

Lozovska, N. M. "Resursozberezhennia iak odyn z osnovnykh napriamiv, shcho spryiaie pidvyshchenniu efektyvnosti diialnosti pidpriemstva" [Resource as one of the main areas, thereby increasing the efficiency of the enterprise]. *Rehionalna biznes-ekonomika ta upravlinnia*, no. 2 (38) (2013): 46-54.

Lazorenko, L. V. "Rozrobka ta obruntuvannia upravlinskykh rishen v rynkovykh umovakh" [And development of management decisions in market conditions]. *Avtoref. dys. ... kand. ekon. nauk*: 08.02.03, 2001.

Meskon, M. Kh., Albert, M., and Khedouri, F. *Osnovy menedzhmenta* [Fundamentals of Management]. Moscow: Delo, 2002.

Maslichenko, O. M. "Resursozberezhennia iak faktor pidvyshchennia efektyvnosti diialnosti pidpriemstva" [Resource efficiency as a factor in the enterprise]. In *Formuvannia rynkovoï ekonomiky. Ekonomika pidpriemstva: Teoriia i praktyka*, 337-345. Kyiv: KNEU, 2010.

Sotnik, I. M. "Orhanizatsiia upravlinnia resursozberezhenniam na promyslovomu pidpriemstvi" [Company management resource saving in the industrial enterprise]. *Visnyk SumDU. Seriia «Ekonomika»*, no. 2 (2008): 94-99.

Shehda, A. V. *Menedzhment* [Management]. Kyiv: Znannia, 2004.

УДК 629.331

СВІТОВЕ АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯ: СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

© 2015 ПРОНОЗА П. В.

УДК 629.331

Проноза П. В. Світове автомобілебудування: сучасні тенденції та перспективи розвитку

Стаття присвячена актуальній проблемі розвитку автомобілебудування на світових ринках. Доведено значення світової автомобільної індустрії, яка суттєво впливає на валовий внутрішній продукт країн світу. Проаналізовано динаміку світового виробництва легкових автомобілів за останні десять років. Встановлено, що на фоні світових фінансових криз спостерігаються суттєві коливання виробництва легкових автомобілів у провідних країнах світу. Визначено провідні автомобільні компанії, які сконцентровано переважно в Європі, Америці та Азії. Визначено рейтинги країн, що є лідерами за обсягами виробництва легкових автомобілів. Встановлено, що за останні чотири роки автомобільні компанії Китаю створили суттєву конкуренцію європейським автогігантам і переважають їх за темпами виробництва. Проведено аналітичне дослідження динаміки виробництва легкових автомобілів у розрізі регіонів світу. Досліджено обсяги продажів легкових автомобілів к країнам з розвинутою економікою та економікою, що розвивається. Встановлено високий рівень співробітництва світових автомобільних концернів та важливість значення коопераційних зв'язків в галузі автомобілебудування.

Ключові слова: автомобілебудування, тенденції, динаміка, перспективи розвитку, рейтинг країн.

Рис.: 6. **Табл.:** 5. **Бібл.:** 10.

Проноза Павло Володимирович – доктор економічних наук, доцент, декан факультету фінансів, Харківський національний економічний університет ім. С. Кузнеця (пр. Леніна, 9а, Харків, 61166, Україна)

УДК 629.331

Проноза П. В. Мировое автомобилестроение: современные тенденции и перспективы развития

Статья посвящена актуальной проблеме развития автомобилестроения на мировых рынках. Доказано значение мировой автомобильной индустрии, которая существенно влияет на валовой внутренний продукт стран мира. Проанализирована динамика мирового производства легковых автомобилей за последние десять лет. Установлено, что на фоне мировых финансовых кризисов наблюдаются существенные колебания производства легковых автомобилей в ведущих странах мира. Определены лидирующие автомобильные компании, которые сконцентрированы преимущественно в Европе, Америке и Азии. Определены рейтинги стран, являющихся лидерами по объемам производства легковых автомобилей. Установлено, что за последние четыре года автомобильные компании Китая создали существенную конкуренцию европейским автогигантам и превосходят их по темпам производства. Проведено аналитическое исследование динамики производства легковых автомобилей по регионам мира. Исследованы объемы продаж легковых автомобилей в странах с развитой и развивающейся экономикой. Зафиксирован высокий уровень сотрудничества мировых автомобильных концернов и важность значения кооперационных связей в области автомобилестроения.

Ключевые слова: автомобилестроение, тенденции, динамика, перспективы развития, рейтинг стран.

Рис.: 6. **Табл.:** 5. **Библ.:** 10.

Проноза Павел Владимирович – доктор экономических наук, доцент, декан факультета финансов, Харьковский национальный экономический университет им. С. Кузнеця (пр. Ленина, 9а, Харьков, 61166, Украина)

UDC 629.331

Pronoza P. V. World Automobile Production: Modern Trends and Development Prospects

The article is aimed at an actual problem of development of the automobile production in the world markets. Importance of the global automobile industry, which has a significant impact on the gross domestic product of the world countries, has been proved. Dynamics of the world production of passenger cars over the past ten years has been analyzed. It has been determined that there are significant fluctuations in automobile production in the leading countries of the world against the background of the world financial crises. The leading automobile companies have been identified, which are concentrated mainly in Europe, America and Asia. Ratings of the countries, which are leading in terms of amounts of automobile production, have been determined. It has been specified that, over the past four years, the automobile companies in China provoked competition against the automobile giants and exceed them in terms of production. An analytical study of the dynamics of passenger car production by the regions of the world has been conducted. Amounts of passenger car sales in the countries both with developed and with developing economies have been studied. A high level of cooperation between the world automobile concerns as well as importance of the cooperative networks in the automobile producing have been notified.

Key words: automobile production, trends, dynamics, development prospects, rating of countries.

Pic.: 6. **Tabl.:** 5. **Bibl.:** 10.

Pronoza Pavlo V. – Doctor of Science (Economics), Associate Professor, Dean of the Faculty of Finance, Kharkiv National Economic University named after S. Kuznets (pr. Lenina, 9a, Kharkiv, 61166, Ukraine)

Світовий досвід засвідчує, що автомобілебудування є прибутковою галуззю, забезпечує функціонування суміжних підгалузей промисловості, характеризується високими доходами автовиробників,

концентрує значну кількість робочих місць, а також наповнює високими відрахуваннями бюджет країни. З іншого боку, не в усіх країнах світу державна підтримка цієї галузі знаходиться на належному рівні, а обмежу-

ється виключно декларативним характером, що стримує її розвиток. Тому важливість дослідження світових ринків автомобілебудування в ракурсі легкових автомобілів як найбільш популярного транспортного засобу та з урахуванням останніх циклічних кризових явищ у світовій економіці є надзвичайно актуальним в сучасних умовах.

Вивчення цілої низки робіт учених, в яких досліджуються ринки продукції розбіжних галузей промисловості, дозволяє стверджувати про особливу недостатність таких робіт у сфері легкового автомобілебудування. Наукові праці в основному торкнулися легкої промисловості [1], літакобудування [2], автомобілебудування [2 – 6], тракторобудування [7], фармацевтичної галузі [8] та інших. Залишаються також не вирішеними перспективи розвитку вітчизняного автопрому та можливість його виходу на світові ринки.

У статті поставлене завдання на основі електронних ресурсів офіційних світових організацій, які спеціалізуються на статистичних дослідженнях у галузі автомобілебудування, проаналізувати розвиток і сучасний стан ринків легкового автомобілебудування в країнах світу, де ця галузь розвинута найбільш динамічно.

Починаючи дослідження, неможливо не відмітити, яке важливе значення в економіках країн світу має автомобільна промисловість. Галузь автомобілебудування має суттєвий вплив на загальний обсяг прямих іноземних інвестицій в країну, на її торговельний оборот та рівень державних доходів у бюджеті. Наведемо приклад обсягів зазначених індикаторів у провідних країнах світу (табл. 1).

Таблиця 1

Показники грошових оборотів у галузі автомобілебудування в провідних країнах світу, млн євро [9]

Країна	Оборот	Інвестиції	Державні доходи (відрахування до держбюджету)
США	425106	30416	64289
Японія	435610	6450	66444
Німеччина	227666	11900	44314
Франція	111901	4196	34000
Китай	86984	5330	...
Іспанія	75104	2740	23212
Корея	62993	2239	16615
Італія	54135	3450	40954
Великобританія	58238	1590	46099
Канада	77469*	2496**	9701

Примітки: * – сукупний обсяг виробництва; ** – валове накопичення основного капіталу.

Виходячи з даних, наведених у табл. 1, беззаперечним лідером за всіма показниками є США, у галузі автомобілебудування якої концентрується понад 30 млрд євро інвестицій, а відрахування до бюджету країни сягають 64,2 млрд євро. Далі слідують Японія, Німеччина

та Франція, загальний оборот яких складає 435,6 млрд євро, 227,6 та 111,9 млрд євро відповідно. Китай, Іспанія та Корея знаходяться приблизно на однаковому рівні за оборотом та інвестиціями в галузь. Потрібно відмітити, що всі країни, окрім США та Німеччини, відрізняються невисокими обсягами інвестицій у порівнянні з оборотом, що свідчить про надвисокий рівень технологій, які впроваджуються та розробляються в автомобільній промисловості. Найбільші доходи державі галузь автомобілебудування приносить у США, Японії, Німеччині, Італії та Великобританії.

Загальний обсяг світової автомобільної індустрії упродовж останніх десяти років збільшився з 45,8 млн од. у 2005 р. до 87,5 млн од. у 2014 р., або у 1,9 разу (рис. 1).

На сьогодні у світі за показником обсягів виробництва легкових автомобілів пальма першості належить таким десяти компаніям (табл. 2 і рис. 2).

Дані табл. 2 і рис. 2 свідчать, що упродовж 2005 р. і до початку світової фінансової кризи (2008 р.) лідерство у виробництві легкових автомобілів належало таким компаніям, як «Toyota», «Volkswagen» і «GeneralMotors», обсяги яких сягнули 5–6 млн од. на рік. Після 2009 р. позиції компаній-виробників стали дещо змінюватися з посиленням конкуренції з боку корейських марок. Так, упродовж 2009–2013 рр. Hyundai-Kia змогла продемонструвати найбільші темпи зростання та суттєво збільшила обсяги свого виробництва: з 4,22 до 6,91 млн од., або на 60%. Також було зафіксовано збільшення обсягів виробництва легкових автомобілів у японських Toyota (з 6,15 у 2009 р. до 8,57 млн од. у 2013 р., або у 1,4 разу), Honda (з 2,98 млн од. до 4,26 млн од. у 2013 р., або у 1,4 разу) та американської GeneralMotors (з 5,0 у 2009 р. до 6,73 млн од. у 2013 р., або у 1,3 разу).

Слід також відмітити позитивну динаміку виробництва нових автомобільних компаній Китаю за останні три роки (рис. 3).

З представлених китайських виробників на рис. 3 видно, що найбільш динамічно розвивалася «GEELY», обсяги виробництва якої зросли з 802,3 тис. од. у 2010 р. до 969,9 тис. од. у 2013 р., або на 20% більше. Приблизно на одному рівні як по обсягах, так і по темпах виробництва працювали компанії «DONGFENG MOTOR» і «GREAT WALL» (642,0 і 630,4 тис. од. у 2013 р. відповідно). Популярна останнім часом на європейських ринках компанія «BYD» упродовж 2001–2013 рр. теж демонструвала стабільні обсяги виробництва на рівні 0,5 млн од., а «CHONGQING LIFAN», яка нещодавно вийшла на світові автомобільні ринки, дещо відставала від своїх китайських конкурентів, але мала високі темпи зростання виробництва та збільшила обсяги упродовж чотирьох років у 2,4 разу.

Слід також відмітити широку географію виробництва легкових автомобілів на різних континентах світу, яка налічує понад 65 держав.

Так, упродовж останніх двох років питома вага різних країн світу в загальносвітовому виробництві автомобілів дістала несуттєвих коливань (рис. 4).

З рис. 4 видно, що у структурі світового виробництва легкових автомобілів серед провідних країн світу

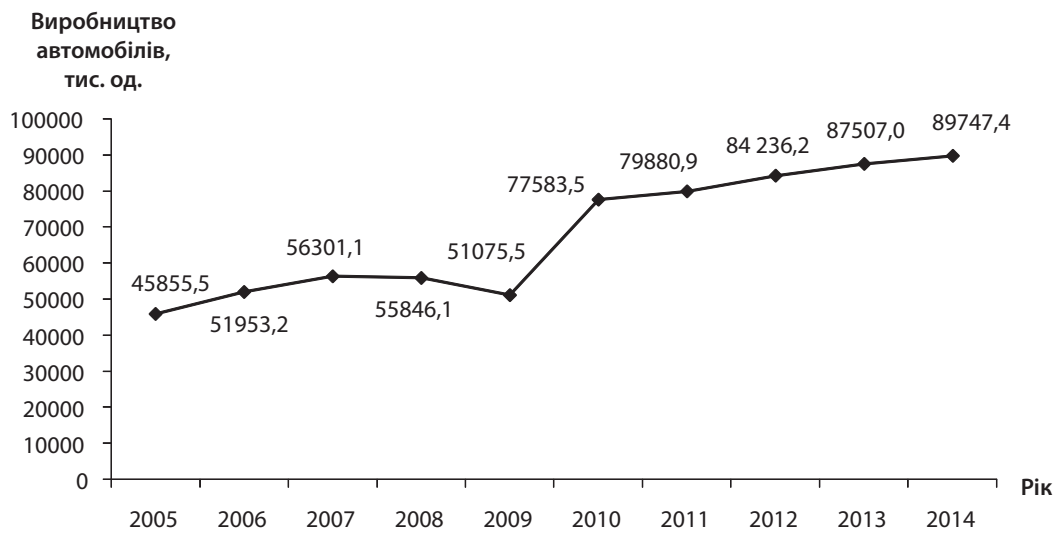


Рис. 1. Динаміка світового виробництва автомобілів у 2005–2014 рр. [9]

Таблиця 2

Динаміка виробництва легкових автомобілів серед провідних компаній світу у 2005–2014 рр. [9]

№ з/п	Виробник	2005 р.	Ранг	2006 р.	Ранг	2007 р.	Ранг	2008 р.	Ранг	2009 р.	Ранг
1	Toyota	6 157 038	1	6 800 228	1	7 211 474	1	7 768 633	1	6 148 794	1
2	Volkswagen Group	4 979 487	3	5 429 896	3	5 964 004	3	6 110 115	2	5 902 583	2
3	General Motors	5 657 225	2	5 708 038	2	6 259 520	2	6 015 257	3	4 997 824	3
4	Hyundai-Kia	2 726 600	7	–	–	–	–	–	–	4 222 532	4
5	Honda	3 324 282	5	3 549 787	5	3 868 546	4	3 878 940	4	2 984 011	5
6	Ford	3 514 496	4	3 800 633	4	3 565 626	5	3 346 561	5	2 952 026	6
7	PSA Peugeot Citroën	2 982 690	6	2 961 437	6	3 024 863	6	2 840 884	6	2 769 902	7
8	Nissan	2 697 362	8	2 512 519	7	2 650 813	7	2 788 632	7	2 381 260	8
9	Suzuki	1 723 022	11	2 004 310	10	2 284 139	9	2 306 435	9	2 103 553	9
10	Renault	2 195 162	9	2 085 837	9	2 276 044	10	2 048 422	10	2 044 106	10
№ з/п	Виробник	2010 р.	Ранг	2011 р.	Ранг	2012 р.	Ранг	2013 р.	Ранг		
1	Toyota	7 267 535	1	6 793 714	2	8 381 968	2	8 565 176	2		
2	Volkswagen Group	7 120 532	2	8 157 058	1	8 576 964	1	9 259 506	1		
3	General Motors	6 266 959	3	6 494 385	3	6 608 567	4	6 733 192	4		
4	Hyundai-Kia	5 247 339	4	6 118 221	4	6 761 074	3	6 909 194	3		
5	Honda	3 592 113	5	2 886 343	8	4 078 376	5	4 263 239	5		
6	Ford	2 958 507	8	3 093 893	7	3 123 340	7	3 317 048	7		
7	PSA Peugeot Citroën	3 214 810	6	3 161 955	6	2 554 059	8	2 445 889	9		
8	Nissan	3 142 126	7	3 581 445	5	3 830 954	6	4 090 677	6		
9	Suzuki	2 503 436	9	2 337 237	10	2 483 721	9	2 452 573	8		
10	Renault	2 395 876	10	2 443 040	9	2 302 769	10	2 347 913	10		

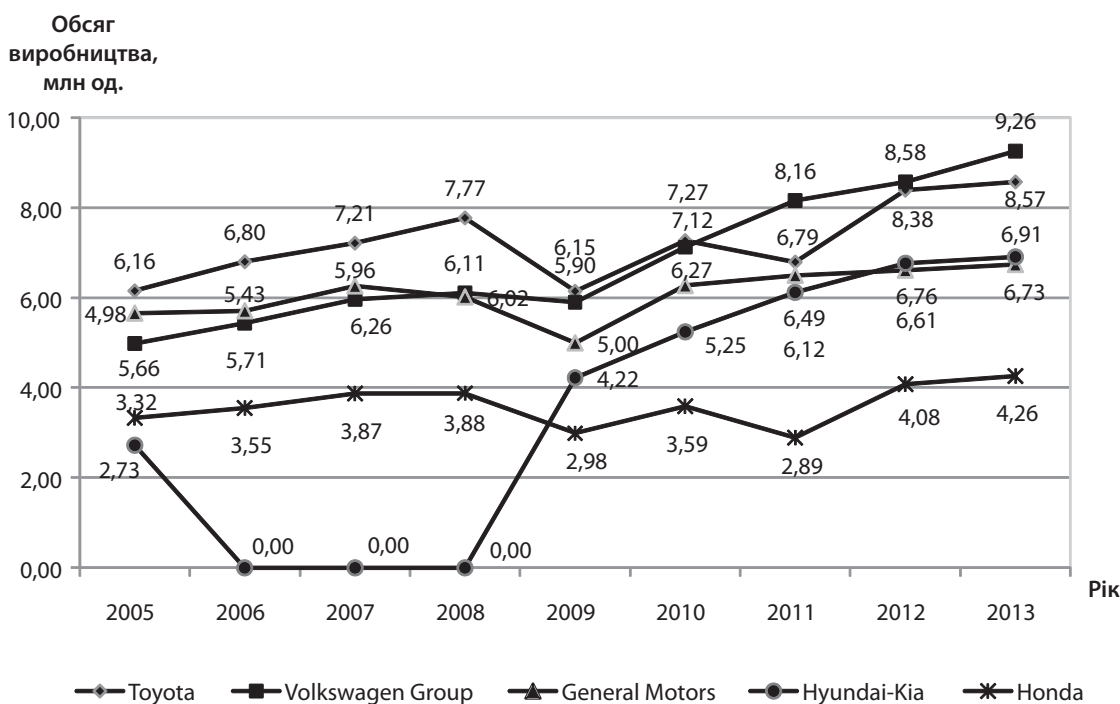


Рис. 2. Динаміка виробництва легкових автомобілів серед ТОП-5 провідних виробників світу у 2005–2013 рр. [9]:

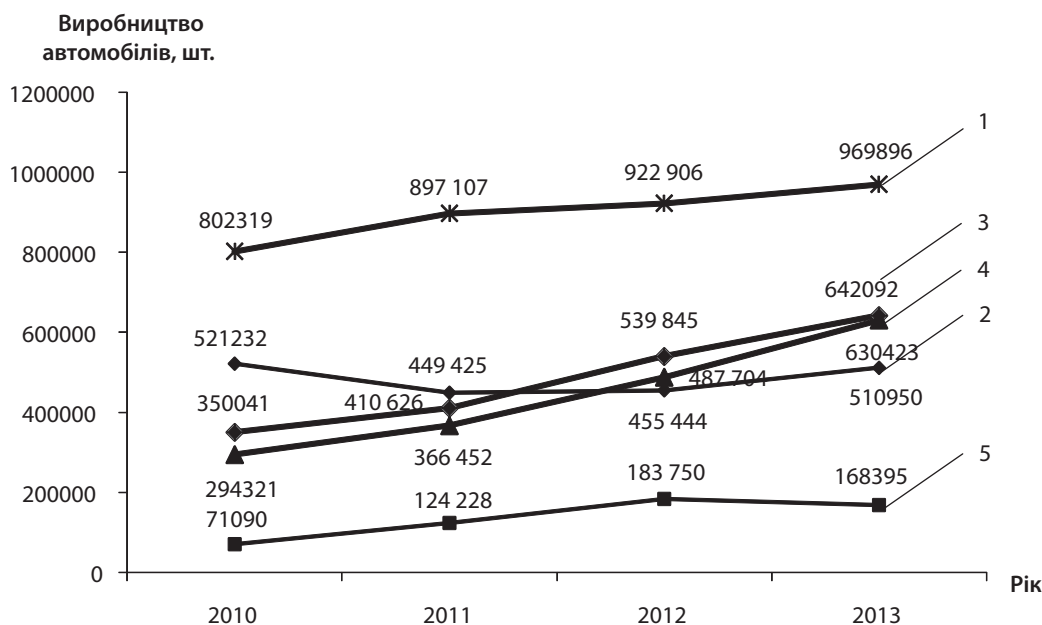


Рис. 3. Динаміка обсягів виробництва легкових автомобілів серед представників китайських компаній у 2010 – 2013 рр. [9]:

1 – «GEELY»; 2 – «BYD»; 3 – «DONGFENG MOTOR»; 4 – «GREAT WALL»; 5 – «CHONGQING LIFAN».

упродовж 2013–2014 рр. домінували такі: Китай, який збільшив свою частку на ринку з 25,3% у 2013 р. до 26,4% у 2014 р., або на 1,2%; США (з 12,6 до 13,0%, або на 0,4%); Японія (з практично однаковою часткою ринку на рівні 11%); Німеччина – 6,0%; П. Корея – 5,0%, і замикають першу дев'ятку країни BRICS: Індія, Бразилія та Росія – 4,3, 3,5 та 2,1% відповідно. Іспанія та Росія на легковому автомобільному ринку є найближчими конкурентами, як і Таїланд та Канада.

Як змінювалася питома вага регіонів світу у виробництві легкових автомобілів у динаміці 2005–2013 рр., проілюстровано на рис. 5.

Дані рис. 5 свідчать про те, що упродовж 2005–2011 рр. питома вага виробництва легкових автомобілів у світі в Азії та Океанії мала тенденцію до зростання – з 38,9% у 2005 р. до 52,8% у 2010 р. і склала 13,9%. В Америці, навпаки, відбувалося зниження питомої ваги з 29% у 2005 р. до 14% у 2009 р., після чого цей регіон почав відновлювати свої позиції на ринку легкових автомобілів, збільшивши свою долю до 24,15% у 2013 р. Європейський сектор автомобільного ринку характеризувався незначними коливаннями у структурі виробництва (від 31,3% до 22,7%) і досягнув свого пікового рівня у 2008 р., коли питома вага у виробництві легкових автомобілів

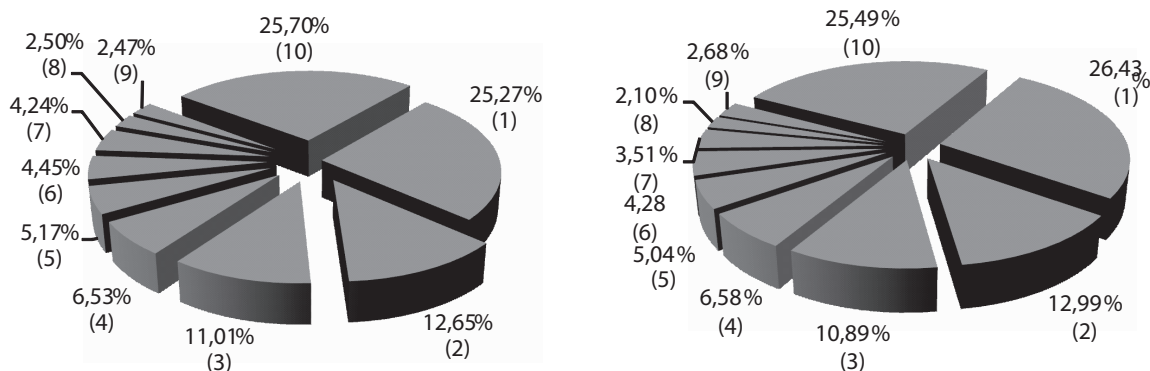


Рис. 4. Динаміка структури світового виробництва легкових автомобілів серед провідних країн світу 2013–2014 рр.: 1 – Китай; 2 – США; 3 – Японія; 4 – Німеччина; 5 – П.Корея; 6 – Індія; 7 – Бразилія; 8 – Росія; 9 – Іспанія; 10 – інші країни світу.

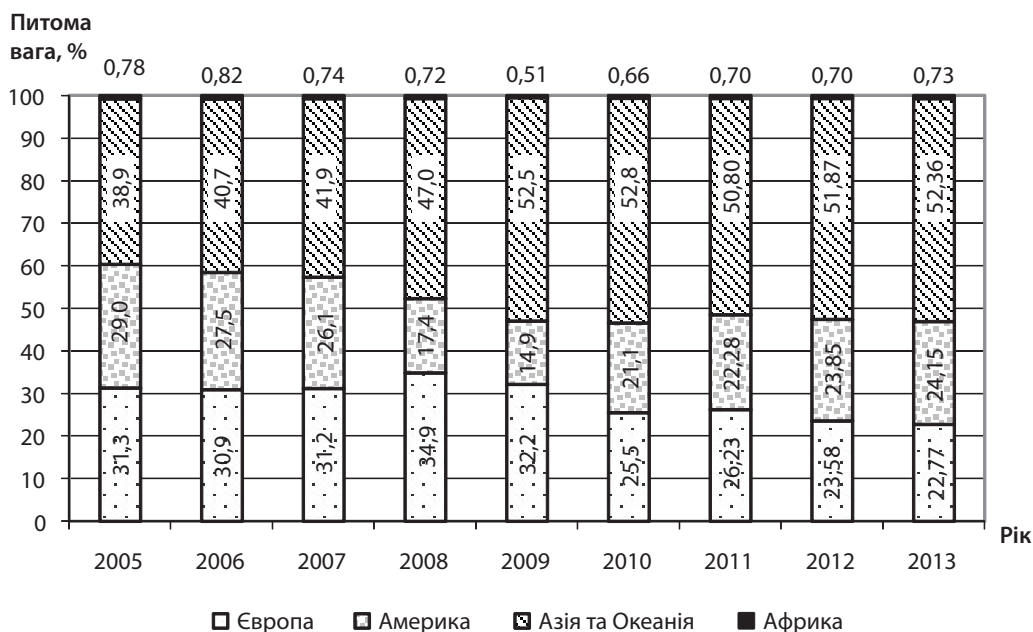


Рис. 5. Динаміка зміни питомої ваги регіонів світу у виробництві легкових автомобілів у 2005–2013 рр. [9]

сягнула 34,9%. В Африці питома вага у загальносвітовому виробництві автомобілів зменшилася з 0,78% до 0,73%.

Невід'ємною складовою дослідження будь-яких ринків збуту є виявлення платоспроможного попиту на продукцію галузі, що відбувається в обсягах реалізації, тобто кількості офіційно зареєстрованих нових транспортних засобів.

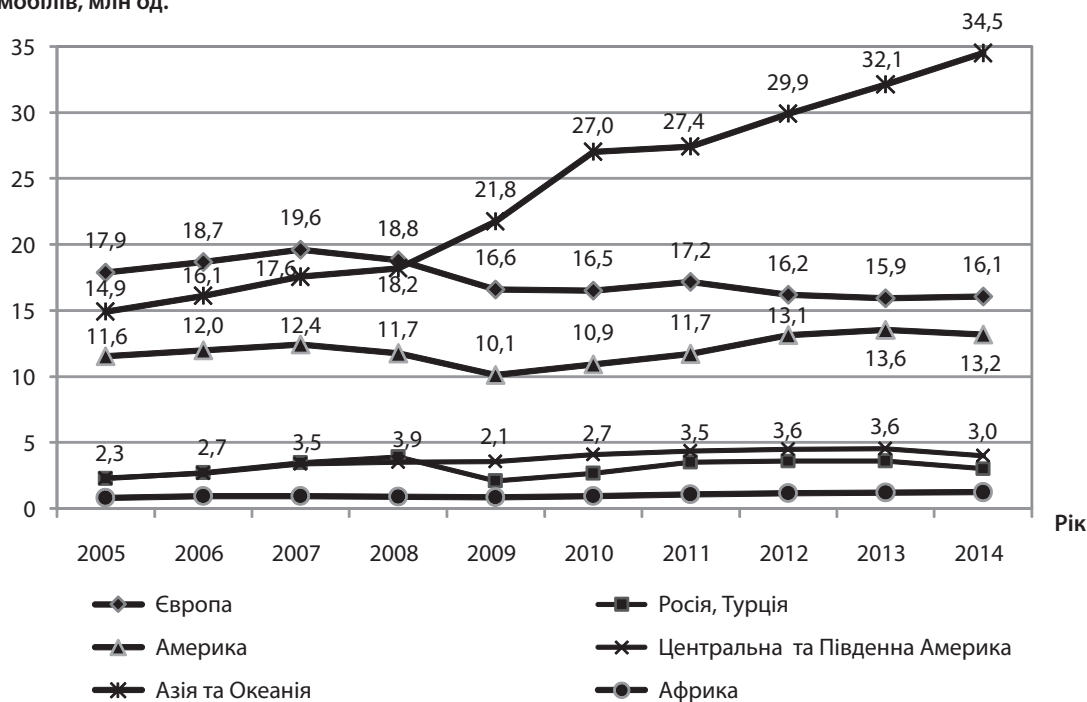
Так, у різних регіонах світу упродовж останніх 10 років були зафіксовані такі обсяги продажів нових легкових автомобілів (рис. 6).

Надзвичайно великі обсяги продажів легкових автомобілів в Азії та Океанії, насамперед за рахунок Китайського автопрому, який останніми роками наростив потенціал виробничих потужностей і реалізовує продукцію не тільки на експорт, а й сам активно забезпечує сучасними автомобілями власне населення та Тихоокеансько-Азіатський регіон. В Європі обсяги продажів легкових автомобілів щорічно збільшувалися до початку світової фінансової кризи, після чого, починаючи з 2009 р. і по 2014 р. стабілізувалися в середньому на рівні 16,4 млн од. на рік. Загалом у цьому регіоні обсяги

продажів автомобілів збільшилися з 14,9 млн од. у 2005 р. до 34,5 млн од. у 2014 р., або у 2,3 рази. Нижчими були продажі в Америці, які спочатку падали з 2007 р. до 2009 р., а потім мали стабільну тенденцію до зростання з 10,1 млн од. у 2009 р. до 13,2 млн од. у 2014 р. У Росії, Туреччині, а також у країнах, що не входять до Євросоюзу, продажі легкових автомобілів мали несуттєві коливання та стабілізувалися після 2009 р. у середньому на рівні 3,5 млн од. Традиційно низька купівельна спроможність в Африці, де обсяги продажів автомобілів почали перевищувати 1 млн од. лише у 2011 р.

Слід також відмітити, що результат таких високих обсягів продажів у зазначених регіонах світа, а, відповідно, у провідних країнах-виробниках, напряму залежить від надширокого асортименту автомобільної продукції, що надають споживачеві такі гіганти сучасної автоіндустрії як, німецький «Volkswagen», японські «Honda», «Toyota», «Mitsubishi», «Suzuki», корейські «Hyundai» та «KIA», американський «Ford» та інші. Про це свідчать дані розподілу легкових автомобілів лише в одному тільки сегменті класу «В» залежно від країни-розробника (табл. 3).

Обсяг продажів
автомобілів, млн од.



* – а також країни, що не входять до Євросоюзу

Рис. 6. Обсяг продажів легкових автомобілів по країнах світу у 2005–2014 рр.

Таблиця 3

Розподіл легкових автомобілів у сегменті класу «В» залежно від країни з якої походить марка

Назва марки та моделі	Країна – розробник марки / брэнда	Країна – виробник у Європі та Єврозоні
1. HondaJazz	Японія	Великобританія, Туреччина
2. MitsubishiColt		Італія, Нідерланди
3. NissanMicra		Іспанія, Великобританія
4. SuzukiSwift		Угорщина, Нідерланди, Іспанія
5. Toyota Yaris III		Франція, Великобританія, Туреччина, Чехія
1. Citroen C3	Франція	Франція, Великобританія, Іспанія, Чехія, Португалія
2. Peugeot 206		Франція, Словаччина, Іспанія, Туреччина, Великобританія, Чехія, Португалія
3. RenaultClio		Франція, Румунія, Іспанія, Великобританія, Росія, Туреччина
1. OpelCorsa	Німеччина	Німеччина, Іспанія, Польща, Франція
2. VolkswagenPolo		Німеччина, Бельгія, Франція, Польща, Іспанія, Португалія, Словаччина
1. HyundaiGetz	Корея	Туреччина, Україна
2. KIA Rio		Словаччина, Україна

Із табл. 3 також впливає, на скільки розгалуженою є мережа дилерських центрів та розповсюджуючого потенціалу автокомпаній, які концентрують свої виробництва у багатьох країнах світу, а не тільки у власній державі.

Останні тенденції розвитку світового автопрому також торкнулися високого рівня співробітництва світових автомобільних компаній, концернів та підприємств (табл. 4).

Так, дані табл. 4 свідчать про щільні коопераційні зв'язки між такими компаніями, як: американський «GeneralMotors» – 7 зв'язків з іншими підприємствами; французький «PSA» і «Daimler» – по 6 зв'язків; японська «Toyota» та німецький «BMW» – по 5; «Chrysler», китайський Dongfeng, італійський Fiat і американський «Ford» – по 4; французька «Renault», корейська «Hyundai», японський «Nissan» – по 3; менш кооперовані «Volkswagen», «SAIC», «Mitsubishi», «FAW» – по 2.

Співробітництво світових автомобільних концернів у галузі автомобілебудування [10]

Назва компанії	Коопераційні зв'язки																				
	BMW	Chrysler	Daimler	Dongfeng	FAW	Fiat	Ford	GeneralMotors	Honda	Hyundai	Isuzu	Mazda	Mitsubishi	Nissan	PSA PeugeotCitröen	Renault	SAIC	Subaru	Suzuki	Toyota	VolkswagenGroup
Chrysler	1																				
Daimler	1	1																			
Dongfeng																					
FAW																					
Fiat		3																			
Ford						1															
General Motors	1	1	1			1															
Honda				1																	
Hyundai			1	1																	
Isuzu								1													
Mazda							3														
Mitsubishi			1						1	3											
Nissan				1			1														
PSA Peugeot Citroën	1			1		1	1							2							
Renault	1		1												3	1					
SAIC								1													
Subaru																					
Suzuki								1													
Toyota		1			1					3	1			1	1				3		
Volkswagen Group					1												1		2		

І, насамкінець, наявним підтвердженням важливості розвитку автомобілебудування є, як уже зазначалося, велика кількість зайнятого в цій галузі населення. За даними ОІСА, найбільша кількість зайнятого населення в автомобільній галузі спостерігається в провідних країнах світу та країнах, що розвиваються (табл. 5).

Таблиця 5

Зайнятість населення у галузі автомобілебудування серед країн світу у 2014 р. [9]

Країна	Кількість працюючих	Країна	Кількість працюючих
Китай	1 605 000	Індія	270000
США	954 210	Корея	246900
Німеччина	773217	Туреччина	230736
Росія	755000	Великобританія	213,000
Японія	725000	Італія	196,000
Іспанія	330000	Таїланд	182,300
Франція	304000	Швеція	140,000
Бразилія	289082	Мексика	137,000

Дані табл. 5 свідчать про значну кількість зайнятого населення в галузі автомобілебудування в Китаї (1,6 млн працівників), яка перевищує показник США в 1,7 разу. У Німеччині, Російській Федерації та Японії задіяне понад 700 тис. працівників, а у Франції, Бразилії та Індії – майже 300 тис. В інших країнах автомобільна галузь концентрує на своїх виробництвах до 200 тис. персоналу.

На основі проведеного аналізу можна дійти таких висновків:

1. Аналіз стану розвитку автомобілебудування і світових ринків легкової автопродукції показав, що на теперішній час країнами – лідерами з виробництва автомобілів є країни, економіка яких стрімко розвивається. Це Китай, Бразилія, Японія та Індія, а також розвинуті країни – США, П. Корея, Росія, Іспанія, Франція, Німеччина, Великобританія.

2. Світова фінансова криза 2008–2009 рр. позначилася на обсягах виробництва легкових автомобілів як у світі в цілому, так і у всіх зазначених вище країнах, які відрізнялися незначними коливаннями. Світовий автомобільний індустрії потрібно було лише рік для відновлення рівня у докризовий період, а стрімкий розвиток китайського автопрому підтвердив зростаючу конку-

рентоспроможність їх продукції, що відбилася на обсягах продажів та високому попиту.

3. Перша п'ятірка лідерів світового автомобільного ринку виглядає таким чином: «Toyota» (Японія), «VolkswagenGroup» (Німеччина), «GeneralMotors» (США), «Hyundai-Kia» (Північна Корея) та «Honda» (Японія). Саме ці компанії протягом останніх 10 років представляють собою флагманів світової автомобільної індустрії, про що свідчить висока питома вага зазначених країн у загальносвітовому виробництві легкових автомобілів. На цьому фоні останнім часом стрімкими темпами розвивається автомобільна промисловість Китаю, який з кожним роком нарощує обсяги виробництва та випускає свою продукцію виключно на вітчизняних підприємствах.

4. У розрізі регіонів світу, в яких сконцентровані виробничі потужності провідних автокомпаній, встановлено, що найбільша їх кількість у регіонах «Азія і Океанія» та «Європа».

5. Високий рівень попиту на автомобільну продукцію в зазначених країнах підтвердив високий платоспроможний попит на популярні моделі в країнах Євросоюзу та виявив домінацію популярності китайських виробників, які переважну більшість своєї продукції експортують. ■

ЛІТЕРАТУРА

1. Мірко Н. В. Оцінка стану та тенденцій розвитку внутрішнього ринку продукції легкої промисловості / Н. В. Мірко [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=345>

2. 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.

3. Брюховецкая Н. Е. Анализ ведущих производителей легковых автомобилей на мировых рынках / Н. Е. Брюховецкая // Бизнес Информ. – 2010. – № 8. – С. 119–124.

4. Брюховецька Н. Ю. Вплив світової фінансової кризи на стан автомобільного ринку України / Н. Ю. Брюховецька // 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 «ИНЖЕК», 2004. – 176 с.

8. Доровський О. В. Стратегія розвитку фармацевтичної галузі України : монографія / О. В. Доровський. – Х. : ВД «ІНЖЕК», 2014. – 272 с.

9. Офіційний сайт «Світової асоціації виробників автотранспортних засобів» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.oica.net/>

10. Принуждение / Инвест газета. – февраль (8–14). – 2010. – С. 6–7.

REFERENCES

Briukhovetskaia, N. E. "Analiz vedushchikh proizvoiteley legkovykh avtomobiley na mirovykh ryinkakh" [Analysis of the leading car manufacturers 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 world passenger car market]. <http://ej.kubagro.ru/2013/04/pdf/25.pdf>

Dorovskyi, O. V. *Stratehiia rozvytku farmatsevtichnoi haluzi Ukrainy* [The strategy of the pharmaceutical industry of Ukraine]. Kharkiv: INZHEK, 2014.

Khaustova, V. E., and Lidovskiy, Yu. A. *Modelirovanie marketingovoy strategii predpriatiia na ryinkakh produktii proizvodstvenno-tekhnicheskogo naznacheniia* [Simulation of marketing strategy in the markets of products for industrial purposes]. Kharkiv: INZHEK, 2004.

Kyzym, M. O., Matiushenko, I. Yu., and Kupriianova, V. S. *Perspektyvy rozvytku ta derzhavna pidtrymka vyrobnytstva tsyvilnykh litakiv v Ukraini* [Prospects and state support civil aircraft production in Ukraine]. Kharkiv: INZHEK, 2012.

Mirko, N. V. "Otsinka stanu ta tendentsii rozvytku vnutrishnyoho rynku produktii lehkoï promyslovosti" [Assessment of the status and trends of the domestic market of light industry products]. <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=345>

Moroz, L. A. "Tendentsii rozvytku ukrainskoho avtomobilnoho rynku i marketynhova komunikatsiina polityka ioho uchastnykiv" [Trends in the Ukrainian car market and marketing communications policies of its members]. *Visnyk Natsionalnoho universytetu «Lvivska politekhnika»*. *Lohistyka*, no. 735 (2012): 154-159.

"Prinuzhdenie" [Coercion]. *Invest-gazeta*, February, 8-14 (2010).

Svitova asotsiatsiia vyrobnykiv avtotransportnykh zasobiv : ofitsiinyi sait. <http://www.oica.net/>