Иван Васильевич – кандидат экономических наук, советник начальника, Харьковская объединенная государственная налоговая

Kolbasin E. S., Ostapenko A. V., Yaroshenko I. V. Analysis of the World Bus Manufacturing Market

The article focuses on the issue of development of the world bus manufacturing market. Evidence was provided that the development rates of the bus manufacturing industry vary throughout the world. The dynamics of the world bus manufacturing industry in the world's leading countries and companies manufacturing automobiles was analyzed in terms of decennial trends of the recent years. The ratings of the world's leading countries were determined based on the bus production output volumes in the segment of «large-sized buses». A conclusion was drawn concerning significant fluctuations in the bus manufacturing performance during the global financial crisis. The article also proposes an analytical study of the latest trends in the development of bus manufacturing in the EU and CIS countries. The study established that two-thirds of the world bus manufacturing market volume is concentrated in three countries. The volumes of commercial bus sales in the leading manufacturing countries of the world and in Ukraine were studied. The bus manufacturing profile among the models produced by companies based in the Russian Federation was analyzed. The study established that the national manufacturers lag considerably behind the world leaders in the bus manufacturing industry.

Key words: automobile manufacturing, industry, market, rating, segment, crisis, the EU, the CIS

Pic.: 10. **Tabl.:** 5. **Bibl.:** 11.

Kolbasin Evgen S. – Candidate of Sciences (Economics), Research Associate, Research Centre of Industrial Problems of Development of NAS of Ukraine (pl. Svobody, 5, Derzhprom, 7 pidyizd, 8 poverkh, Kharkiv, 61022, Ukraine)

Email: johnny_evgen@mail.ru

Ostapenko Andriy V. – Applicant, Research Centre of Industrial Problems of Development of NAS of Ukraine (pl. Svobody, 5, Derzhprom, 7 pidyizd, 8 poverkh, Kharkiv, 61022, Ukraine)

інспекція ГУ Міндоходів в Харківській області (ул. Пушкінська, 46, Харків, 61057, Україна)

Email: ivan.yaroshenko@gmail.com

Yaroshenko Ivan V. – Candidate of Sciences (Economics), Adviser, Kharkiv United State Tax Inspection of the Main Directorate of the Ministry of Revenues and Duties in Kharkiv region (vul. Pushkinska, 46, Kharkiv, 61057, Ukraine)

Email: ivan.yaroshenko@gmail.com

Автобусобудування у багатьох провідних країнах світу являє собою один із ключових сегментів автомобілебудівної галузі країни та забезпечує функціонування суміжних підгалузей промисловості, здебільшого пов'язаних із виробництвом комплектуючих і матеріалів, прискорення організації нових робочих місць і відрахування у бюджеті всіх рівнів. Розвиток виробництва автобусів різних компаній світу дійшов до розширення модельного ряду, що привело до підвищення його ролі у пасажирських перевезеннях.

Проте, в умовах поширення кризових явищ в економіці на автомобільному ринку відбулися зміни і структурні зрушення, що торкнулися як окремих видів товарів та їх груп, так і сегментів ринку, зокрема й автобусобудування. Це призвело до виникнення негативних тенденцій на ринку та відповідно позначилося на економічних показниках діяльності компаній.

В таких умовах проблематика визначення основних тенденцій розвитку ринку сучасного автобусобудування в країнах світу є актуальною.

Питаннями дослідження ринків продукції різних галузей промисловості займалися такі вчені, як Зінченко В. А. [1], Кизим М. О. [2, 8], зокрема: автомобілебудування – Кизим

М. О. [2], Брюховецька Н. Ю. [3, 4], Бубнов Ю. В. [5], Мороз Л. А. [6]; тракторобудування – Хаустова В. Є., Лідовський Ю. А. [7]; літакобудування – Матюшенко І. Ю., Купріянова В. С. [8] та інші. Але вченими приділено недостатньо уваги аналізу підгалузі автобусобудування та дослідженню ринків автобусної продукції.

Тому в статті постає **завдання** – на основі офіційних статистичних даних профільних організацій у галузі автобусобудування проаналізувати розвиток і сучасний стан автобусобудівної галузі світу у розрізі провідних країн, країн Європейського Союзу (ЄС) та країн Співдружності Незалежних Держав (СНД).

«Світова асоціація виробників автотранспортних засобів» (The International Organization of Motor Vehicle Manufacturers), яка здійснює дослідження та моніторинг галузі автомобілебудування у світі, наводить обсяги світового виробництва автобусів у сегменті великих автобусів серед провідних компаній світу у 2004 – 2013 рр. (рис. 1).

З рис. 1 видно, що обсяги виробництва автобусів у світі переважно зростали впродовж 2005 – 2007 рр. та коливалися у період початкових років кризових явищ в економіках країн світу. Як наслідок другої хвилі світової фінансової кризи, динаміка виробництва автобусів упродовж

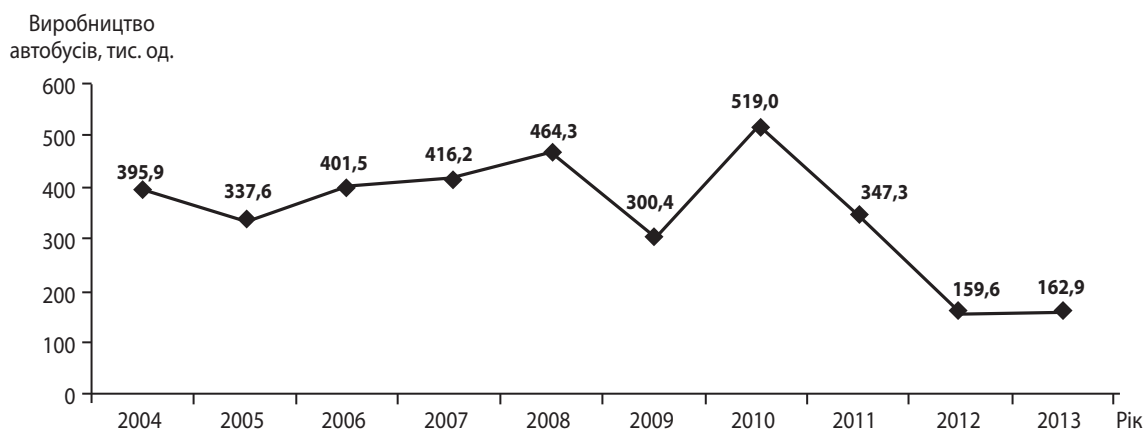


Рис. 1. Динаміка світового виробництва автобусів у 2004 – 2013 рр. [1]

2010 – 2013 рр. почала падати з 519,0 тис. од. у 2010 р. до 162,9 тис. од. у 2013 р., або в 3,1 рази.

У табл. 1 наведено динаміку виробництва автобусів у розрізі країн світу в 2004 – 2013 рр., а на рис. 2 – серед провідних країн-виробників.

З даних табл. 1 випливає, що загальну кількість представників цього рейтингу можна поділити на дві групи: перша – це країни, в яких було вироблено понад 10,0 тис. автобусів на рік, і друга – країни, на території яких виробництво не перевищувало 10,0 тис. од. на рік.

Результати, надані в табл. 1 та на рис. 2, свідчать про те, що за останні 10 років ринок автобусів було сконцен-

тровано у таких семи країнах світу: Китаї (збільшення виробництва з 78,7 тис. од. у 2004 р. до 173,1 тис. од. у 2013 р., або у 2,2 рази більше); Індії (з 30,3 тис. од. до 43,6 тис. од. відповідно, або у 1,4 рази більше); Бразилії (з 27,8 тис. од. до 40,1 тис. од., або у 1,44 рази більше); П. Кореї (з 14,0 тис. од. до 9,5 тис. од., або у 1,5 рази менше); США (з 29,0 тис. од. до 17,2 тис. од. у 2011 р., або у 1,7 рази менше з подальшим припиненням виробництва); Росії (з 18,9 тис. од. до 23,1 тис. од., або у 1,2 рази більше) та Японії (з 12,3 тис. од. до 9,8 тис. од., або у 1,2 рази менше).

Слід зазначити, що у 2012 – 2013 рр. у США не було вироблено жодної машини у сегменті великих автобусів.

Таблиця 1

Динаміка виробництва автобусів у країнах світу в 2004 – 2013 рр. [1]

Країна	Рік																			
	2004	Ранг	2005	Ранг	2006	Ранг	2007	Ранг	2008	Ранг	2009	Ранг	2010	Ранг	2011	Ранг	2012	Ранг	2013	Ранг
Китай	78712	1	175390	1	195333	1	344005	1	119888	1	129210	1	161697	1	164339	1	169093	1	173148	1
Індія	0	15	30347	4	58227	3	44420	2	44101	3	42017	2	54609	2	50328	2	53248	2	43641	2
Бразилія	27758	3	35387	3	33809	4	39087	3	44111	2	34535	3	40530	3	47373	3	36844	3	40111	3
США	29033	2	0	15	0	15	28419	4	23800	5	21966	5	19451	4	17220	4	0	0	0	12
Росія	18928	4	21348	5	24115	5	25604	5	25872	4	10809	6	13283	5	14596	5	15959	4	23107	4
П. Корея	14000	5	115015	2	110760	2	16378	6	13837	6	25740	4	11827	6	11366	6	9376	5	9480	6
Індонезія	1900	14	2429	13	1254	14	1676	15	2956	15	2328	14	4106	12	4195	9	5299	6	4713	7
Єгипет	2780	10	2681	12	5633	11	3154	14	4362	12	4154	11	4154	11	5980	7	4020	7	2680	10
Польща	2049	12	5400	9	6200	10	3554	12	4572	11	4822	10	4566	10	5059	8	3880	8	4203	8
Японія	12286	6	11763	6	11063	6	11516	7	11660	7	8783	8	10274	7	2707	12	1626	11	9755	5
Швеція	8132	8	9224	7	9100	8	8806	9	9154	10	9839	7	10000	8	н.д.*	-	н.д.*	-	н.д.*	-
Німеччина	9984	7	8790	8	9290	7	9085	8	10038	8	7786	9	6936	9	н.д.*	-	н.д.*	-	н.д.*	-
Франція	2992	9	3687	11	4072	12	4336	11	4151	13	4024	12	3475	13	н.д.*	-	н.д.*	-	н.д.*	-
Чехія	1983	13	2194	14	2929	13	3182	13	3496	14	3068	13	2711	15	3562	11	3217	10	3691	9
Україна	2055	11	4051	10	6830	9	8654	10	9777	9	1318	15	2743	14	3738	10	3359	9	2479	11
Інші країни	31737		31725		32893		35233		37388		26047		29022		19236		35192		28271	
Разом у світі	244329		459431		511508		587109		369163		336446		379384		349699		341113		345279	

* публікацію даних було призупинено

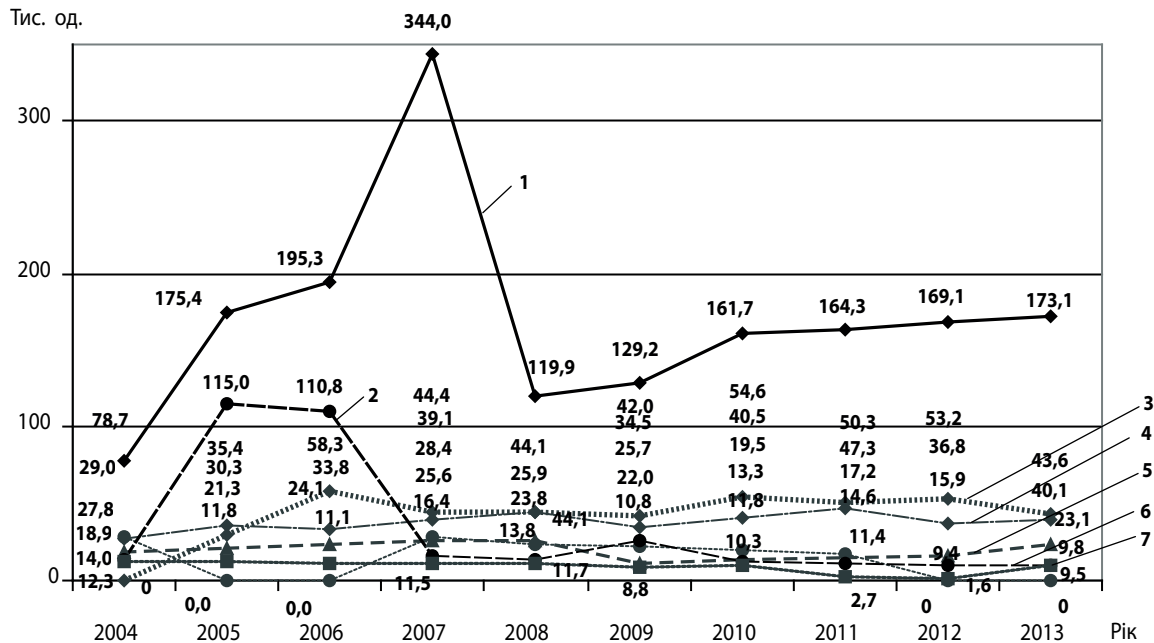


Рис. 2. Динаміка обсягів виробництва автобусів серед ТОП-7 країн-виробників світу у 2004 – 2013 рр.:
1 – Китай; 2 – П. Корея; 3 – Бразилія; 4 – США; 5 – Росія; 6 – Індія; 7 – Японія

І навпаки, індонезійські, єгипетські та польські обсяги виробництва автобусів почали наздоганяти своїх конкурентів з Росії та П. Кореї.

Україна у наведеному в табл. 1 рейтингу посідала переважно 9 – 10-ту сходинку зі стабільним збільшенням обсягів виробництва автобусів упродовж 2004 – 2008 рр. з 2,0 тис. од. техніки до 9,8 тис. од. відповідно та відновленням обсягів з 2009 р.

Структура виробництва автобусів серед країн світу в 2012 – 2013 рр. розподілилася таким чином (рис. 3).

З даних рис. 1.3 видно, що у структурі виробництва автобусів серед країн світу в 2012 – 2013 рр. найбільша питома вага належала Китаю (49,6% та 50,8% відповідно), Індії (15,6%

та 12,8%) та Бразилії (10,8% та 11,8%). Другу групу країн-лідерів представляють виробники, питома вага яких на ринку не перевищує 5,0%. Це такі країни, як Росія (4,7% у 2012 р.), П. Корея (2,7% та 2,8%), Індонезія (1,6% та 1,4%) та Польща (1,1% та 1,2%). Питома вага України у загальносвітовому виробництві автобусів складала у 2011 – 2012 рр. менше 1%.

Динаміку обсягів виробництва автобусів серед провідних країн ЄС та країн СНД у 2004 – 2013 рр. наведено на рис. 4.

З даних рис. 4 видно, що упродовж 2004 – 2013 рр. ринок автобусів на території ЄС та країн СНД мав різну, але позитивну динаміку. Так, у Росії за цей період відбулося збільшення виробництва з 18,9 тис. од. у 2004 р. до

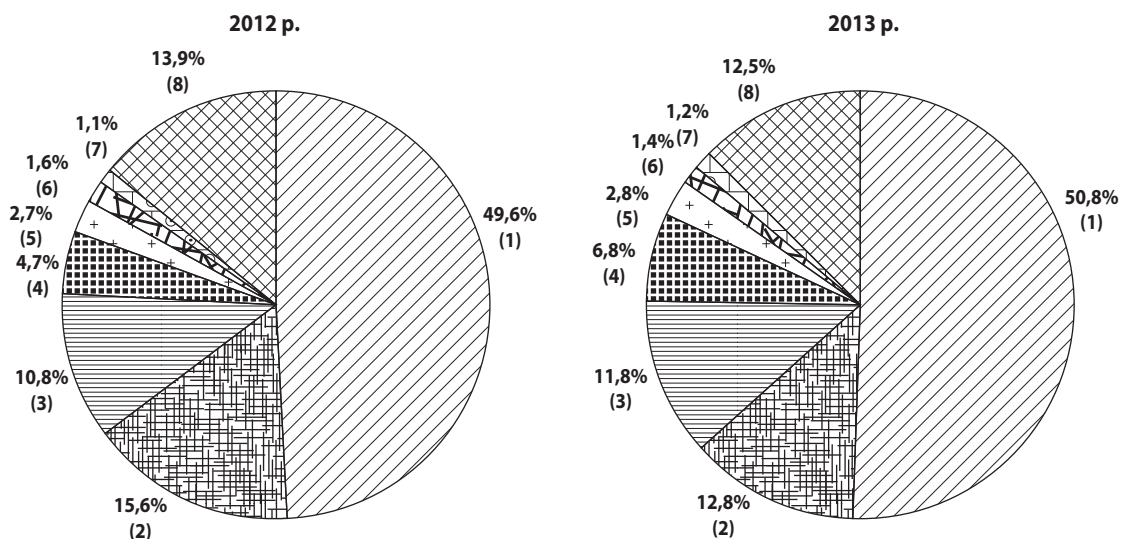


Рис. 3. Динаміка структури світового виробництва автобусів серед країн світу в 2012 – 2013 рр. [1]:
1 – Китай; 2 – Індія; 3 – Бразилія; 4 – Росія; 5 – П. Корея; 6 – Індонезія; 7 – Польща; 8 – інші країни

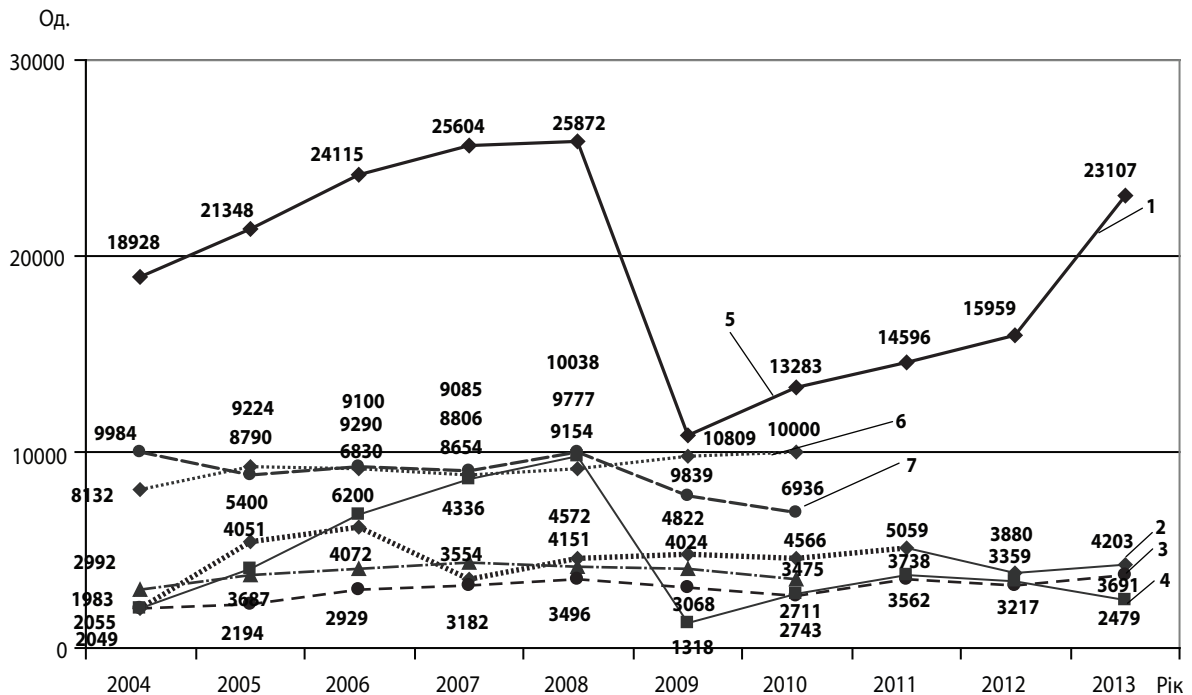


Рис. 4. Динаміка обсягів виробництва автобусів серед провідних країн ЄС та країн СНД у 2004 – 2013 рр.:

1 – Росія; 2 – Польща; 3 – Чехія; 4 – Україна; 5 – Швеція; 6 – Німеччина; 7 – Франція

23,1 тис. од. у 2013 р., або у 1,2 рази; у Польщі – з 2049 од. до 4203 од. відповідно, або у 2,0 рази; у Чехії – з 1983 од. до 3691 од., або у 1,9 рази; в Україні – з 2055 од. до 2479 од., або у 1,2 рази. З урахуванням відсутності статистичної звітності, починаючи з 2011 р. Швеція та Франція упродовж 2004 – 2010 рр. теж мали позитивну динаміку виробництва автобусів, на відміну від Німеччини за цей самий період.

На підґрунті дослідження виробництва автобусів серед країн світу здійснено такий аналіз у розрізі компаній, які їх виробляли.

У табл. 2 наведено динаміку виробництва автобусів провідними компаніями світу у 2004 – 2013 рр., а на рис. 5 проілюстровано цю ж динаміку серед провідних виробників.

З даних табл. 2 та рис. 5 видно, що у 2004 – 2012 рр. лідерами з виробництва автобусів у світі залишалися чотири виробники: «HYUNDAI-KIA» (збільшення з 113,7 тис. од. у 2004 р. до 123,9 тис. од. у 2010 р., або на 8%, після чого відбулося падіння виробництва у 2011 – 2012 рр. майже у 7,5 разів); «DAIMLER AG» (з 47,0 тис. од. у 2004 р. до 60,2 тис. од. у 2011 р., або на 28% більше з подальшим падінням у 2012 р. у 1,9 рази); «FIAT» (з 21,6 тис. од. у 2005 р. до 40,8 тис. од. у 2012 р., або у 1,9 рази більше); «TATA» (з 59,4 тис. од. у 2004 р. до 17,6 тис. од. у 2012 р., або у 3,3 рази менше). Третю сходинку цього рейтингу упродовж 2011 – 2012 рр. впевнено посідав китайський виробник «ASHOK LEYLAND», обсяги виробництва якого збільшилися з 24,3 тис. од. до 25,4 тис. од., або на 4%.

Сталу динаміку європейських та азіатських виробників-лідерів упродовж 2004 – 2010 рр. змістили зі своїх позицій у 2011 – 2012 рр. такі китайські компанії, як «ASHOK LEYLAND» та «NAVISTAR».

Неоднозначними виявилися результати виробництва 2013 р., упродовж якого лідерами на ринку автобусів стали дві нові китайські компанії: «XIAMEN KING» (44 195 од.) та «ZHENGZHOU YUTONG» (51 563 од.), обсяги виробництва яких перевершували найближчих конкурентів у 1,5 – 10 разів, окрім «FIAT». Взагалі відсутні у рейтингу виявилися такі провідні у 2004 – 2008 рр. виробники, як «DAIMLER AG», «VOLVO», «M. A. N.», «G. M.», «VOLKSWAGEN» та ін.

У представленому вище рейтингу доцільно розглянути динаміку обсягів виробництва автобусів серед компаній ЄС, що були вироблені виключно на його території (рис. 6).

З рис. 6 видно, що серед провідних виробників автобусів у Європі упродовж 2004 – 2012 рр. лідирували такі: «Volvo» (Швеція), який збільшив виробництво автобусів з 5880 од. у 2004 р. до 10680 од. у 2012 р., або у 1,8 рази; «M.A.N.» (Німеччина) входив до трійки лідерів із незначними коливаннями обсягів виробництва від 3925 од. у 2010 р. до 5956 од. у 2007 р.; «FIAT» (Італія) суттєво зменшив обсяги виробництва з 8291 у 2004 р. до 458 од. у 2012 р., або у 18 разів; «SCANIA» (Швеція) збільшив виробництво автобусів з 2783 од. у 2004 р. до 4058 од. у 2009 р., або у 1,45 рази з призупиненням статистичних даних у 2010 р.

Географія виробництва автобусів серед провідних країн Євросоюзу була такою. Італійський «FIAT» організував свої виробничі потужності у таких країнах, як Франція, Італія, Іспанія, Туреччина; «SCANIA» та «VOLVO» – у Швеції та Польщі; «M.A.N.» – у Німеччині, Австрії, Турції та Польщі.

При представленні статистичних даних щодо обсягів продажів «Світова асоціація виробників автотранспортних

Таблиця 2

Динаміка виробництва автобусів (сегмент великих автобусів) провідними компаніями світу у 2004 – 2013 рр. [1]

	Виробник	2004 р.	Ранг	2005 р.	Ранг	2006 р.	Ранг	2007 р.	Ранг
1	HYUNDAI-KIA	113 655	1	99 629	1	87 464	1	101 410	1
2	TOYOTA	38 015	4	52 237	3	63 868	2	85 776	2
3	DAIMLER AG	47 045	3	60 659	2	50 807	3	65 447	3
4	FIAT	–	–	21 587	4	24 364	5	24 616	4
5	TATA	59 301	2	11 241	6	12 546	8	16 898	5
6	NAVISTAR	15 762	5	13 943	5	18 619	6	15 919	6
7	VOLVO	8 089	7	10 406	8	47 908	4	10 753	7
8	VOLKSWAGEN	4 899	11	5 499	12	5 995	10	7 510	8
9	NISSAN	1 736	13	6 053	11	5 843	12	7 422	9
10	SCANIA	5 621	10	6 141	10	5 870	11	7 314	10
11	M.A.N.	6 389	8	6 389	9	7 241	9	5 956	11
12	Hino	6 316	9	5 269	13	4 443	13	4 984	12
13	ISUZU	2 745	12	3 167	14	3 404	14	3 688	13
14	G. M.	10 795	6	10 760	7	17 396	7	1 681	14
	Інші виробники*	75 490		24 593		45 741		56 871	
	Усього	395 858		337 573		401 509		416 245	

Продовження табл. 2

	Виробник	2008 р.	Ранг	2009 р.	Ранг	2010 р.	Ранг	2011 р.	Ранг	2012 р.	Ранг	2013 р.	Ранг
1	FIAT	23 303	4	32 021	3	38 241	3	41 864	2	40 819	1	43 836	3
2	DAIMLER AG	68 578	3	51 306	2	60 951	2	60 192	1	31 384	2	–	
3	ASHOK LEYLAND	19 927	5	18 410	5	–		24 289	3	25 443	3	19 342	4
4	TATA	19 388	6	19 379	4	23 870	4	23 870	4	17 602	5	15 010	5
5	GAZ	–	–	9 626	8	–		14 630	7	14 859	8	13 095	8
6	VOLVO	12 485	9	10 805	7	11 560	6	12 982	8	10 680	11	–	
7	NAVISTAR	13 962	7	13 820	6	–		9 487	10	11 366	9	10 396	9
8	HYUNDAI-KIA	106 118	2	98 265	1	123 878	1	16 289	5	15 470	6	14 575	6
9	TOYOTA	114 877	1	4 078	10	5 177	8	4 954	12	5 972	12	5 686	10
10	ISUZU	3 221	13	2 047	12	2 404	10	2 339	15	2 544	15	1 965	12
11	M. A. N.	7 487	12	–		15 681	5	6 051	11	–		–	
12	G. M.	12 871	8	6 577	9	10 429	7	9 662	9	10 688	10	–	
13	VOLKSWAGEN	9 840	10	2 280	11	–	–	–		22 170	4	–	
14	BEIJING AUTOMOTIVE	–	–	–	–	3 189	9	3 344	14	4 055	13	–	
15	DONGFENG MOTOR	–	–	–	–	1 642	11	15 870	6	14 919	7	13 123	7
16	FAW	–	–	–	–	1 033	13	3 916	13	3 793	14	3 876	11
17	NISSAN	8 416	11	–		–		–		–		–	
18	XIAMEN KING	–		–		–		–		–		44 195	2
19	ZHENGZHOU YUTONG	–		–		–		–		–		51 563	1
	Інші виробники*	43 793		31 790		224 938		99 960		109 349		236 662	
	Усього	464 266		300 404		518 993		349 699		341 113		305 540	

* – виробники, які не потрапили до рейтингу ТОП-50 за даними ОІСА

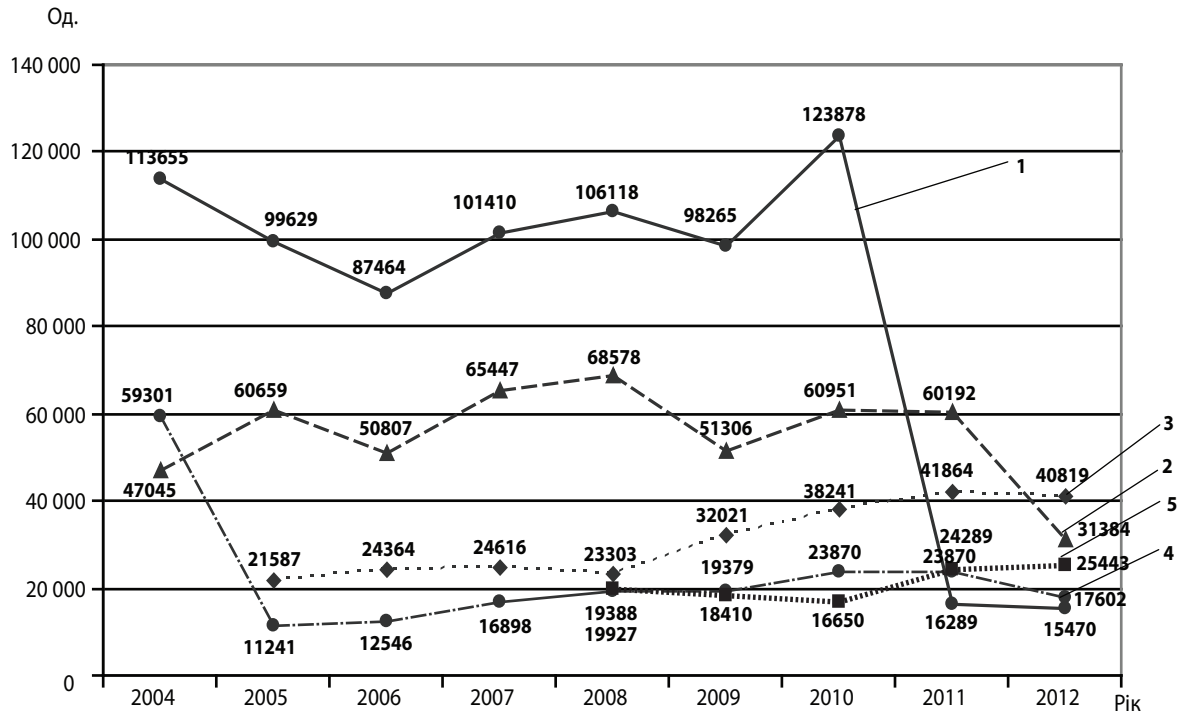


Рис. 5. Динаміка обсягів виробництва автобусів серед провідних виробників світу у 2004 – 2012 рр.:
1 – «HYUNDAI-KIA»; 2 – «DAIMLER AG»; 3 – «FIAT»; 4 – «TATA»; 5 – «ASHOK LEYLAND»

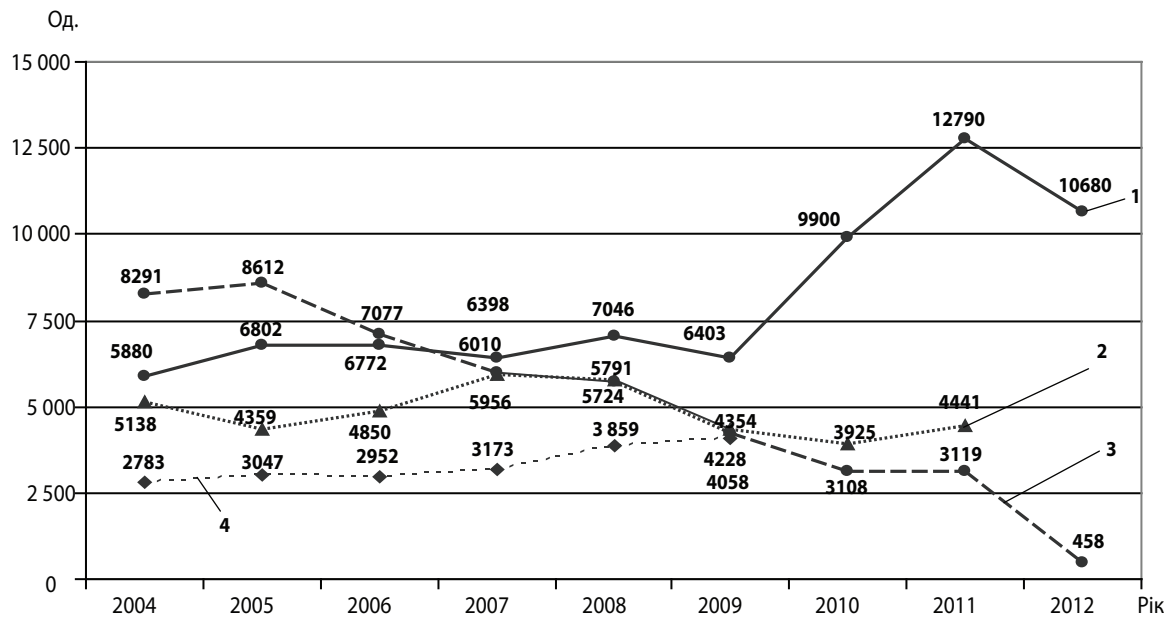


Рис. 6. Динаміка обсягів виробництва автобусів серед компаній-виробників ЄС в 2004 – 2012 рр.:
1 – «Volvo»; 2 – «M.A.N.»; 3 – «FIAT»; 4 – «SCANIA»

засобів» (OICA) включає групу великих автобусів до сегменту комерційних автомобілів. Тому надалі в аналізі динаміки обсягів продажів буде використовуватися саме така база дослідження.

Обсяги продажів комерційних автомобілів (включаючи автобуси) серед провідних країн-виробників світу та України у 2005 – 2013 рр. подано у табл. 3, а на рис. 7

та рис. 8 проілюстровано їх динаміку у розрізі провідних країн-виробників ЄС. видно з рис. 7, обсяги продажів комерційних автомобілів (включаючи автобуси) серед провідних країн-виробників світу та України у 2005 – 2013 рр. переважно мали тенденцію до збільшення своєї динаміки. Так, Китай, Бразилія та Росія збільшили обсяги продажів за цей період у 2,3, 2,9 та 1,2 рази відповідно. І навпаки, Япо-

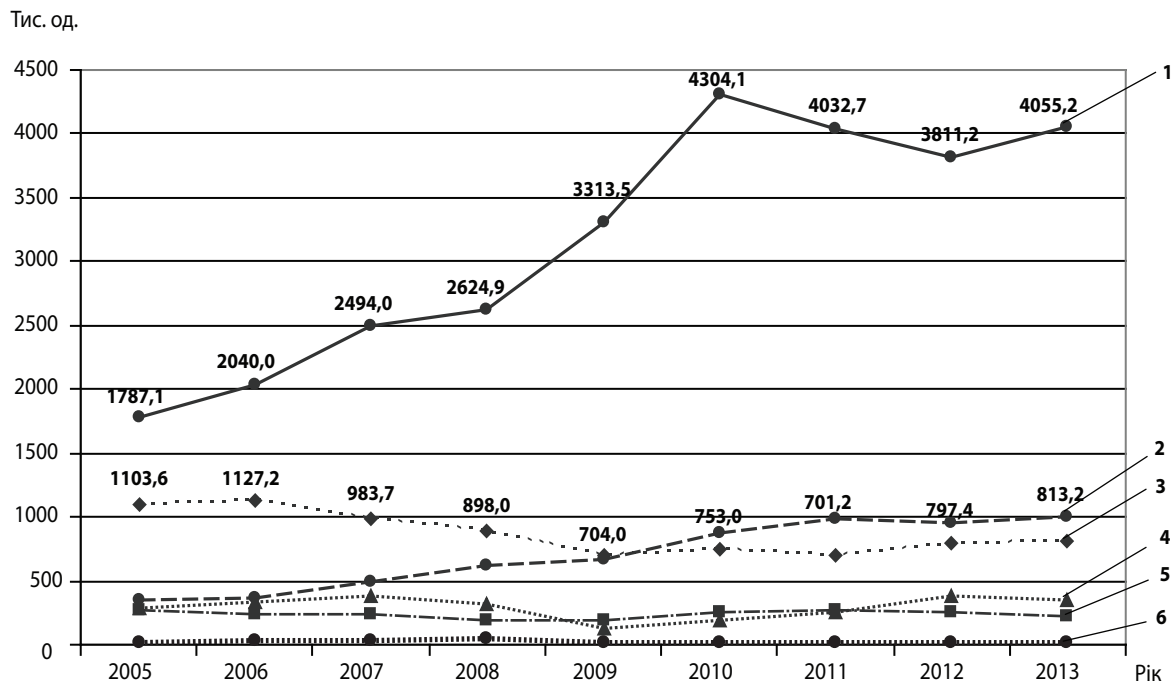


Рис. 7. Обсяги продажів комерційних автомобілів (включаючи автобуси) серед провідних країн-виробників світу та України у 2005 – 2013 рр. [1]:

1 – Китай; 2 – Японія; 3 – Бразилія; 4 – Росія; 5 – Туреччина; 6 – Україна

Таблиця 3

Динаміка обсягів продажів комерційних автомобілів (включаючи автобуси) серед провідних країн-виробників світу у 2005 – 2013 рр. [1]

Країна	Роки								
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Китай	1 787 088	2 040 011	2 493 990	2 624 893	3 313 479	4 304 142	4 032 698	3 811 195	4 055 221
Японія	1 103 552	1 127 202	983 692	897 967	704 023	752 967	701 188	797 388	813 231
Бразилія	345 462	371 518	487 210	627 073	666 476	870 360	986 003	950 531	1 003 652
Росія	286 400	333 600	383 112	324 887	131 715	194 341	247 924	386 167	352 763
Туреччина	276 615	244 619	237 297	188 357	187 307	251 129	270 920	261 340	228 469
Україна	18 302	29 752	25 323	40 983	11 665	18 868	19 797	21 984	16 393
Країни ЄС									
Німеччина	295 627	304 433	334 116	334 999	242 178	282 157	334 820	311 498	305 287
Франція	480 141	498 420	519 514	523 460	416 201	457 215	482 823	432 971	410 595
Італія	251 328	270 913	283 060	260 559	197 978	202 573	193 209	142 754	115 960
Великобританія	388 410	389 496	395 612	353 463	227 543	262 730	308 230	289 154	330 976
Польща	64 091	54 141	76 347	77 413	44 812	49 356	59 799	55 813	61 897

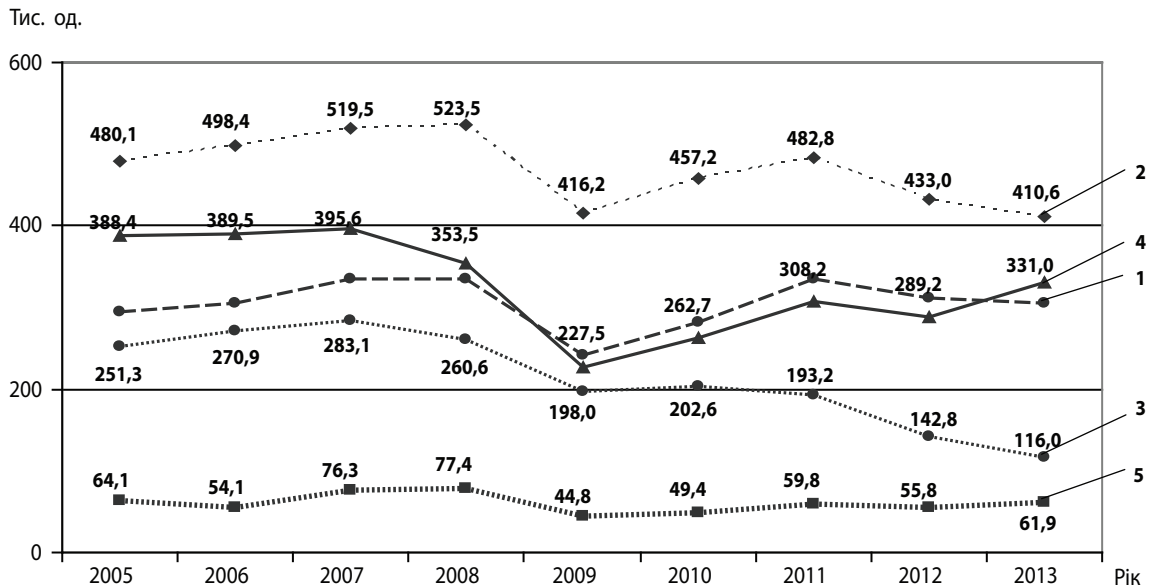


Рис. 8. Обсяги продажів комерційних автомобілів (включаючи автобуси) серед провідних країн-виробників в ЄС у 2005 – 2013 рр.:

1 – Німеччина; 2 – Франція; 3 – Італія; 4 – Великобританія; 5 – Польща

нія, Туреччина та Україна зменшили обсяги продажів комерційних автомобілів (включаючи автобуси) на 26%, 17% та 10% відповідно.

Дані рис. 8 свідчать, що обсяги продажів комерційних автомобілів (включаючи автобуси) збільшилися за досліджуваний період лише в Німеччині з 295,6 тис. од. у 2005 р. до 305,3 тис. од. у 2013 р., або на 3%. Всі інші країни ЄС зменшили обсяги продажів: Франція – на 14,5%, Італія – на 53,9%, Великобританія – на 14,8% та Польща – на 3,4%.

Розвиток автобусної галузі в такій провідній країні МС, як Росія, впродовж 2001 – 2012 рр. характеризувався

великою кількістю компаній, обсяги виробництва автобусної техніки яких представлено у табл. 4 та на рис. 9.

З даних рис. 9 та табл. 4 випливає, що загальна кількість вироблених автобусів вітчизняних моделей збільшилася з 56,04 тис. од. у 2001 р. до 82,33 тис. од. у 2007 р., або на 46,2%. Різке падіння відбулося внаслідок світової фінансової кризи з 60,66 тис. од. у 2008 р. до 30,13 тис. од. у 2009 р., або на 25%.

Майже ідентичною була динаміка по виробниках. Так, у всіх провідних компаніях з виробництва автобусів зберігалася позитивна тенденція зростання впродовж 2001 –

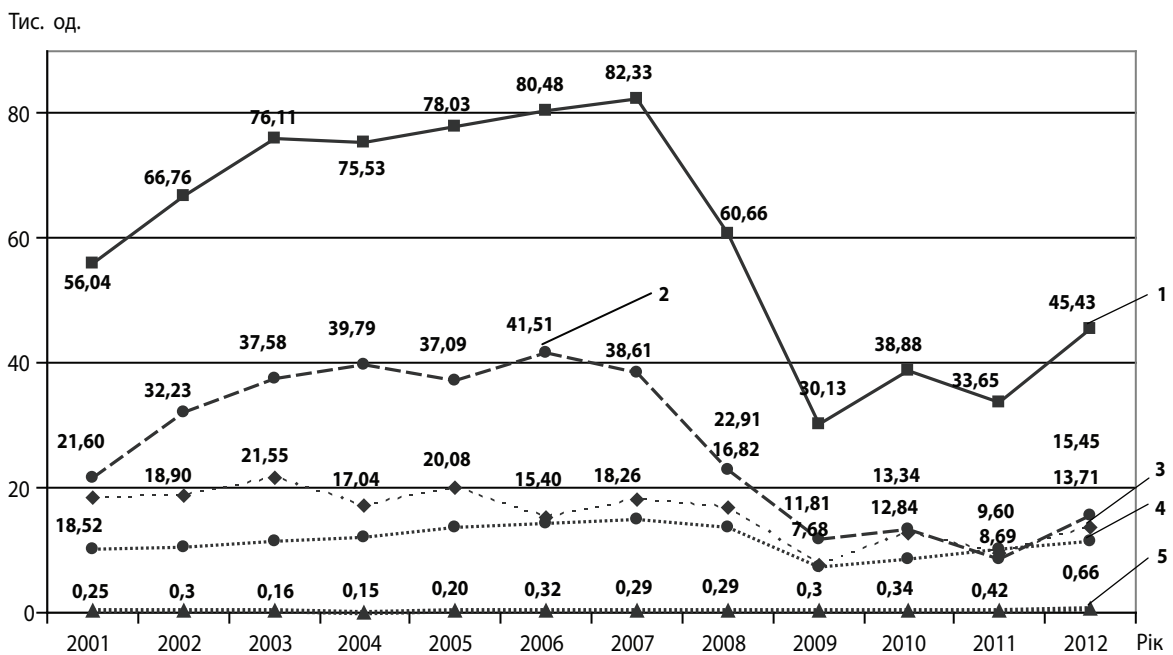


Рис. 9. Динаміка виробництва автобусів серед провідних компаній РФ у 2001 – 2012 рр. [2]:

1 – усього автобусів; 2 – автозавод «ГАЗ»; 3 – УАЗ; 4 – ПАЗ; 5 – автобусний завод «Волжанин»

Таблиця 4

Виробництво автобусів в РФ в 2001 – 2012 рр., тис. од. [2]

Компанії, які здійснювали виробництво / збирання	Рік												
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
<i>російські моделі:</i>													
ПАЗ	10,27	10,36	11,32	12,11	13,72	14,22	14,93	13,76	7,26	8,60	10,03	11,52	
КАВЗ	1,82	1,24	1,61	2,07	2,23	3,43	4,08	1,50	0,53	0,63	0,90	0,70	
«Лікінський автобус»	1,54	1,56	1,67	1,84	2,48	3,00	2,89	2,22	1,08	1,23	2,27	2,00	
ГолАЗ			0,09	0,11	0,21	0,29	0,32	0,34	0,13	0,20	0,23	0,11	
УАЗ	18,52	18,90	21,55	17,04	20,08	15,40	18,26	16,82	7,68	12,84	9,60	13,71	
Автозавод «ГАЗ»	21,60	32,23	37,58	39,79	37,09	41,51	38,61	22,91	11,81	13,34	8,69	15,45	
АЗ «Урал»	0,46	0,48	0,52	0,53	0,40	0,53	0,99	0,98	0,27	0,60	0,88	0,53	
НефАЗ	0,32	0,48	0,73	0,97	1,16	1,41	1,31	1,11	0,71	0,87	0,53	0,74	
«Тушино-Авто»	0,59	0,68	0,54	0,66	0,36	0,18	0,45	0,64	0,23	0,11			
«Волжанин»	0,25	0,30	0,16	0,15	0,20	0,32	0,29	0,29	0,30	0,34	0,42	0,66	
«Мичуринский автобус»	0,38	0,36	0,25	0,19	0,03	0,09	0,16	0,07	0,02	0,03	0,01		
Інші	0,29	0,17	0,09	0,07	0,07	0,10	0,04	0,02	0,11	0,09	0,09	0,01	
Усього, вітчизняних моделей	56,04	66,76	76,11	75,53	78,03	80,48	82,33	60,66	30,13	38,88	33,65	45,43	
<i>зарубіжні моделі:</i>													
«Скания-Пітер»		0,03	0,09	0,15	0,19	0,24	0,13	0,07	0,03	0,01			
Автозавод «ГАЗ»								0,67	0,24				
ГолАЗ	0,11	0,06	0,04			0,13	0,17	0,02					
«Русские автобусы Марко»								0,33	0,06				
«Соллерс», «Елабуга» («Фіат», с 2012 – «Форд»)								0,54	1,99	2,92	1,53	0,26	
ТаГАЗ + РЗГА + РоАЗ						0,01	3,37	0,40	0,37	1,08	1,11	0,29	
«Кузбасс-Авто» (Hyundai County)										0,13	0,12	0,13	
БАУ-Мотор Корп.										0,01	0,09	0,01	
<i>Інші</i>	0,01		0,05	0,24	0,08		0,10	0,15					
Автобуси, модифіковані з імпорتنних					0,12	0,13	2,07	4,16	2,98	4,37	8,43	11,52	
Усього, зарубіжних моделей	0,12	0,09	0,18	0,39	0,39	0,51	5,84	6,34	5,67	8,52	11,28	12,22	
УСЬОГО:	56,16	66,85	76,29	75,92	78,42	80,99	88,17	67,00	35,80	47,40	44,93	57,65	
Усього зарубіжних моделей у загальному обсязі, %	0,205	0,138	0,235	0,518	0,495	0,626	6,62	9,46	15,85	17,98	25,11	21,19	

2007 рр. (від 1,2 до 4,0 разів) з різкими падіннями виробництва, починаючи з 2008 р. Наприклад, автозавод «ГАЗ» скоротив виробництво автобусів у 2012 р. відносно до 2008 р. на 33%, «УАЗ» – на 18,5%, «ПАЗ» – на 16,3%, «КАВЗ» – на 53,3%, «ГолАЗ» – на 67,6%, АЗ «Урал» – на 45,9%.

Структура виробництва автобусів серед моделей російських компаній у 2011 – 2012 рр. наведена на рис. 10.

З даних рис. 10 видно, що майже на 85% автобусний ринок РФ упродовж 2011 – 2012 рр. було сконцентровано

у трьох провідних компаніях-виробниках автобусної техніки: Автозавод «ГАЗ» (34% ринку у 2012 р.), УАЗ (30,2%) та ПАЗ (25,4%). Далі слідують такі невеликі компанії, як «Ликинський автобус» (4,4%), «КАВЗ» та автобусний завод «Волжанин» (по 1,5%), «НефАЗ» (1,6%) та АЗ «Урал» (1,2%). Така тенденція зберігалася майже всі останні 5 років.

За прогнозами розробника автомобільних річних оглядів «BusinessStat», експорт автобусів з РФ за видами у 2014 – 2018 рр. передбачався таким (табл. 5).

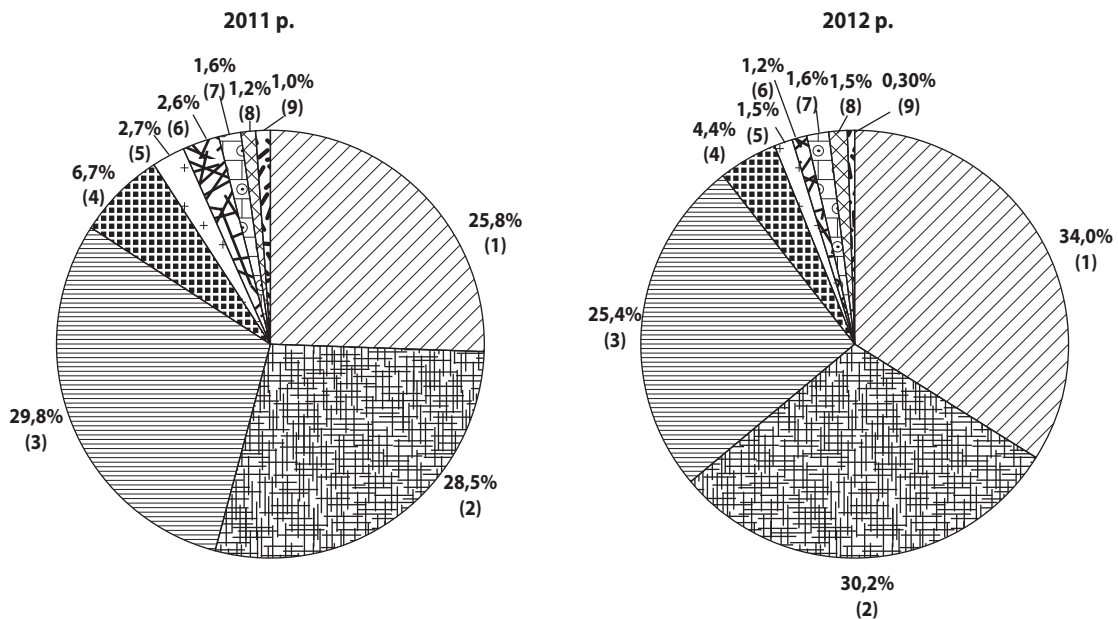


Рис. 10. Структура виробництва автобусів серед моделей російських компаній у 2011 – 2012 рр. [2]:

1 – Автозавод «ГАЗ»; 2 – УАЗ; 3 – ПАЗ; 4 – «Ликинский автобус»; 5 – КАВЗ; 6 – АЗ «Урал»; 7 – Автобусний завод «Волжанин»; 8 – інші

Таблиця 5

Прогноз експорту автобусів з РФ за видами у 2014 – 2018 рр. (тис. од.) [11]

Вид	2014	2015	2016	2017	2018
Автобуси, усього	3,38	3,58	3,77	3,95	4,12
Автобуси (дизель або напівдизель)	1,68	1,74	1,81	1,89	1,95
Автобуси з іскровим запаленням	1,37	1,50	1,59	1,64	1,71
Автобуси з іншими двигунами	0,33	0,34	0,37	0,42	0,46

З табл. 5 видно, що в експорті автобусів з РФ переважатимуть дизельні двигуни з позитивною динамікою збільшення з 1,68 тис. од. у 2014 р. до 1,95 тис. од. у 2018 р. При цьому передбачається, що загальний обсяг експорту автобусів сягне більш як 4 тис. од.

Узагальнюючи представлені аналітичні матеріали, можна дійти таких **висновків**:

1. Аналіз стану світової автобусобудівної промисловості показав, що країнами – лідерами з виробництва автобусів є Китай, П. Корея, Бразилія, США, Японія, Росія та Індія.

цтва автобусів є Китай, П. Корея, Бразилія, США, Японія, Росія та Індія.

2. Світова фінансова криза вплинула на загальні обсяги виробництва автобусів як у країнах США, так і в країнах ЄС, які зменшилися в 3 рази та супроводжувалися значними коливаннями.

3. Лідерами автобусного ринку у світі є такі компанії, як «HYUNDAI-KIA», «DAIMLER AG», «FIAT», «TATA» та «ASHOK LEYLAND», але в останні роки намітилася тенденція до домінування виключно компаній Китаю.

4. Україна, порівняно з лідерами галузі автобусобудування, посідала 9 – 15-ту сходинку за рейтингом обсягів виробництва автобусної техніки, поступаючись провідним країнам світу.

5. Останні тенденції попиту на автобусну продукцію свідчать, що найбільші обсяги продажів автобусів серед провідних країн ЄС були у Німеччині, Франції, Італії, Великобританії та Польщі.

6. Автобусний ринок РФ представлено багатьма компаніями, які значно перевищують українські за кількістю та обсягами виробництва.

ЛІТЕРАТУРА

1. Зінченко В. А. Управління конкурентною боротьбою підприємств на зовнішніх ринках : монографія / В. А. Зінченко. – Х. : ВД «ІНЖЕК», 2012. – 200 с.
2. Кизим М. О. Державна підтримка автомобілебудування в Україні: монографія / М. О. Кизим, Є. С. Колбасін. – Х. : ВД «ІНЖЕК», 2011. – 264 с.
3. Брюховецкая Н. Е. Анализ ведущих производителей легковых автомобилей на мировых рынках / Н. Е. Брюховецкая // Бизнес Информ. – 2010. – № 8. – С. 119 – 124.
4. Брюховецкая Н. Ю. Вплив світової фінансової кризи на стан автомобільного ринку України / Н. Ю. Брюховецкая // Проблеми економіки. – 2009. – № 4. – С. 19 – 23.
5. Бубнов Ю. В. Анализ мирового рынка легковых автомобилей / Ю. В. Бубнов, А. О. Кизим, Н. О. Старкова // Политематический сетевой электронный научный журнал Кубанского государственного аграрного университета. – 2013. – № 88 (04) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://ej.kubagro.ru/2013/04/pdf/25.pdf>
6. Мороз Л. А. Тенденції розвитку українського автомобільного ринку і маркетингова комунікаційна політика його учасників / Л. А. Мороз // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Логістика. – 2012. – № 735. – С. 154 – 159.
7. Хаустова В. Е. Моделирование маркетинговой стратегии предприятия на рынках продукции производственно-технического назначения : монография / В. Е. Хаустова, Ю. А. Лидовский. – Х. : ИД «ИНЖЭК», 2004. – 176 с.
8. Кизим М. О. Перспективи розвитку та державна підтримка виробництва цивільних літаків в Україні : монографія / М. О. Кизим, І. Ю. Матюшенко, В. С. Купріянова. – Х. : ВД «ІНЖЕК», 2012. – 228 с.
9. Офіційний сайт «Світової асоціації виробників автотранспортних засобів» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.oica.net/>
10. Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года : Утверждена приказом Минпромторга России от 23 апреля 2010 г. № 319) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://nami.ru/images1/Strategy_auto_2020.pdf
11. Анализ рынка автобусов в России в 2009 – 2013 гг., прогноз на 2014 – 2018 гг. (Демонстрационная версия отчета) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://www.google.com.ua/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=20&ved=0CFQFjAJOAo&url=http%3A%2F%2Fmarketing.rbc.ru%2Fdownload%2Fresearch%2Fdemofile_562949987971833&ei=3WvHVInVNsJ2OsuUgdgC&usg=AFQjCNFTGfzXg-2y6xXcol9d2x5w060NNQ

REFERENCES

- “Analiz rynka avtobusov v Rossii v 2009 – 2013 gg., prognoz na 2014 – 2018 gg. (Demonstratsionnaia versii otcheta)” [Analysis of the bus market in Russia in 2009 - 2013, The forecast for 2014 - 2018 (The demo version of the report)]. https://www.google.com.ua/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=20&ved=0CFQFjAJOAo&url=http%3A%2F%2Fmarketing.rbc.ru%2Fdownload%2Fresearch%2Fdemofile_562949987971833&ei=3WvHVInVNsJ2OsuUgdgC&usg=AFQjCNFTGfzXg-2y6xXcol9d2x5w060NNQ
- Briukhovetskaia, N. E. “Analiz vedushchikh proizvoditeley legkovykh avtomobiley na mirovykh rynkakh” [Analysis of the leading manufacturers of passenger cars in the world markets]. *Biznes Inform*, no. 8 (2010): 119-124.
- Briukhovetska, N. Yu. “Vplyv svitovoi finansovoi kryzy na stan avtomobilnoho rynku Ukrainy” [The impact of the global financial crisis on the state of the automobile market of Ukraine]. *Problemy ekonomiky*, no. 4 (2009): 19-23.
- Bubnov, Yu. V., Kizim, A. O., and Starkova, N. O. “Analiz mirovogo rynka legkovykh avtomobiley” [Analysis of the global car market]. <http://ej.kubagro.ru/2013/04/pdf/25.pdf>
- Kyzym, M. O., and Kolbasin, Ye. S. *Derzhavna pidtrymka avtomobilebuduvannia v Ukraini* [State support for Ukraine's car]. Kharkiv: INZHEK, 2011.
- Khaustova, V. E., and Lidovskiy, Yu. A. *Modelirovanie marketingovoy strategii predpriatiia na rynkakh produktsii proizvodstvenno-tehnicheskogo naznacheniia* [Simulation of marketing strategy in the markets of products for industrial purposes]. Kharkiv: INZHEK, 2004.
- Kyzym, M. O., Matiushenko, I. Yu., and Kupriyanova, V. S. *Perspektyvy rozvytku ta derzhavna pidtrymka vyrobnytstva tsyvilnykh litakiv v Ukraini* [Prospects for the development and state support of civil aircraft in Ukraine]. Kharkiv: INZHEK, 2012.
- [Legal Act of Russia] (2010). http://nami.ru/images1/Strategy_auto_2020.pdf
- Moroz, L. A. “Tendentsii rozvytku ukrainskoho avtomobilnoho rynku i marketynhova komunikatsiina polityka ioho uchasykyv” [Trends in the Ukrainian automobile market and marketing communication policy of its members]. *Visnyk Natsionalnoho universytetu «Lvivska politekhnikha»*. *Lohistyka*, no. 735 (2012): 154-159.
- Ofitsiyniy sait «Svitovoi asotsiatsii vyrobnykyv avtotransportnykh zasobiv». <http://www.oica.net/>
- Zinchenko, V. A. *Upravlinnia konkurentnoiu borotboiu pidpriemstv na zovnishnikh rynkakh* [Management of competitive struggle on export markets]. Kharkiv: INZHEK, 2012.