

УДК 338.2:629.34

Кривов'язюк І.В., к.е.н., професор

Луцький національний технічний університет

Крайчук С.О., к.т.н.

Рівненський державний гуманітарний університет

## АНАЛІЗ УКРАЇНСЬКОГО РИНКУ АВТОБУСОБУДУВАННЯ ТА ТРОЛЕЙБУСОБУДУВАННЯ

В статті проаналізовано динаміку та структуру галузевого пасажирообороту в Україні. Визначено місце ринку автобусобудування України у сучасній системі світових автомобільних ринків. Розкрито чинники впливу на динаміку ринкової кон'юнктури ринку автобусо- і троллейбусобудування. Здійснено аналіз динаміки пропозиції продукції автобусобудування та структури продаж нових автобусів за марками, цінової політики підприємств. Проаналізовано ринок троллейбусобудування країни. Виділено особливості функціонування ринку автобусо- і троллейбусобудування України та перспективи їх розвитку.

**Ключові слова:** ринок, автобусобудування, троллейбусобудування, попит, пропозиція, розвиток.

Kryvovyazyuk I., Kraichuk S.

## ANALYSIS OF UKRAINIAN MARKET OF BUS AND TROLLEYBUS ENGINEERING

The dynamics and structure of the sectorial passenger turnover in Ukraine was analyzed in the article. The place of Ukraine's market of bus engineering in the modern system of global automotive markets was defined. The factors influencing the dynamics of the market conjuncture of bus and trolleybus engineering market were revealed. The analysis of dynamics of supply of bus engineering's production and sales' structure for new buses by brand and pricing policy of enterprises was made. The market of trolleybus engineering of the country was analyzed. Peculiarities of market functioning of and bus and trolleybus engineering of Ukraine and prospects of their development were allocated.

**Keywords:** market, bus engineering, trolleybus engineering, demand, supply, development.

Кривов'язюк І.В., Крайчук С.А.

## АНАЛІЗ УКРАЇНСЬКОГО РИНКА АВТОБУСОСТРОЄННЯ І ТРОЛЕЙБУСОСТРОЄННЯ

В статті проаналізована динаміка і структура отраслевого пасажирообороту в Україні. Определено місце ринку автобусостроєння України в сучасній системі світових автомобільних ринків. Раскрыто фактори впливу на динаміку ринкової кон'юнктури ринку автобусо- і троллейбусостроєння. Проведен аналіз динаміки пропозиції продукції автобусостроєння і структури продаж нових автобусів по маркам, цінової політики підприємств. Проаналізований ринок троллейбусостроєння. Выделены особливості функціонування ринку автобусо- і троллейбусостроєння України і перспективи їх розвитку.

**Ключевые слова:** ринок, автобусостроєння, троллейбусостроєння, спрос, предложение, развитие.

**Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями.** Автобусобудування та троллейбусобудування як особливі сфери автомобільної промисловості в багатьох країнах світу є важливими зв'язуючими компонентами, що забезпечують функціонування суміжних підгалузей промисловості шляхом здійснення перевезень пасажирів (робочої сили), від мобільності доставки яких до робочих місць залежить стабільність функціонування підприємств. Розвиток виробництва автобусів і

тролейбусів в Україні відбувається вкрай нерівномірно, що призводить до підвищення його ролі у перевезеннях.

В умовах поглиблення кризових явищ в економіці країни на ринку автобусобудування та тролейбусобудування можуть відбуватись деструктурні явища, подальше поширення яких може становити небезпеку і так вже достатньо сильно порушеній стабільності в Україні.

За існуючих обставин проблематика визначення основних тенденцій розвитку ринку сучасного автобусо- і тролейбусобудування в країні має незаперечну актуальність.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано вирішення проблеми.** Дослідження, присвячені формуванню ринкової кон'юнктури в сфері автобусо- та тролейбусобудування обмежено незначною кількістю наукових публікацій. Але, якщо питання розвитку ринку автобусобудування відображено в роботах таких вчених як Брюховецька Н. Ю. [2], Кизим М. О. [4], Колбасін Є. С. [5], Остапенко А. В. [9], Тимошик Н. С. [15], то вирішенню проблем розвитку тролейбусобудування, присвячено дослідження лише з технічних засад, які розкривають Гутиря С. С., Борденюк Д. М., Чанчін А. М. [3]. Певною мірою корисними і цікавими є авторські доробки, які доповнюють та продовжують бачення зазначених авторів стосовно ринку автомобілебудування в цілому та автобусобудування зокрема. Це – наукові публікації за результатами науково-практичної конференції «Автобусобудування та пасажирські перевезення в Україні» (м. Львів, 2015 р.) [1], матеріали монографій Кривов'язюка І. В. і Кость Я. О. [6], а також Морохової В. О. і Герасим'як Н. В. [8].

Недостатність досліджень сфери автобусо- і тролейбусобудування в Україні з економічних позицій, а також значна їх соціальна значимість викликають необхідність поглиблення вивчення ринкових засад їх розвитку, тенденцій які їх супроводжують в роки кризи та стагнації економіки.

**Цілі статті.** Метою статті є аналіз ринку автобусобудування і тролейбусобудування в Україні задля виявлення тенденцій їх розвитку та обґрунтування майбутніх перспектив.

**Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів.** В останні роки у країні спостерігається поступове скорочення пасажирообороту. Так, в Україні послугами пасажирського транспорту в 2014 році скористалися 5899,5 млн пасажирів, або 94,7 % від обсягу 2013 року. Слід відзначити й зниження показника пасажирообороту, який у 2014 році склав 106147,8 млн пас. км, що становить 88,3 % від показника 2013 року [10].

Структура галузі за наданням послуг у перевезенні пасажирів різними видами транспорту представлена в таблиці 1.

Таблиця 1  
Динаміка та структура галузевого пасажирообороту в 2014 р. порівняно з 2013 р. [11]

Транспорт	Пасажирооборот			Перевезено пасажирів		
	млн.пас.км	у % до 2013р.	Структура, %	млн.	у % до 2013 р.	Структура, %
Залізничний	35623,5	78,3	33,56	389,1	96,4	6,60
Автомобільний	42696,9	92,5	40,22	2915,3	91,2	49,42
Водний	42,0	72,4	0,04	0,6	89,2	0,01
Авіаційний	11583,7	95,1	10,91	6,5	83,2	0,11
Трамвайний	4292,3	104,8	4,04	769,9	103,4	13,05
Тролейбусний	6347,4	100,5	5,98	1092,3	99,0	18,52

Метрополітенівський	5562,0	93,7	5,25	725,8	93,7	12,29
Разом	106147,8	88,3	100,0	5899,5	94,7	100,0

Як бачимо, за кількістю перевезених пасажирів 67,94 % припадає на автомобільний та тролейбусний транспорт. Це свідчить про значну роль у перевезенні пасажирів автобусного та тролейбусного парку.

За даними Міністерства інфраструктури України, парк автобусів в Україні налічує близько 250 тис. одиниць, тролейбусів – 3736 одиниць. З них повністю виробили свій ресурс і потребують заміни 50 % автобусів і до 67 % тролейбусів. Міста не можуть оновлювати транспорт самостійно, оскільки комунальні підприємства зазнають збитків через перевезення великої кількості пільговиків. У період з 1991 по 2014 рік темпи закупівель були мінімальні. Зараз основа парку тролейбусів у містах України (крім м. Києва, Харкова та Полтави) – це машини, випущені в 1980-х, трамвайного – в 1970-1980-х роках минулого століття. При мінімальній потребі в оновленні близько 400 тролейбусів на рік фактичні обсяги їх придбання у 2013 році склали лише 48 одиниць, що не відповідає показникам оновлення, які були прийнято до виконання Державними програмами, які містять заходи з розвитку міського електротранспорту [12]. Нині існує потреба у виробництві щонайменше 35 тис. автобусів і 3,6 тис. тролейбусів [13].

Наведені дані свідчать про необхідність вивчення тенденцій розвитку ринку продукції автобусо- і тролейбусобудування.

В таблиці 2 наведені порівняльні показники динаміки індексів промислової продукції в Україні за видами діяльності (без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим і м. Севастополя).

Таблиця 2

Індекси обсягу виробництва промислової продукції за видами діяльності  
(у порівняних цінах, відсотків до попереднього року) [11]

Показники	Роки					
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Промисловість	79,4	112,2	108,0	99,3	95,7	89,9
Машинобудування, у т.ч.:	52,5	142,4	115,4	96,7	86,4	79,4
виробництво комп'ютерів, електронної та оптичної продукції	41,2	105,7	102,4	89,7	86,0	77,9
виробництво електричного устаткування	58,4	163,6	125,8	88,6	91,1	100,9
виробництво машин і устаткування, не віднесених до інших угруповань	53,2	133,9	109,9	97,3	93,5	88,7
виробництво автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів та інших транспортних засобів	54,4	154,8	119,1	100,4	79,8	64,3
зокрема, автобусів	13,5	208,1	136,3	89,9	73,8	36,6

Як видно з даних таблиці 2, машинобудування розвивається швидше, ніж промисловість країни в цілому (як у сторону зростання, так і падіння темпів зміни показників). Ще швидшими темпами зростає і, відповідно, спадає виробництво автобусів. Причинами таких різких змін є більш швидкий вихід з кризи 2009 року, але, як наслідок стагнації виробництва у вітчизняній економіці [7], падіння платоспроможності українських покупців, зміни кон'юнктури світового ринку автобусобудування, падіння обсягів виробництва як в машинобудуванні загалом, так й у виробництві автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів та інших транспортних засобів, зокрема, й автобусів і тролейбусів.

У сучасній системі світових автомобільних ринків особливе місце займає автобусний ринок – один з найбільших ринків, що швидко розвивається і є прибутковим, всередині якого ведеться жорстка конкурентна боротьба. В останні роки вона помітно загострилася, особливо у протистоянні європейських і південноамериканських та китайських виробників автобусів. В цілому це було зумовлено наступними факторами: наявні надлишки виробничих потужностей автомобільної галузі, сформовані у докризовий період в світовій економіці; зростання експансії китайських виробників, що організовують власне виробництво продукції, завдяки посиленню фінансових впливів в перспективні галузі економіки; формування міжнародних автомобільних альянсів.

“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 2009 – 2014 рр. (рис. 1).

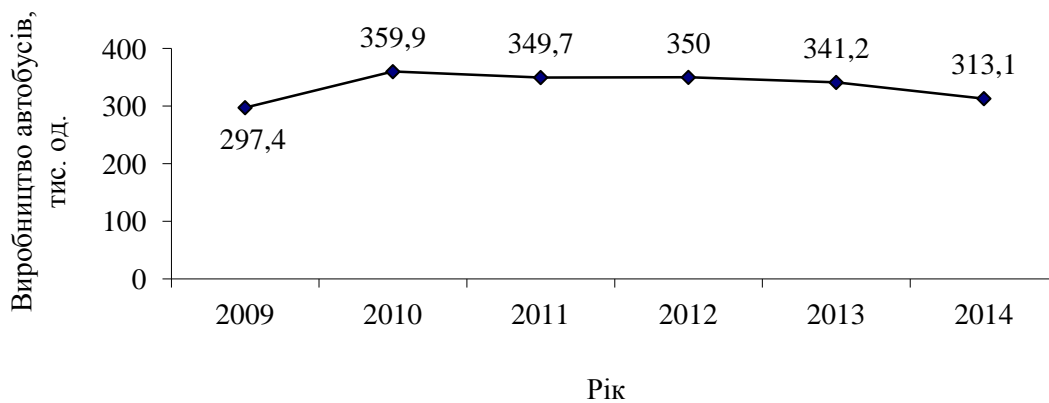


Рис. 1. Динаміка світового виробництва автобусів у 2009-2014 рр. [14]

Статистика вказує на незначні негативні зрушення в світі у бік скорочення обсягів виробництва автобусів, починаючи з 2010 року.

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

Україна є одним із найбільш потужних виробників автобусів у світі, займаючи в 2009 році 20 місце з обсягом виробництва автобусів 1473 штук, а в 2010 році – 15 місце з обсягом виробництва 2740 автобусів, проте, вже у 2011 році було вироблено 3738 автобусів, що відповідало 10 місцю в рейтингу, а у 2012 році обсяги склали 3359 автобусів, а в рейтингу країн-виробників українська держава займала 11 місце, у 2013 році з обсягом виробництва 2479 автобусів – 12 місце, але у 2014 році він скоротився до 906 автобусів, що відповідало 14 місцю [13; 14].

Будь-який ринок, у тому числі й ринок продукції автобусо- і тролейбусобудування, має такі нерозривно пов’язані та взаємозалежні характеристики як попит і пропозицію.

Загальний попит на автобуси та тролейбуси у значній мірі залежить від чинників макроекономічного характеру, таких як рівень ВВП на душу населення в країні, середній рівень цін виробника, платоспроможність місцевих органів влади.

Динаміку темпів росту ВВП України та, зокрема, автобусобудування, можна простежити за рис. 2. Важливо відмітити, що статистична інформація про ринок тролейбусів в Україні є комерційною таємницею. Тому в роботі будуть переважати дані офіційних статистичних джерел інформації [11-14], до яких відкрито публічний доступ.

Автомобілебудування та у його сегменті автобусобудування у після кризовому періоді (2010-2011 рр.) розвивається швидшими темпами, ніж ВВП, що свідчить про позитивні тенденції розвитку даної галузі. Проте, вже у 2011 році темпи розвитку автомобілебудування скорочуються, а в подальшому, в період стагнації економіки (2012-2014 рр.) взагалі є значно нижчими від темпів зміни ВВП.

Відносно високі темпи росту автомобілебудування та, відповідно, автобусобудування, реалізації їх продукції у після кризовому періоді були зумовлені зростанням попиту, викликаного зростанням доходів органів місцевого самоврядування, які виступали покупцями автобусів, зростанням можливостей держави стосовно підтримки та забезпечення державних закупівель такої продукції, а також посиленням експортної активності виробників автобусів і тролейбусів України.

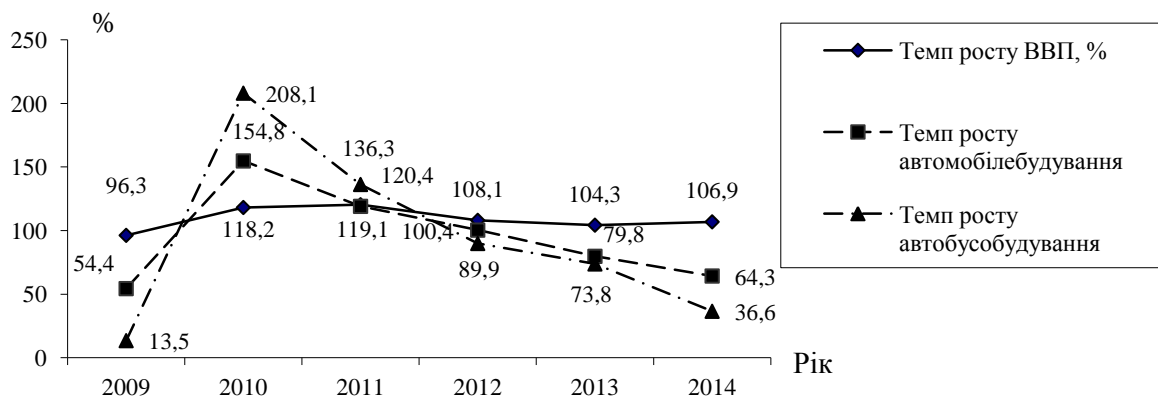


Рис. 2. Динаміка темпів росту ВВП, автомобілебудування та автобусобудування в Україні (узагальнено на основі [11; 14])

Темпи росту реалізації автобусів на вітчизняному ринку були вищими в період 2010-2011 рр., в той час, коли держава надавала значну підтримку, в тому числі дотаційну на придбання автобусів міським і селищним радам.

Найбільш потужними виробниками автобусів в Україні є: АТ “Черкаський автобус”, корпорація “Еталон”, ПАТ “Завод “Часівоярські автобуси”, ПАТ “Запорізький автомобільний завод”, ДП “АСЗ №1” ПАТ “АК “Богдан Моторс”.

В таблиці 3 представлено дані щодо динаміки виробництва автобусів функціонуючими автомобілебудівними компаніями України. Аналіз показав, що кількість вітчизняних автобусобудівних компаній на ринку суттєво скоротилась (на 37,5 %). Значних змін у 2009-2014 рр. зазнала і пропозиція продукції автобусобудування компаніями країни.

Таблиця 3

Динаміка пропозиції продукції автобусобудування компаніями України впродовж 2009-2014 рр. [13]

Назва компанії	2009 р.	2010 р.	2011 р.	2012 р.	2013 р.	2014 р.
ПАТ "Запорізький автомобільний завод"	189	344	300	669	297	34
ДП "АСЗ №1" ПАТ "АК "Богдан Моторс"	474	914	144	455	496	64
Корпорація "Еталон"	381	1008	1734	1435	981	334
ТОВ "Автомобільний завод "АнтоРус"	37	66	84	1	-	-
ПАТ "Завод "Часівоярські автобуси"	174	319	551	248	316	126
АТ "Черкаський автобус"	-	733	828	701	389	348
ПрАТ "Завод комунального транспорту"	49	89	97	-	-	-
ПАТ "Чернігівський автоплан"	169	-	-	-	-	-
Всього	1473	2740	3738	3359	2479	906

Так, якщо в період кризи на світовому ринку автомобілебудування обсяги пропозиції даної продукції українськими товаровиробниками становили 1479 од., то в післякризовий період вони стрімко зростали, але вже в період стагнації виробництва знову скоротились до рівня, що нижче, ніж у кризовому 2009 році на 38,5 % [14].

Разом з тим, на ринку продукції автобусобудування України присутні не лише вітчизняні, але й іноземні компанії, продукція яких, незважаючи на відмінності у цінах, також користується попитом.

Структура продаж нових автобусів в Україні за марками в період 2012-2014 рр. представлена на рисунку 3.

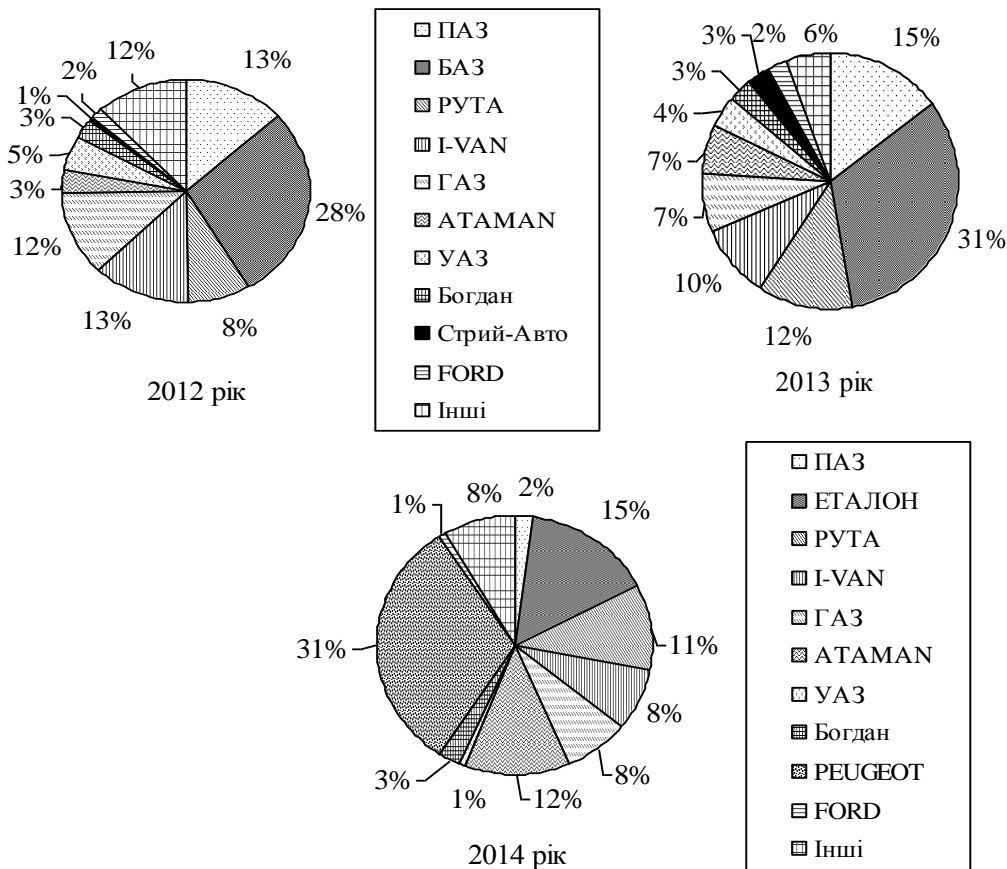


Рис. 3. Структура продаж нових автобусів в Україні за марками в 2012-2014 рр. (узагальнено на основі [13])

Як показує статистика Автопрому [13], у 2012 році на вітчизняному ринку автобусів було реалізовано 4018 нових автобусів, у 2013 році – вже 3179 автобусів, що на 21,9 % менше, ніж у попередньому періоді, а у 2014 році реалізовано лише 1708 нових автобусів вітчизняних та іноземних автомобілебудівних компаній, що на 46,3 % нижче за попередній рік.

Слід відмітити, що структура продаж нових автобусів в Україні за марками зазнала певних змін. Так, якщо у 2012-2013 рр. лідерами були такі марки як “БАЗ”, “ПАЗ”, “I-VAN”, “Рута” (на які припадало 62-68 % ринку), то у 2014 році основним гравцем на ринку стала торгова марка “PEUGEOT”, значно менш потужними виглядають “Еталон”, “АТАМАН” та “Рута” (на ці марки припадає 69 % ринку). Даний факт свідчить про поступове захоплення ринку продажу нових автобусів найбільш потужними компаніями, серед яких з’являються й іноземні.

Основна проблема ринку як автобусів, так і особливо тролейбусів України полягає в тому, що для їх виробництва досить часто використовують комплектуючі (двигуни, електронне обладнання тощо) найбільш відомих німецьких і японських виробників, що призводить до зростання цін на продукцію українських товаровиробників. Проте, і з такими цінами підприємства можуть гідно конкурувати з іноземними компаніями.

Так, ціни на автобуси ДП “АСЗ №1” ПАТ “АК “Богдан Моторс” коливаються в таких межах [13]: на БОГДАН А22110 (для міських перевезень, у т.ч. осіб з вадами рухового апарату) – 1123,65 тис. грн, Богдан А202.10 (для міжнародних перевезень) – 1169,0 тис. грн, БОГДАН А-06902 – 862,6 тис. грн (для приміських перевезень). Загальна асортиментна лінійка – 10. Ціни на автобуси корпорації “Еталон”: на А08128 (для міських перевезень, у т.ч. інвалідів) – 1816,0 тис. грн, А081.15 (для міжнародних перевезень) – 1199,0 тис. грн, А079.52 – 1040,0 тис. грн (для приміських перевезень). Загальна асортиментна лінійка – 20. Ціни на автобуси ПАТ “Черкаський автобус” за схожими модифікаціями: А-093Н6 (для міських перевезень, у т.ч. осіб з вадами рухового апарату) – 1190,2 тис. грн, А-09216 (для міжнародних перевезень) – 1423,0 тис. грн, для приміських перевезень автобусів немає. Загальна асортиментна лінійка – 15.

Досвід таких країн як Польща, Чехія, Бразилія, Китай та ряду інших показує, що ті з них, які зробили ставку на забезпечення потреб транспортної системи держави за рахунок автотранспортних засобів власного виробництва, забезпечили зростання економіки загалом, тобто вірно обрали як один із пріоритетних напрямів економіки розвиток автомобіле-, й зокрема, автобусобудування.

Щодо ринку тролейбусів, то у більшості країн світу немає спеціалізованих виробників тролейбусів, що пов’язано з невеликою кількістю тролейбусних господарств.

Аналіз стану світової тролейбусобудівної промисловості показав, що країнами-лідерами з виробництва тролейбусів є Росія, Німеччина, Франція, Польща, Чехія та інші. В Росії виробниками тролейбусів є ЗАТ “Тролза”, м. Енгельс, Саратовська область; ВАТ “Башкирський тролейбусний завод”, м. Уфа; ВАТ “Транс-Альфа” (Вологодський механічний завод), м. Вологда; “Московський тролейбусний ремонтний завод”, м. Москва; ВАТ “Тушинський машинобудівний завод”, м. Москва; ВАТ “Петербурзький трамвайно-механічний завод”, м. Санкт-Петербург; ТОВ “Лікінський автобусний завод” (Група ГАЗ), м. Лікіно-Дульово та інші. В Німеччині – це відомі на весь світ компанії “Mercedes-Benz”, “Viseon Bus” (підрозділ “MAN-Neoplan”). В Польщі – “Solaris Bus & Coach”, в Чехії – “Škoda”, в Швейцарії – “Hess AG”, у Франції – “Irisbus Cristalis”.

В Україні виробниками тролейбусів є компанія “Еталон”, ДП “Виробниче об’єднання “Південмаш”, ДП “АСЗ №1” ПАТ “АК “Богдан Моторс”, спільне українсько-

німецьке підприємство “Електронтранс”, створене у 2011 році корпорацією “Електрон” та фірмою “TransTec F&E Vetschau UG”. Вітчизняні виробники здатні забезпечити потребу підприємств міського електротранспорту в рухомому складі, який за показниками енергоспоживання, надійності і комфортності не поступається аналогам у розвинутих європейських країнах.

Разом з тим, відсутність державної підтримки вітчизняного автопрому призвело до того, що ряд українських виробників автобусів і тролейбусів були вимушені фактично залишити вітчизняний ринок. Так, певною мірою це стосується й компанії “Богдан Моторс”, яка з 2012 року постачає тролейбуси переважно для зарубіжних партнерів.

Ринок автобусів і тролейбусів в Україні, безпосередньо пов’язаний з державними й комунальними замовленнями, оплачуваними бюджетами різних рівнів, серйозно скоротився в 90-х роках ХХ століття. Одночасно із процесом припинення закупівлі тролейбусів та великих автобусів для комунальних підприємств з’явилися приватні перевізники, що закуповували переважно мікроавтобуси й малі автобуси. Саме з цим пов’язаний бум на ринку середніх автобусів, що тривав до останніх років.

В останні кілька років відносна дестабілізація фінансової ситуації в країні призвела до фактичного зникнення платоспроможного попиту на великі автобуси, особливо у столиці й великих містах, виробництво яких скоротилось з 3734 одиниць у 2011 році до 906 автобусів у 2014 році. З іншого боку, специфікою саме тролейбусних мереж, є те, що всі вони перебувають у комунальній власності, а рухомий склад належить тролейбусним управлінням. Це зумовлює той факт, що тролейбуси закуповуються, як і у країнах Європи, виключно через систему конкурсних тендерних закупівель, а замовником торгів є комунальні служби або місцеві органи влади.

З погіршенням фінансового положення багатьох міст і збільшенням перевезень на маршрутах, попит на нові тролейбуси значно знизився, міські органи влади почали закуповувати тролейбуси, які вже повністю відпрацювали свій пробіг, у Польщі (зокрема, такі закупівлі здійснювались Луцькою міською радою). Деякі міста – Тернопіль, Рівне, Івано-Франківськ, Львів, Дніпропетровськ, Луганськ, Чернівці – зважаючи на складне фінансове положення, почали купувати вживані тролейбуси в Чехії і Німеччині.

Фактично тільки два міста України постійно інвестували засоби в оновлення парку тролейбусів – це м. Київ і м. Полтава (остання за роки незалежності придбала більше 80 нових тролейбусів дніпропетровського виробництва – більше, ніж “містамільонери” Донецьк, Одеса і Харків). Проте, в таких містах як Тернопіль, Чернівці, Маріуполь, Харків, Луганськ, Львів, Одеса, Дніпропетровськ, Харків і Житомир також встигли частково оновити тролейбусний парк.

За висновками експертів, передчуваючи великі прийдешні замовлення, найбільші компанії вже почали ділити ринок комунального електротранспорту. Проте, нечесна конкуренція і корупція місцевих властей можуть пригальмувати відновлення масового виробництва тролейбусів в Україні. Якщо деякі підприємства намагаються отримати замовлення шляхом розвитку виробництва і розробок нових моделей, то інші заробляють на перепродажі другорядної техніки, завезеної з інших країн.

Ще на початку ХХІ ст. основними виробниками в Україні були “Авіант” і “Південмаш”. Проте, останні вирішили зробити ставку на великовузлову зборку та імпорт російських тролейбусів. Використовуючи підтримку на найвищому державному рівні, дніпропетровське підприємство практично усунуло з ринку компанію “Богдан Моторс”. Місце “Авіанта” зумів зайняти Львівський автозавод, контрольований російськими бізнесменами Чуркініми, що розробив декілька дуже конкурентоздатних



моделей. Дещо пізніше на ринок тролейбусів вийшла корпорація “Богдан”, яка володіє дуже потужними каналами збуту.

Українські міста завдяки стимулюючій політиці уряду в більшості випадків віддають переваги вітчизняним тролейбусам. Проте, останнім часом великими замовленнями тролейбусів можуть похвалитися тільки на ДП “АСЗ №1” ПАТ “АК “Богдан Моторс”.

Так, у липні 2012 року підприємство виграло тендер по Криму на поставку 56 тролейбусів “Богдан” КРВП “Кримтролейбус”, розпочало серійне виробництво нової моделі машини малого класу, 8-ми метрового автобуса “Богдан” А20120. 25 квітня 2014 року було укладено контракт з польською компанією URSUS на поставку 38 тролейбусів до польського міста Люблін. Презентація проекту електричного міського автобуса “Богдан Е7010” відбулася у грудні 2014 р. в м. Люблін (Польща). Замовлення було виконане на початку 2015 року. Зацікавленість екологічно безпечним видом транспорту проявляють не тільки у Ченстохові, Варшаві та Гданську, але й у Києві. З 2011 року по червень 2015 року було виготовлено та відвантажено 151 тролейбус в столицю України. В липні 2015 року на ДП “АСЗ №1” ПАТ “АК “Богдан Моторс” розпочали виробництво чергової партії тролейбусів “Богдан Т90110” з 30 одиниць на замовлення КП “Київпаstrанс” за контрактом. Фінансування контракту проходило відповідно до кредитної угоди з Європейським банком реконструкції та розвитку. Проте, ще більш перспективним експерти вважають продаж Т 701.15 в країні Східної Європи. З новою моделлю «Богдан» здатен потіснити на ринку Східної Європи багатьох виробників [10].

Ще один виробник тролейбусів нещодавно з’явився у Чернігові. ПрАТ “Чернігівський автозавод” (входить в корпорацію “Еталон”). Кінцева мета проекту – щомісячний випуск 25-30 машин з локалізацією виробництва не менше 51 %.

Загалом, вітчизняні виробники здатні щорічно виготовляти понад 300 тролейбусів, а у разі потреби збільшити об’єм виробництва і повністю забезпечити ними міста України. Але перспективи розвитку виробництва тролейбусів для деяких муніципалітетів не такі актуальні, як власне збагачення. Зокрема, за інформацією Тендерної палати України, розпорядники державних коштів банально ігнорували законодавство і “відмивали” державні кошти при закупівлях тролейбусів за завищеними цінами. Місцеві чиновники порушуючи порядок використання державних субвенцій купували тролейбуси російського виробництва, хоча у постановою Кабміну прямо передбачено придбання тролейбусів вітчизняного виробництва.

Доцільно виділити наступні особливості функціонування ринку автобусо- і тролейбусобудування України (уточнено на основі [8]):

- розглянута галузь є капіталомісткою та стратегічно важливою сферою економіки, адже від її інфраструктурного забезпечення, а транспортна галузь фактично виступає її основою, залежить подальша швидкість розгортання економічних процесів;
- в даній сфері спостерігається певна залежність від купівельної спроможності споживачів і наявних державних гарантій. Виробник потребує або власної дослідницько-конструкторської бази, або купівлі вже готових конструктивних рішень;
- до певної міри характеризується сезонністю попиту;
- характерним є нестабільне законодавство, особливо це стосується врегулювання питань митного режиму, оподаткування, дотацій;
- є незадовільною структура номенклатури транспортних засобів, що пропонуються на ринку;

- наявний значний знос виробничих потужностей основних підприємств, виробників автобусів і тролейбусів;
- спостерігається значна залежність від імпорту матеріалів і комплектуючих виробів;
- дана сфера знаходиться на стадії трансформації з кількісного показника в якісний.

Державна політика щодо забезпечення розвитку виробництва комплектуючих виробів і матеріалів для даних підгалузей автомобілебудування повинна здійснюватися з метою забезпечення належної якості двигуна внутрішнього згорання з новими екологічно чистими і економічними характеристиками, зокрема потрібно розробити ефективні системи нейтралізації шкідливих викидів двигунів внутрішнього згорання; застосувати альтернативні види палива; удосконалювати систему забезпечення безпеки транспортних засобів; розробляти прогресивні технічні рішення.

**Висновки.** До основних галузевих тенденцій, що склалися на ринку слід віднести: падіння пасажирообороту та кількості перевезених пасажирів, що призведе до зниження інтенсивності використання транспортних засобів і, відповідно, скорочення попиту на них; зростання частки застарілих транспортних засобів, які підлягають оновленню, що вимагає випуску нових автобусів і тролейбусів. Як бачимо, нині діють дві основні суперечливі тенденції. В перспективі, зважаючи на падіння платоспроможності покупців, нестачу коштів у товаровиробників, загальний нестабільний стан в економіці, слід очікувати на скорочення обсягів виробництва автобусів і тролейбусів для українського ринку пасажироперевезень, зростання орієнтації на зарубіжні ринки збуту транспортних засобів.

Таким чином, враховуючи важливу роль автобусобудування і тролейбусобудування як структуроутворюючих елементів сфери автомобілебудування України для економіки країни, в коло основних завдань їх розвитку слід віднести: забезпечення створення сучасних, високоспеціалізованих, здатних до саморозвитку, підгалузей із виробництва конкурентоспроможної продукції (автобусів, тролейбусів) шляхом розвитку тих, що існують і організацією нових виробництв, у т. ч. комплектуючих і запчастин; освоєння нових видів продукції, зокрема електробусів, на які наявний підвищений попит на ринку ЄС; нарощування експортного потенціалу продукції автобусобудування і тролейбусобудування; забезпечення ефективного використання наукового потенціалу, а також обміну результатами інтелектуальної праці підприємств; впровадження екологістичних технологій, розробка системи екологістики та екоменеджменту, реалізація екологічного моніторингу; розвиток транспортної логістики, й зокрема, оптимізація транспортних маршрутів; забезпечення випереджаючих темпів збільшення продуктивності праці; створення нових робочих місць; збільшення податкових надходжень до бюджетів всіх рівнів.

Результати дослідження тенденцій розвитку ринку продукції автобусо- і тролейбусобудування є основою для подальшого проведення аналізу інструментів реалізації маркетингової політики конкретного підприємства.

#### Список використаних джерел

1. Автобусобудування та пасажирські перевезення в Україні (до 50-річчя інституту Укравтобуспром / ВКЕІ Автобуспром) : Всеукраїнська науково-практична конференція, м. Львів, 24-25 вересня 2015 р. : тези доповідей / Нац. ун-т "Львівська політехніка". Ін-т інж. механіки та транспорту, ВАТ "Укравтобуспром"; Редкол. Л. Крайник, О. Горбай, М. Бондар. – Львів : Вид-во Львівської політехніки, 2015. – 91 с.
2. Брюховецька Н. Ю. Вплив світової фінансової кризи на стан автомобільного ринку України / Н. Ю. Брюховецька // Проблеми економіки. – 2009. – № 4. – С. 19 – 23.
3. Гутиря С. С. Технічна еволюція світового і вітчизняного тролейбусобудування / С. С. Гутиря, Д. М. Борденюк, А. М. Чанчін // Машинобудування. Технологія металів. Матеріалознавство. – Праці Одеського політехнічного університету. – 2011. – Випуск 1 (35). – С. 44-50.
4. Кизим М. О. Державна підтримка автомобілебудування в Україні: монографія / М. О. Кизим, Є. С. Колбасін. – Х. : ВД «ІНЖЕК», 2011. – 264 с.

5. Колбасін Є. С. Аналіз світового ринку автобусобудування / Є. С. Колбасін, А. В. Остапенко, І. В. Ярошенко // Проблеми економіки. – 2014. – № 4. – С. 28–39.
6. Кривов'язюк І. В. Діагностика фінансово-господарської діяльності промислового підприємства : Монографія / Кривов'язюк І. В., Кость Я. О. / Під наук. ред. д.е.н. Брюховецької Н. Ю. / НАН України. Інститут економіки промисловості, Луцький НТУ. – Донецьк-Луцьк : ЛНТУ, 2012. – 200 с. – (Сер. «Хозяйственный механизм предпринимательства и корпоративное управление»).
7. Кривов'язюк І.В. Функціонування та розвиток підприємств в умовах кризи: системно-аналітичний підхід: монографія / Кривов'язюк І.В. – Луцьк: РВВ ЛНТУ, 2012. – 392 с.
8. Морохова В. О. Маркетингова товарна політика автомобілебудівних підприємств на ринку легкових автомобілів України : монографія / В. О. Морохова, Н. В. Герасимьяк. – Луцьк : ВМА “Герен”, 2010. – 224 с.
9. Остапенко А. В. Оцінка конкурентоспроможності продукції підгалузі автобусобудування України / А. В. Остапенко // Бізнес Інформ. – 2014. – № 12. – С. 283–292.
10. Офіційний сайт корпорації “Богдан Моторс” [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://bogdan.ua/ru/production.html>.
11. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
12. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-po-galuzi-avtomobilnogo-transportu.html>.
13. Офіційний сайт Асоціації автовиробників України “Укравтопром” [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ukrautoprom.com.ua/statistika>.
14. Офіційний сайт “Світової асоціації виробників автотранспортних засобів” [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.oica.net/>.
15. Тимошик Н. С. Формування цінової політики автобусобудівних підприємств : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : спец. 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (машинобудування та приладобудування) / Тимошик Наталія Степанівна. – Львів : Національний університет “Львівська політехніка”, 2009. – 23 с.