

Обзор рынка шин Украины в 2014 году **(демо-версия)**

Содержание

1. Рынок

- 1.1 *Общая характеристика товара (услуги)*
- 1.2 *Структура рынка*
- 1.3 *Обзор законодательства, влияющего на развитие рынка*
- 1.4 *Емкость рынка и динамика развития*
- 1.5 *Анализ экспортно-импортных показателей на рынке*
 - 1.5.1 *Анализ импорта*
 - 1.5.2 *Анализ экспорта*
- 1.6 *Инвестиционная привлекательность рынка*
- 1.7 *Проблемы рынка*
- 1.8 *Барьеры входа в отрасль*
- 1.9 *Прогноз развития рынка на 2-3 года*

2. Конкуренция

- 2.1 *Анализ конкурентной среды и ключевых игроков рынка*
- 2.2 *Маркетинговая политика*
- 2.3 *Ценовая политика*

3. Потребители

- 3.1 *Сезонность*
- 3.2 *Сегментация потребителей*
- 3.3 *Региональные особенности потребления*
- 3.4 *Предпочтения потребителей*

4. Приложения

5. Перечень источников

1. Рынок

1.1. Общая характеристика товара (услуги)

Во всех высокоразвитых странах Европы да и всего мира рынок шин играет значительную роль в развитии экономики. Это обусловлено, в частности, тем, что большую часть расходов, которые несут автовладельцы при эксплуатации автомобилей, составляют средства на замену шин. В то же время в СНГ украинская шинная промышленность занимает одно из ведущих мест: из 15 предприятий, производящих эту продукцию, одно находится в Белоруссии, четыре - в Украине, остальные - в России.

Шина предназначена для поглощения незначительных колебаний, вызываемых несовершенством дорожного покрытия, компенсации погрешности траекторий колес, реализации и восприятия сил, возникающих в пятне контакта и обеспечения высокого коэффициента сцепления. Шина представляет собой упругую резино-металло-тканевую оболочку, установленную на обод диска.

...

• ...

- спортивных покрытий из резиновой крошки для футбольных полей, теннисных кортов и детских площадок;
- плитки из резиновой крошки;
- тротуарной резиновой плитки (основным сырьем для ее изготовления является фракционированная резиновая крошка);
- бетона для строительства [2].

1.2. Структура рынка

Структура рынка пневматических шин по степени изношенности в Украине представлена на рисунке 1.2.1. В развитых странах доля восстановленных шин достигает 75%.

Структура производства пневматических шин по степени изношенности в Украине в 2013 г., в натуральном выражении, %

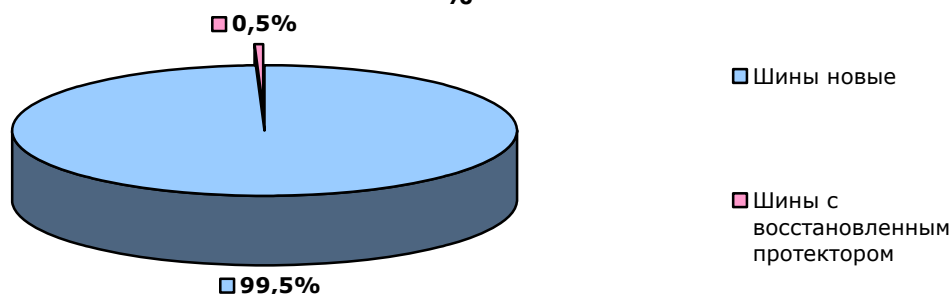


Рис.1.2.1. [1]

Сегментация производства шин по области применения в Европе, в натуральном выражении, %

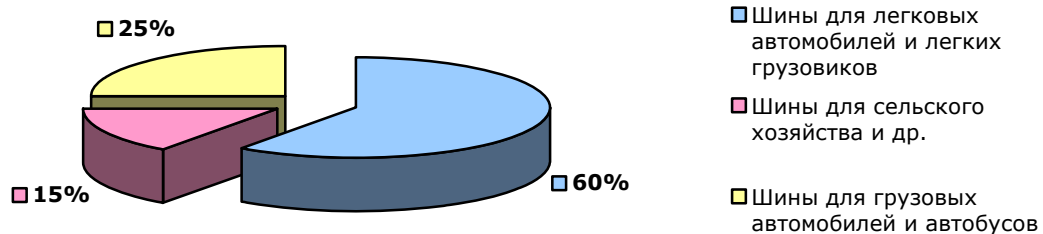


Рис.1.2.2.[8]

Сегментация рынка производства пневматических шин по типу в Украине за 2012 г. приведена на рисунке 1.2.3. При этом стоит учитывать, что еще в 2010 году соотношение было совершенно другим.

Сегментация производства новых шин по области применения в Украине в 2012 гг., в натуральном выражении, %

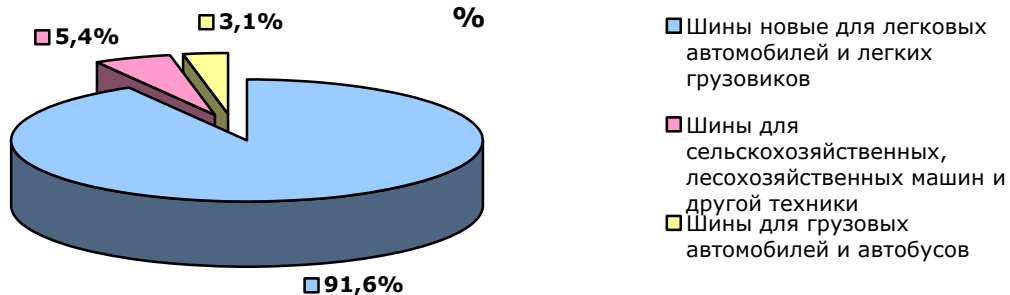


Рис.1.2.3.[1]

Сегментация производства новых шин по области применения в Украине в 2011 г., в натуральном выражении, %

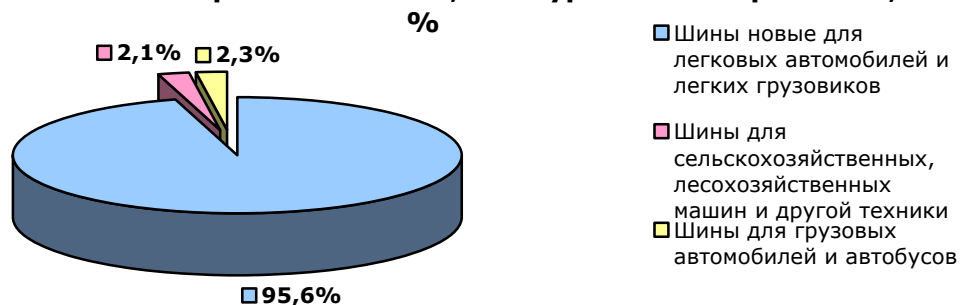


Рис.1.2.4.[1]

Если говорить о структуре рынка замены шин для легковых автомобилей Украины в разрезе реализации, то 82% составляют легковые шины, 8% шины для вседорожников и 10% шины для легких грузовых автомобилей. [12]

По различным данным в мире ежегодно образуется более 20 млн. т отработавших свой срок автопокрышек, из которых более 60% попадают на свалки. За такое же время в Европе выводится из эксплуатации более 2 млн. т покрышек,



Маркетингова компанія СІНЕРГІЯ

ТОВ "Маркетингова компанія СІНЕРГІЯ",
02222, г. Киев, ул. Закревского, 22, 1 подъезд, 3 этаж,
т./ф.: (044) 546-79-05, (044) 383-74-40, (067) 537-35-16
www.infokluch.com.ua, e-mail: info@infokluch.com.ua

причем уровень переработки достигает 90%, при этом значительная часть, около 40%, сжигается в целях получения энергии, а около 30% перерабатываются в резиновую крошку. В России ежегодно подлежит утилизации более 1,1 млн. т автопокрышек, а объем переработки составляет всего лишь чуть более 10%. [3]

В некоторых развитых странах процент утилизации использованных покрышек приближается к 100%, а в Финляндии - 101%. Это значит, что в стране утилизируют не только все пришедшие в негодность покрышки, но уже приступили к переработке накопившихся запасов. В Европе осознали потребность в использованных покрышках: та же Финляндия планирует импортировать 30 тыс. тонн использованных покрышек из Германии для дальнейшей переработки, так как потребность в данном материале страны превышает образуемое количество на 40-45 тыс. тонн. [4]

В Украине, по мнению экспертов, перерабатывается в сырье не более 5% изношенных шин, 5% восстанавливается и сжигается 10%. На свалку вывозится 80% покрышек.

Структура вторичной переработки изношенных шин в Украине, %

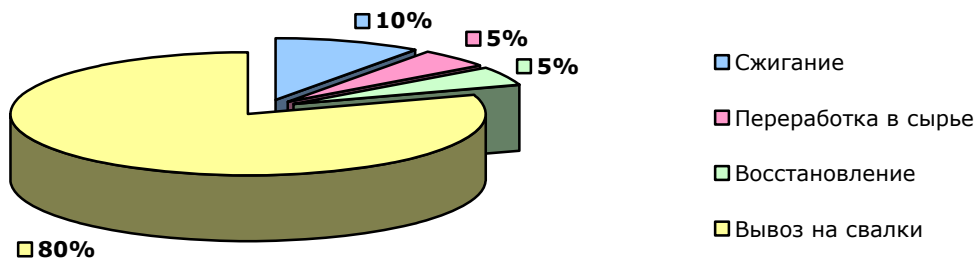


Рис. 1.2.5.

Табл. 1.2.1.

| Способы использования изношенных шин в различных странах, % | | | | |
|---|----------|---------------------|----------------|-----------------|
| | Сжигание | Переработка в сырьё | Восстановление | Вывоз на свалки |
| США | 23 | 10 | - | 67 |
| Япония | 43 | 12 | 9 | 36 |
| Германия | 38 | 15 | 18 | 39 |
| Великобритания | 9 | 6 | 18 | 67 |
| Европейский Союз | 30 | - | 20 | 50 |
| Украина | 10 | 5 | 5 | 80 |

Структура реализации шин в Украине в 2012 г., %

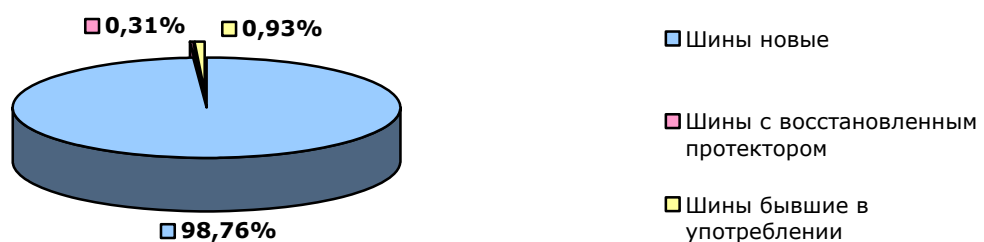


Рис.1.2.6. []

1.3. Обзор законодательства, влияющего на развитие рынка

1. Государственная таможенная служба. Письмо от 01.06.2010 № 16/1-5/1266-ЕП «Относительно перечня разъяснительных писем Гостаможслужбы относительно классификации отдельных товаров».

2. Государственная таможенная служба. Письмо от 15.01.2010 № 18/1-0035-ЕП «Относительно таможенного оформления шин с торговыми марками "BRIDGESTONE" и "FIRESTONE"».

3. Государственная администрация автомобильного транспорта. Письмо от 12.08.2009 № 3623-21/07/19-09. «Относительно норм среднего ресурса пневматических шин колесных транспортных средств и специальных машин, выполненных на колесном шасси, и расходов топлива для подвижного состава автомобильного транспорта».

4. Государственная таможенная служба. Письмо от 10.04.2009 № 11/4-10.29/3357-ЕП «Об идентификации шин и покрышек автомобильных».

5. Распоряжение Кабинета Министров Украины от 08.04.2009 № 415-р «О подписании Соглашения между Кабинетом Министров Украины и Правительством Республики Беларусь об условиях поставок в Украину шин пневматических резиновых новых для легковых автомобилей».

6. Государственная таможенная служба. Письмо от 15.04.2008 № 11/2-29/4243-ЕП «Относительно исправления технической ошибки во втором абзаце письма Гостаможслужбы Украины от 14.04.2008 N 11/2-29/4206-ЕП».

7. Государственная таможенная служба. Письмо от 14.04.2008 № 11/2-29/4206-ЕП «О мерах контроля за классификацией шин и покрышек автомобильных».

8. Министерство транспорта и связи. Приказ от 29.01.2008 № 102 «О внесении изменений в Эксплуатационные нормы среднего ресурса пневматических шин колесных транспортных средств и специальных машин, выполненных на колесных шасси».

9. Государственный комитет по вопросам технического регулирования и потребительской политики. Приказ от 16.01.2008 № 10 «О введении в действие в Украине межгосударственных стандартов, изменений к межгосударственным стандартам и отмене нормативных документов».

10. Государственная таможенная служба. Письмо от 30.08.2007 № 11/7-29/8865-ЕП «Об идентификации шин и покрышек автомобильных».

11. Межведомственная комиссия по международной торговле. Уведомление от 22.05.2007 «О завершении антидемпингового расследования относительно импорта в Украину шин пневматических резиновых для легковых автомобилей происхождением из Российской Федерации и Республики Беларусь без применения антидемпинговых мер».

12. Государственный комитет по вопросам технического регулирования и потребительской политики. Приказ от 07.02.2007 № 19 «О внесении изменений в приказы Госпотребстандарта».

13. Министерство промышленной политики Украины. Приказ от 17.11.2006 № 429 «Об утверждении и введении в действие СОУ МПП 83.160-125:2006, СОУ МПП 83.160-126:2006».

14. Министерство транспорта и связи. Приказ, Нормы от 20.05.2006 № 488 «Об утверждении Эксплуатационных норм среднего ресурса пневматических шин колесных транспортных средств и специальных машин, выполненных на колесных шасси».

15. Министерство транспорта и связи. Приказ, Нормы от 20.05.2006 № 488 «Эксплуатационные нормы среднего ресурса пневматических шин колесных транспортных средств и специальных машин, выполненных на колесных шасси».

16. Министерство транспорта и связи. Приказ, Нормы от 20.05.2006 № 488 «Об утверждении Эксплуатационных норм среднего ресурса пневматических шин колесных транспортных средств и специальных машин, выполненных на колесных шасси».

17. Государственный комитет по вопросам технического регулирования и потребительской политики. Приказ от 03.03.2005 № 57 «Об утверждении национальных стандартов Украины».

18. Государственная таможенная служба. Письмо от 04.02.2003 № 11/6-13-1635-ЕП «Относительно классификации согласно УКТВЭД шин резиновых пневматических новых».

19. Государственная таможенная служба. Письмо от 04.12.2002 № 11/7-13-11940-ЕП «Относительно цен на крупногабаритные и сверхкрупногабаритные шины, производимые Белорусским шинным комбинатом».

20. Государственная таможенная служба. Письмо от 26.06.2002 № 11/6-13.1-5588-ЕП «Об определяющих признаках восстановленных резиновых пневматических шин».

21. Государственная налоговая администрация. Письмо от 14.09.1999 № 5257/6/16-1220-26 «Относительно таможенного оформления операций по ввозу (пересылке) товаров на территорию Украины».

22. Государственная налоговая администрация. Письмо от 20.02.1998 № 1689/11/15-3216 «Порядок отнесения расходов на приобретение и установку автомобильных шин и на транспортные средства».

23. Кабинет Министров Украины. Постановление КМ от 16.02.1998 № 155 «Об утверждении Порядка освобождения от обложения акцизным сбором оборотов по реализации легковых, грузо-пассажирских автомобилей, мотоциклов, производимых украинскими предприятиями всех форм собственности».

24. Минтранс. Приказ от 08.12.1997 № 420 «Нормы эксплуатационного пробега автомобильных шин».

25. Государственная таможенная служба. Письмо от 10.10.1997 № 11/2-9629 «О классификации шин пневматических резиновых (Утратил силу частично)».

26. Государственная таможенная служба. Письмо от 21.07.1997 № 11/3-6828 «О направлении Закона Украины от 12.06.97 N 340/97-ВР "О внесении изменений в Закон Украины "О ставках акцизного сбора и ввозной таможенной пошлины на некоторые транспортные средства и шины к ним"».

27. Верховная Рада Украины. Закон от 12.06.1997 № 340/97-ВР «О внесении изменений в Закон Украины "О ставках акцизного сбора и ввозной таможенной пошлины на некоторые транспортные средства и шины к ним"».

28. Государственная налоговая администрация. Письмо от 08.05.1997 № 16-1314/11-3372 «Об освобождении от обложения акцизным сбором оборотов по реализации шин легковых автомобилей, которые производятся украинскими предприятиями».

29. Верховная Рада Украины. Постановление Верховной Рады от 24.05.1996 № 217/96-ВР «О введении в действие Закона Украины "О ставках акцизного сбора и ввозной таможенной пошлины на некоторые транспортные средства и шины к ним"».

30. Кабинет Министров Украины. Распоряжение КМ от 31.05.1994 № 397-р «Относительно осуществления в 1994 году Международной акционерной компанией

"Петрошина" экспорта шин и резинотехнических изделий по межгосударственным соглашениям и закупки по импорту синтетического и натурального каучука, химических добавок полимерного и металлического корда и других материалов для их производства».

31. Кабинет Министров Украины. Постановление КМ от 12.10.1993 № 850 «Об улучшении экономических условий для производственной деятельности предприятий шинной и резинотехнической промышленности».

32. Деякі питання збирання, заготівлі та утилізації зношених шин Постанова Кабінету Міністрів України від 27.07.2011 № 1136 [7]

33. Поправка к закону "О Таможенном тарифе Украины" (относительно ставок ввозной пошлины на шины)"

Уже на протяжении долгого времени, и особенно снежных зим сезона 2009/10 гг. и 2012/2013 гг., эксперты прогнозируют, что в недалекой перспективе украинских водителей на законодательном уровне обяжут использовать зимнюю "резину" в холодное время года. За последние несколько лет норма об обязательном использовании зимних шин была узаконена в большинстве стран ближнего зарубежья, в частности, в Белоруссии, России, Эстонии.

А в странах ЕС она работает уже долгие годы, и штрафы за неисполнение этой "обязаловки" весьма внушительны. В Великобритании, например, за каждое "необутое" в зимнюю "резину" колесо (естественно, в период холодов) придется выложить 2,5 тыс. фунтов стерлингов.

Также во время кризиса многие страховые компании пересмотрели условия страхования, и сейчас в большинстве страховых договоров КАСКО уже заложено условие и предусмотрен период обязательного использования зимней "резины". Как правило, - с 1 декабря по 1 марта. Если у автомобилиста во время аварии в этот период на авто не будет зимних шин, это станет поводом для отказа в страховом возмещении. [6]

Начало 2013 года было ознаменовано принятием двух законодательных инициатив, направленных на поддержание отечественной автомобильной отрасли. Первая – программа активизации экономики на 2013-2014 годы и вторая – введение на три года спецпошлин на импортные автомобили с бензиновым двигателем объемом 1,0-2,2 л.

1.4. Емкость рынка и динамика развития

Шинная промышленность является динамично развивающимся сектором экономики, спрос на продукцию которой на мировом рынке в последнем десятилетии ежегодно возрастает на 2-3%. Исключение составляет Китай, где ежегодный объем прироста составляет 10%. Мировой объем шинного рынка оценивается в 140 млрд. долларов. В 2010 году в мире было реализовано около 1,6 млрд. автопокрышек. Объем европейского шинного рынка в 2010 году составил около 300 млн. автопокрышек.

Объем украинского рынка шин ежегодно увеличивается на 10-12%. Исключением стали кризисные 2009 и 2010 года. Объем потребления шин на территории Украины в 2009 г. по отношению к 2008 г. значительно снизился. Темп сокращения составил 51%. В 4 квартале 2009 г. по отношению к 4 кварталу 2008 г. потребление данного вида продукции сократилось на 7%. В 2010 г., по сравнению с 2009 г., украинский рынок шин для легковых автомобилей в денежном выражении вырос на 40%, а за 2011 г. — на 47%, тогда как в количественном выражении — лишь на 26%. По итогам 2012 года рынок упал на 8,3% или 6,33 млн.шт.

Среди основных тенденций развития рынка выделяется постепенное изменение структуры рынка за счет увеличения импорта, что происходит в результате прихода на украинский рынок крупных международных игроков.

Внутренняя потребность рынка составляет около 5-6 млн. шин/год.

Динамика производства шин на территории Украины в натуральных единицах измерения в основном характеризовалась тенденцией к сокращению. Если в 2006 г. по отношению к 2005 г. темп снижения данного показателя составил лишь 5%, то в 2007 и 2009 гг. достиг 23%. Исключением стал 2008 г., когда объем производства шин несколько увеличился по отношению к 2007 г. (на 1%).

На протяжении 2007-2012 гг. производство шин в Украине постоянно снижалось. Исключением стал только 2010 г., когда объемы производства данного вида продукции возросло (по сравнению с 2009 г.). Производство продукции ассортиментного ряда в Украине в 2009 г. составило сумму более 1 млрд. 400 млн. грн., что показывает падение на 36% по сравнению с 2008 годом. В 2012 году производство шин в Украине снова снизилось примерно на 8%.

Следует отметить, что по итогам 2013 года наблюдается рост объемов производства на 16,08% по сравнению с 2012 года. Что касается шин с восстановленным протектором, то тут наблюдается сокращение объемов на 19% по сравнению с 2012 годом.

Рынок подержанных шин переживает этап роста. Так ранее этот сегмент занимал 15-20% рынка, то сегодня он может вырасти до 30%. Если раньше на нем работали только частники, то сейчас появились оптовые торговцы, поставляющие товар из Европы. Появились даже интернет магазины подержанных шин – Bundesshina, Bushina, Tyretrader и др.

Цены доступные - за 100 долларов США можно приобрести комплект R15-R16, что в три раза дешевле чем новые автопокрышки.

Состояние украинского рынка автомобильных шин сегодня можно охарактеризовать как стабильное. Бизнес-идея по продаже шин всегда привлекала предпринимателей, особенно из числа автолюбителей, поскольку может обеспечить владельцу хорошую прибыль. Даже в нынешней непростой ситуации ведущие операторы отечественного рынка прогнозируют сокращение объема продаж не более 10% только в сегменте премиум продукции. И то в случае роста розничных цен на 3-5%.

В 2014 году объем рынка продаж новой резины для легковых автомобилей в Украине ориентировочно должен составить 5,5-6 млн. штук. Причем по ожиданиям рост продаж должен прийти на низший ценовой сегмент. Продвижение новых брендов и перераспределение долей рынка между игроками не предвидеться. Так что если не возникнет «форс-мажорных» обстоятельств в целом все останется без серьезных изменений. [16]

Продажи летней резины в 2014 году упали по сравнению с прошлым годом на 10-15%. Причина банальна - из-за девальвации гривны импортные покрышки, на долю которых приходится почти три четверти всего рынка, заметно подорожали. Еще в марте у поставщиков оставались прошлогодние запасы товара, но их раскупили буквально в течение пары недель. Дорожает не только новая, но и подержанная резина. Поэтому экономные автовладельцы начали покупать новую отечественную резину, на которую раньше не обращали внимания, на радость монопольного украинского производителя ПАО "Росава". По данным Госстата, с января по апрель этого года производство шин в Украине выросло почти на 14% - до 77,8 тыс. шт. [19]

**Динамика производства шин новых для легковых автомобилей
в Украине, 2003-2013 гг., тыс. шт.**

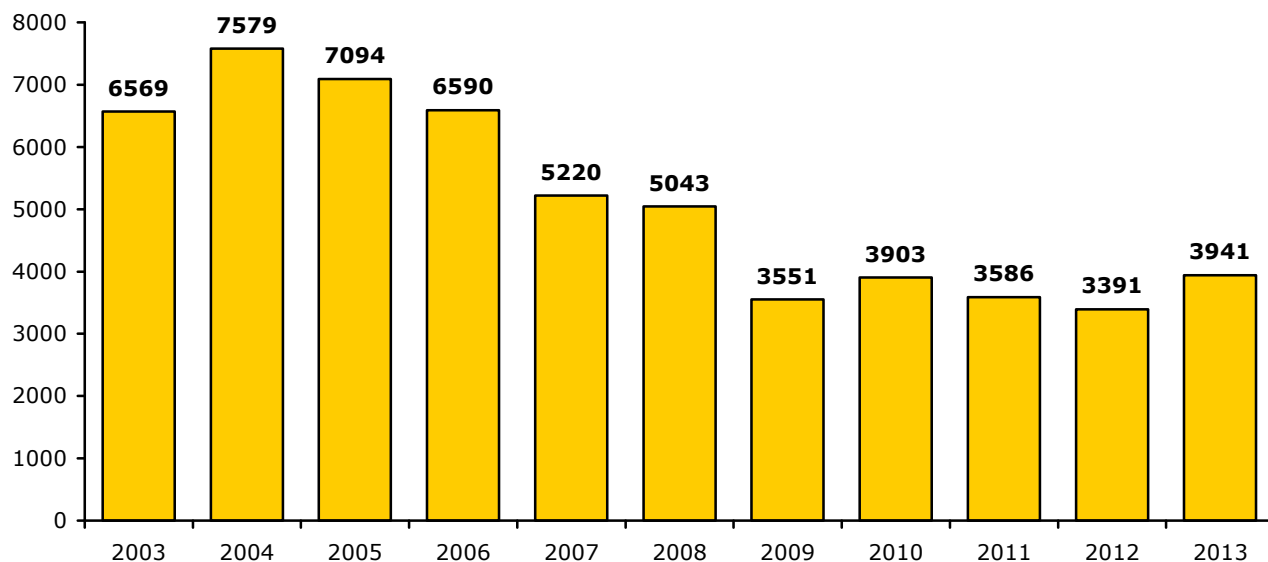
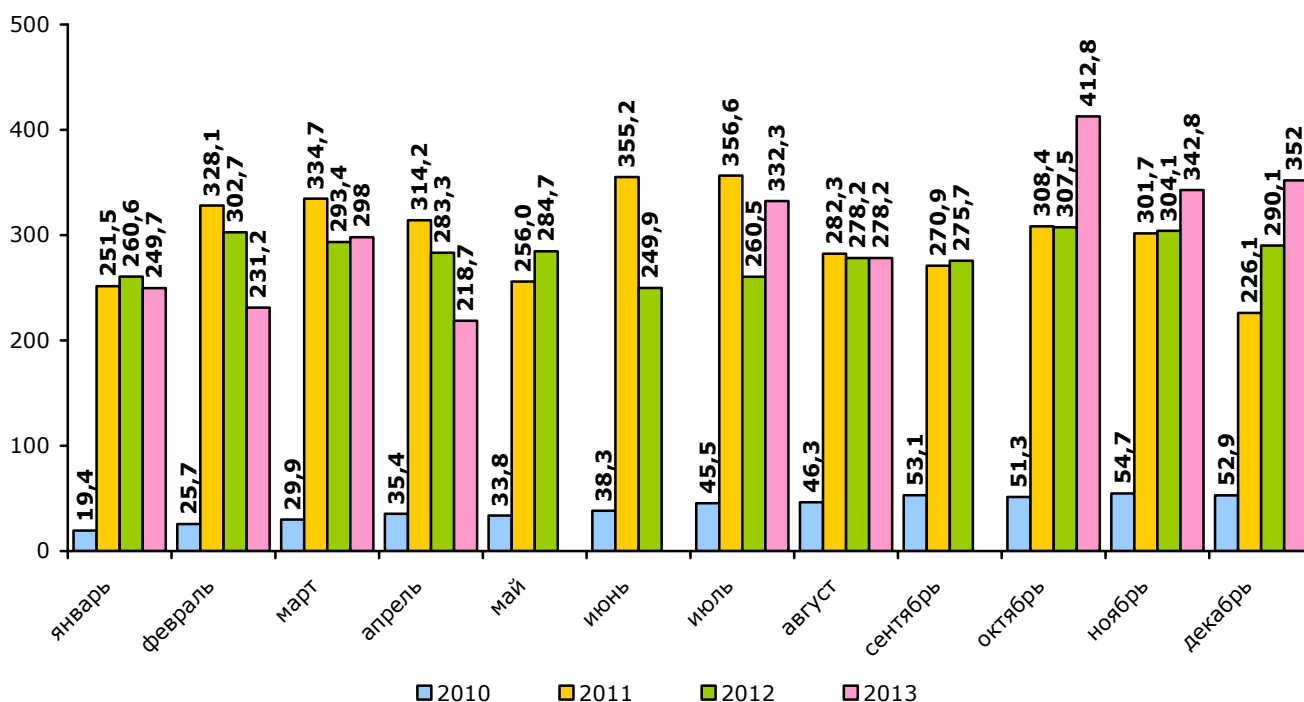


Рис. 1.4.1.[1]

Помесячная динамика производства шин новых для легковых автомобилей в Украине в 2011-2013 гг., тыс. шт.



Май 2013-июнь 2013 - информация конфиденциальна согласно ЗУ «О государственной статистике»

Рис. 1.4.2.[1]

Динамика производства шин новых для грузовых автомобилей, автобусов и авиации в Украине, 2007-2014

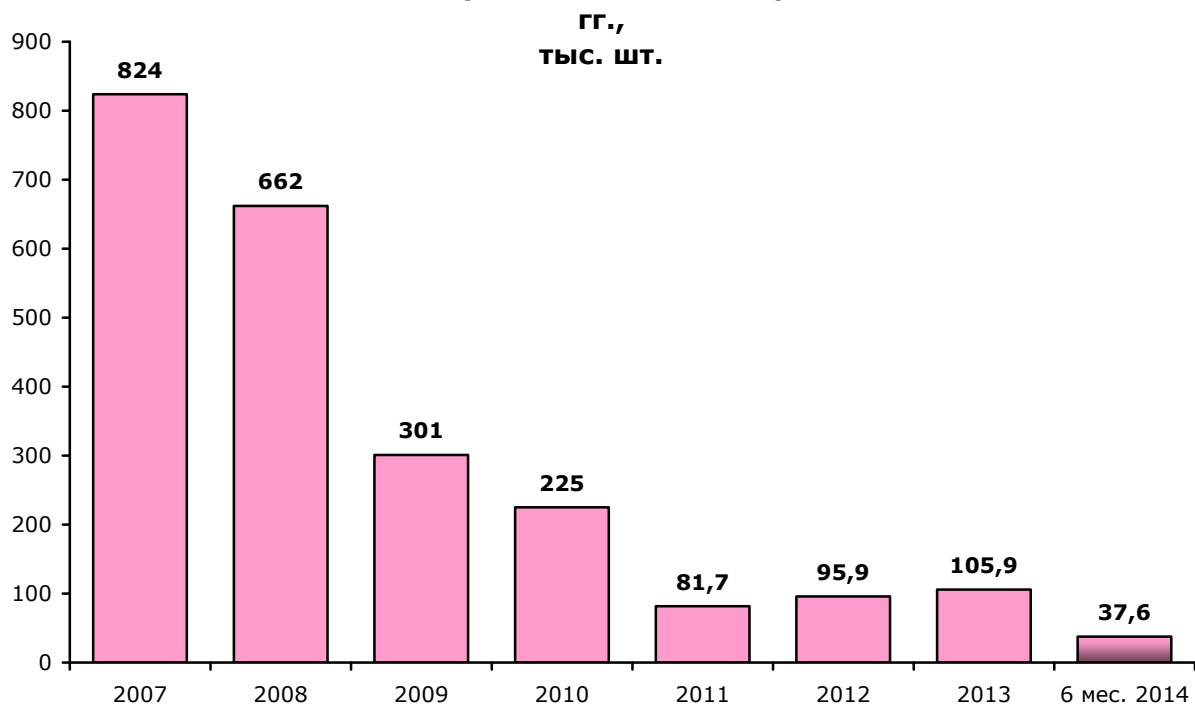


Рис. 1.4.3.[1]

Динамика производства шин новых для сельско- и лесохозяйственных машин и др. техники в Украине, 2007-2014 гг., тыс. шт.

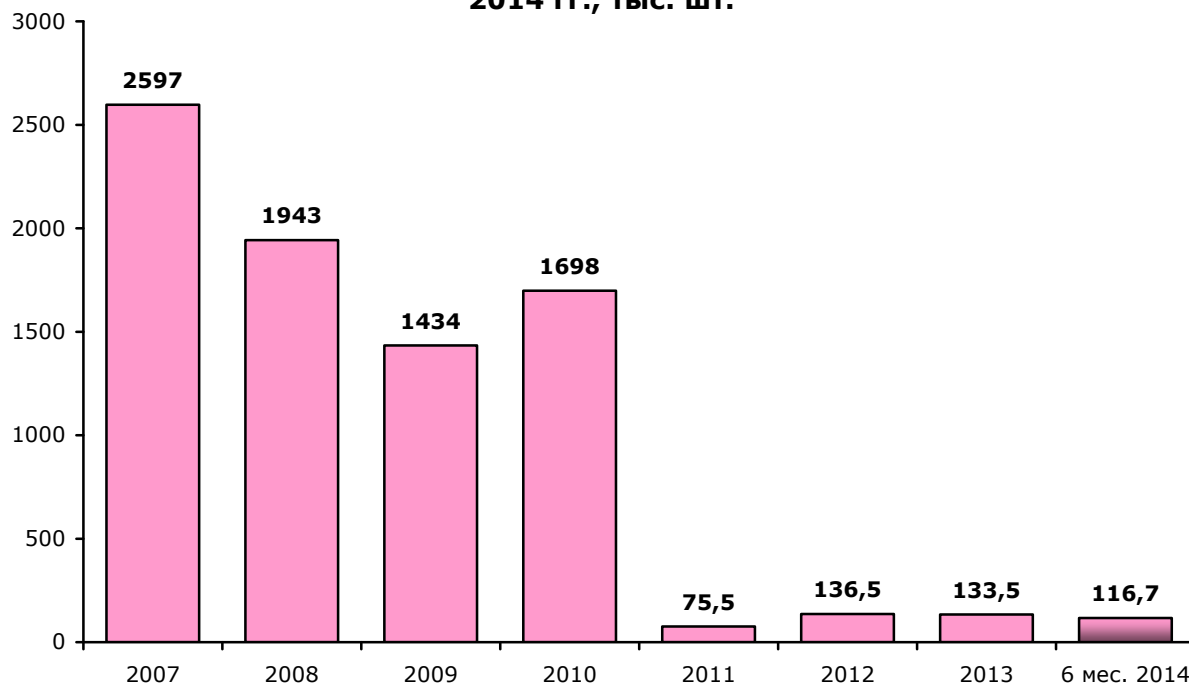


Рис. 1.4.4.[1]

Динамика производства шин с восстановленным протектором в Украине, 2006-2014 гг., шт.

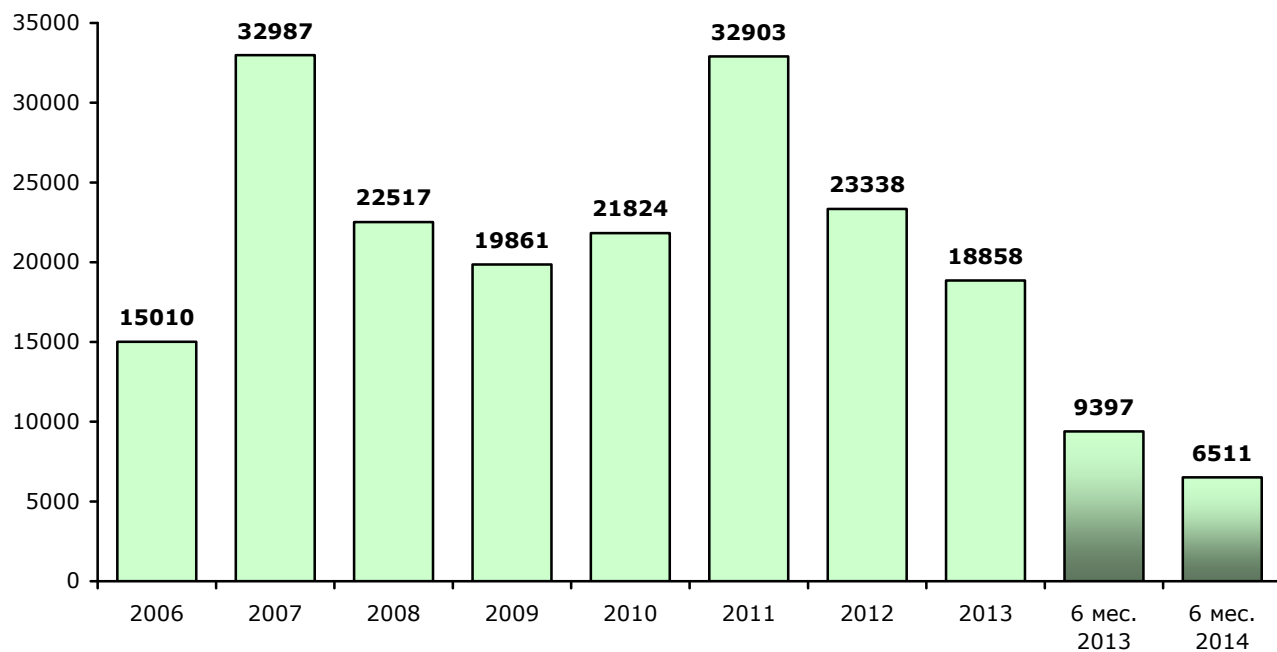


Рис. 1.4.5.[1]

Баланс украинского рынка шин для автотракторной техники (производство+импорт-экспорт), 2008-2013 гг., млн. шт.

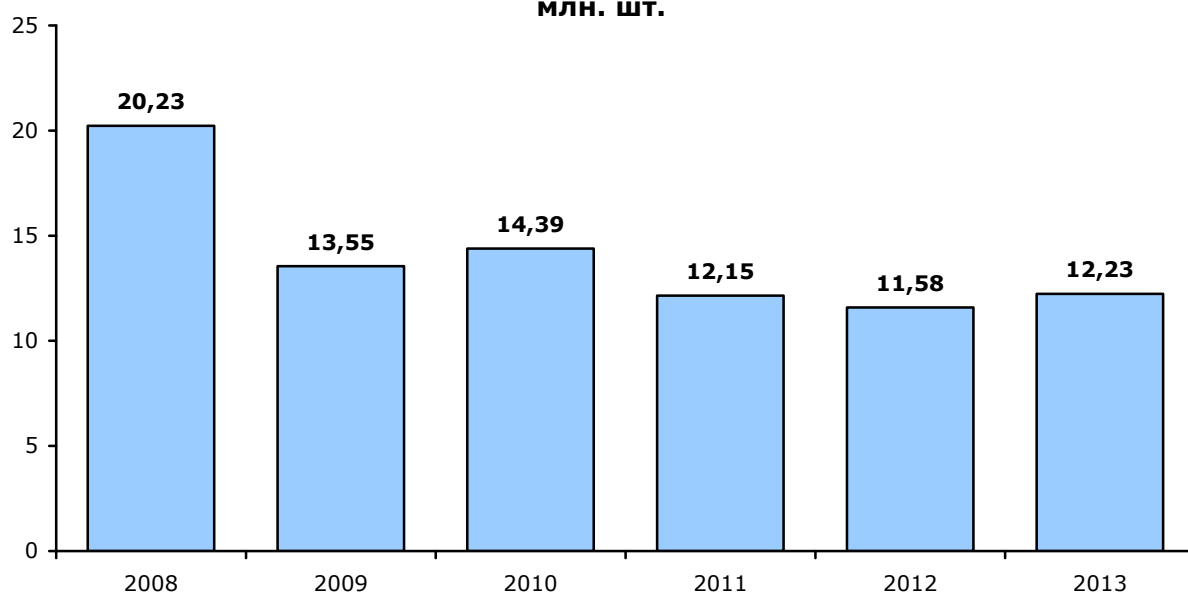


Рис. 1.4.6.[]

**Помесячная динамика реализации автомобилей
в Украине в 2011-2014 гг., млн. грн.**

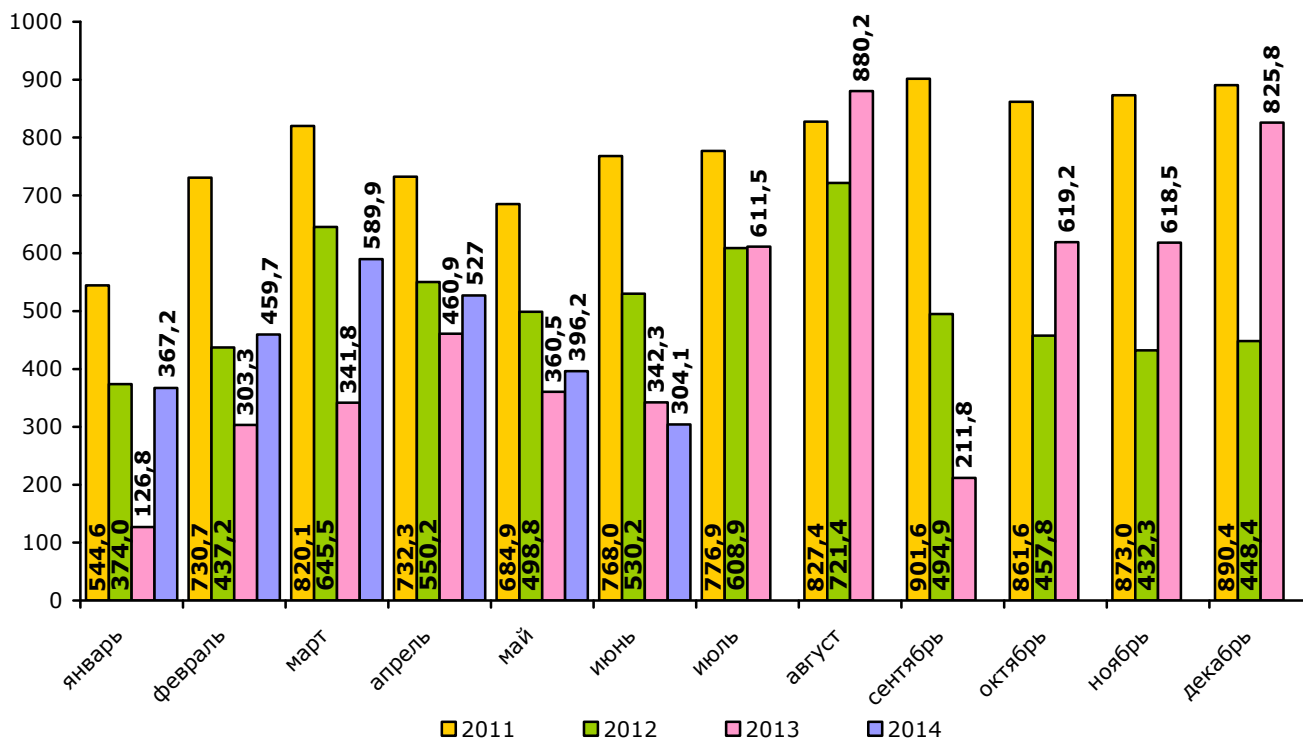


Рис. 1.4.7.[1]

1.5. Анализ экспортно-импортных показателей на рынке

1.5.1. Анализ импорта

Анализ рынка новых шин для автомобилей за 2005-2009 гг. свидетельствует о преобладании тенденции к увеличению импорта данного вида продукции на территорию Украины в натуральных единицах измерения, которая имела место до 2008 г. включительно. В 2009 г. по отношению к 2008 г., наблюдалось сокращение импорта шин на 35%. Уже в 2011 году объемы импорта превысили докризисные показатели, но в 2012 году наблюдалось снижение импорта данной продукции в натуральном выражении на 5,2% до 119 тыс. тонн, впрочем, это может быть связано с изменением конструктивных особенностей продукции, ведь в количественном выражении, напротив, произошел рост на 138 тыс. шт.

По итогам 2013 года объем импорта вырос на 5,35% в натуральном выражении и 1,2% в денежном по сравнению с 2012 года, причем цена поставок сократилась 3,5%. Скорее всего такой рост стал возможен благодаря поставкам более дешевых шин. За январь-февраль 2014 г. объем импортных шин новых сократился на 29% по сравнению с аналогичным периодом 2013 г.

За январь-апрель 2014 года импорт новых шин в количественном отношении упал на 30%, а в денежном - почти на 40% (до \$110,96 млн). Больше всех пострадали россияне. Если за 4 месяца прошлого года они поставили в нашу страну покрышек на \$47 млн, то за аналогичный период этого сезона - только на \$23 млн. В итоге доля российских шин в общем объеме импорта упала с прошлогодних 26% до 21%.

Падение продаж приносит убытки не только производителям шин из РФ, но и их ключевым дилерам в Украине. Среди них - "Укравтозапчастина". Еще большие потери несет днепропетровская фирма "Технооптторг-Трейд". [19]

Летом 2014 года Украина ввела спецпошлины на импорт белорусских резиновых шин. Соответствующее решение Межведомственной комиссии по международной торговле опубликовано 16 июля в газете «Урядовый курьер». Спецпошлина в 60,05% таможенной стоимости будет применяться с момента вступления в силу решения комиссии (оно вступает в силу через 10 дней со дня опубликования сообщения) и будет действовать до 31 декабря 2016 г. (включительно). [20]

Динамика импорта шин пневматических резиновых новых в Украину в 2006-2014 гг., тыс. тонн, млн. долл. США

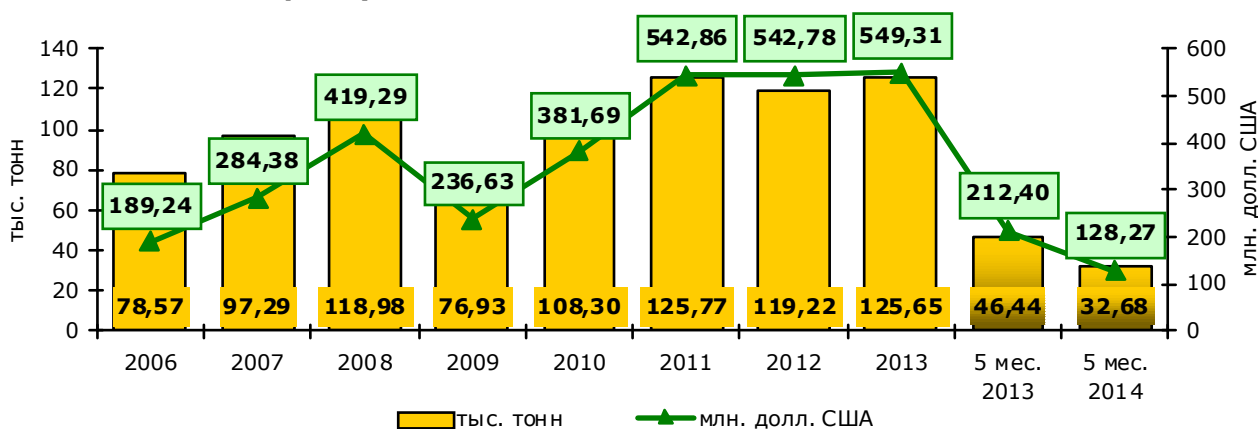


Рис. 1.5.1.1.[1]

Динамика импорта шин пневматических резиновых новых в Украину в 2007-2014 гг., тыс. шт.

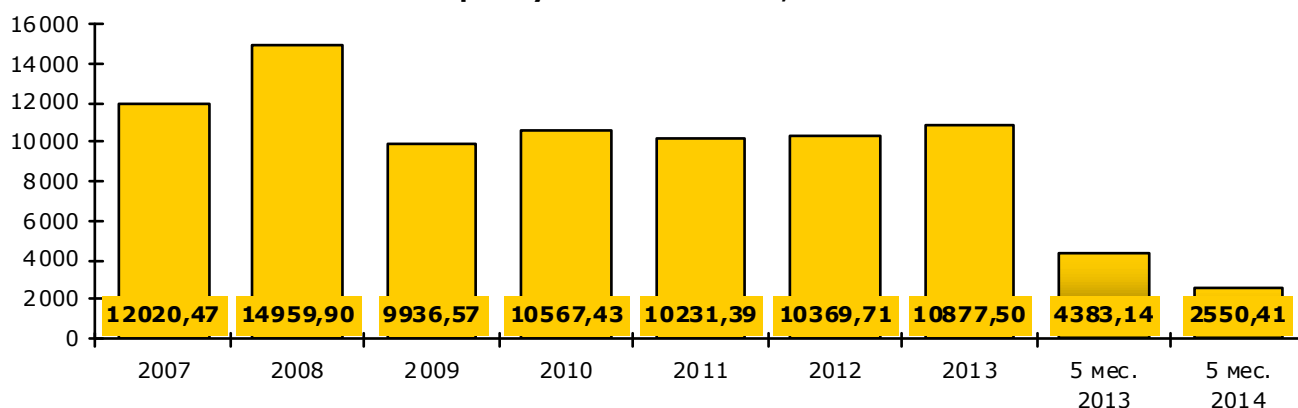


Рис. 1.5.1.2.[1]

**Средняя цена импорта шин пневматических резиновых новых
в Украину в 2007-2014 гг., долл. США/шт**

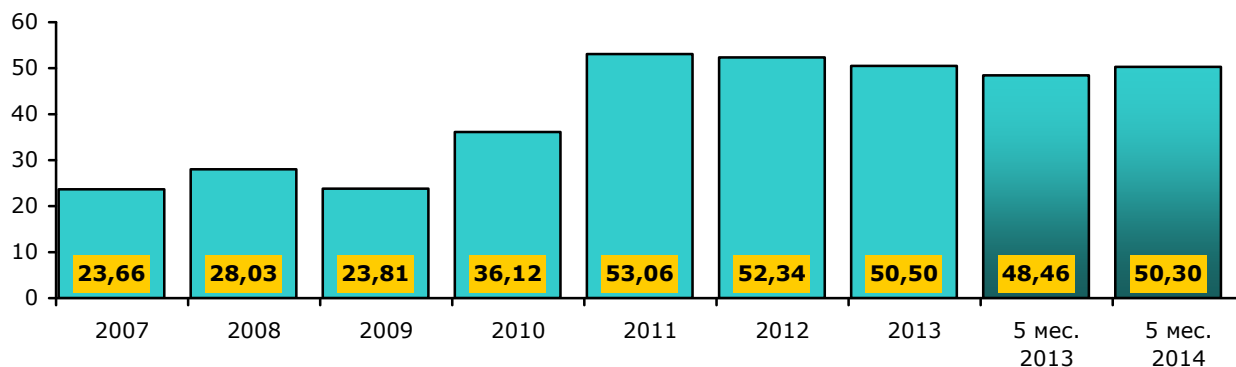


Рис. 1.5.1.3. [собственные расчеты Синергии]

Лидирующие позиции в импорте шин в 2012 г. в натуральном выражении занимала продукция шинной промышленности Китая, Российской Федерации, Беларуси и Польши. Они занимали около 72% всего импорта в 2012 г. В 2013 г. структура импорта шин в Украину не изменилась.

**Географическая структура импорта шин
пневматических резиновых новых в Украину в 2013 г.
(в натуральном выражении), %**

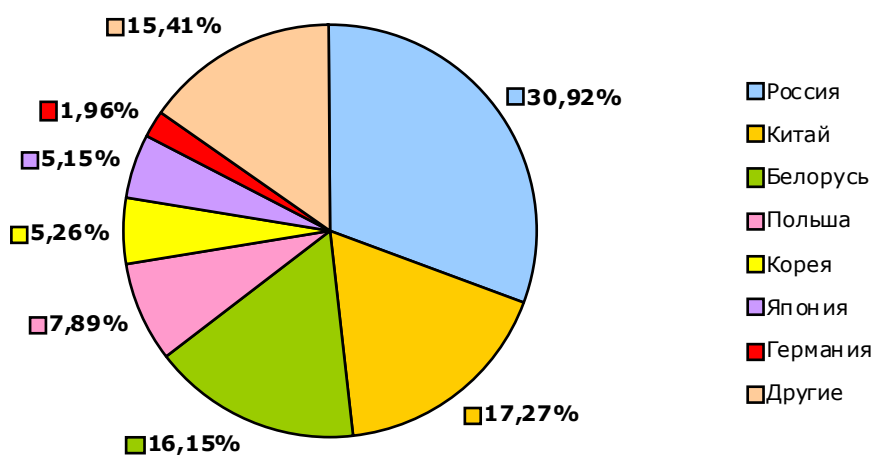


Рис. 1.5.1.4.[1]

**Географическая структура импорта шин
пневматических резиновых новых в Украину в 2013 г.
(в денежном выражении), %**

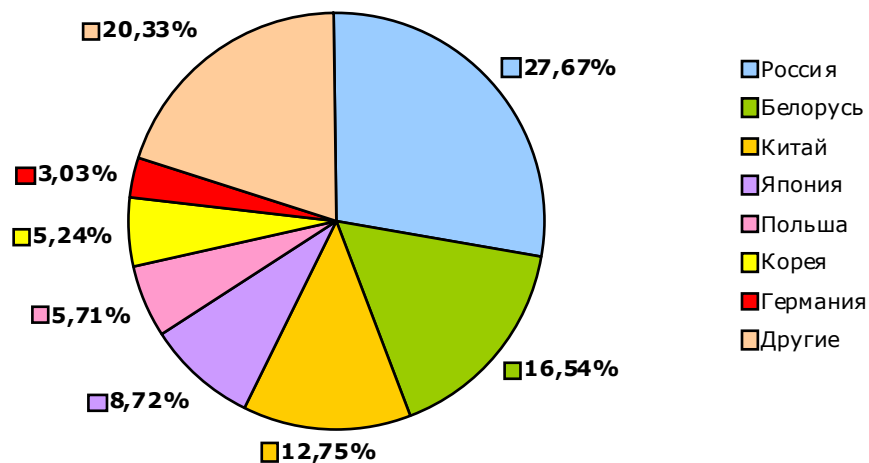


Рис. 1.5.1.5.[1]

**Географическая структура импорта шин
пневматических резиновых новых в Украину в 2012 г.
(в натуральном выражении), %**

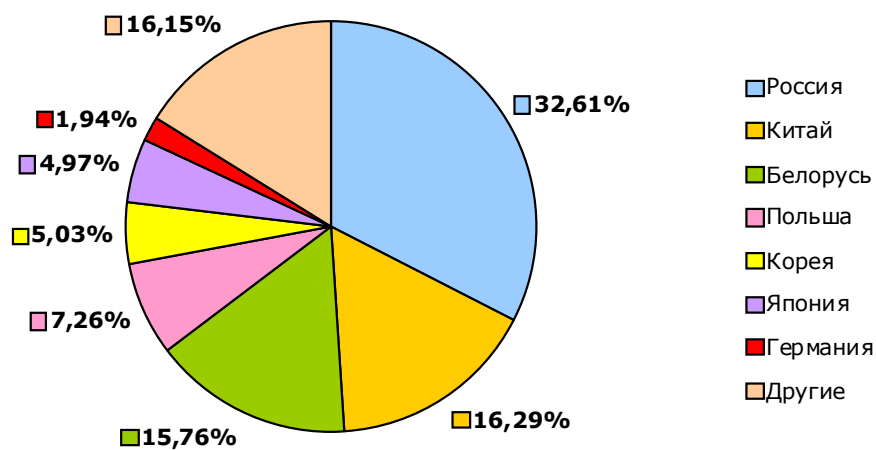


Рис. 1.5.1.6.[1]

**Географическая структура импорта шин
пневматических резиновых новых в Украину в 2012 г.
(в денежном выражении), %**

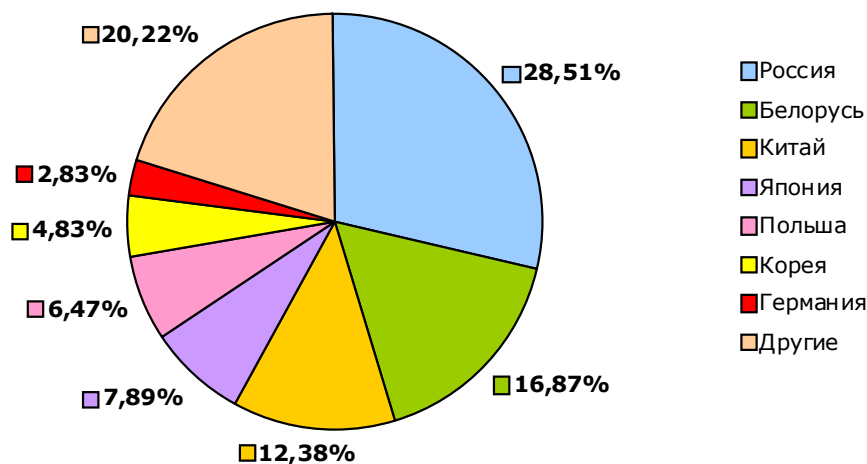


Рис. 1.5.1.7.[1]

На долю тройки лидеров среди импортеров в 2012 году пришлось 43% в натуральном выражении. Это компании «ТПК «Омега-Автопоставка», «Технооптторг-Трейд» и «Украинский ТД «Белшина».

**Доли импортеров шин и покрышек пневматических резиновых
новых в Украину в 2012 г. (в натуральном выражении), %**

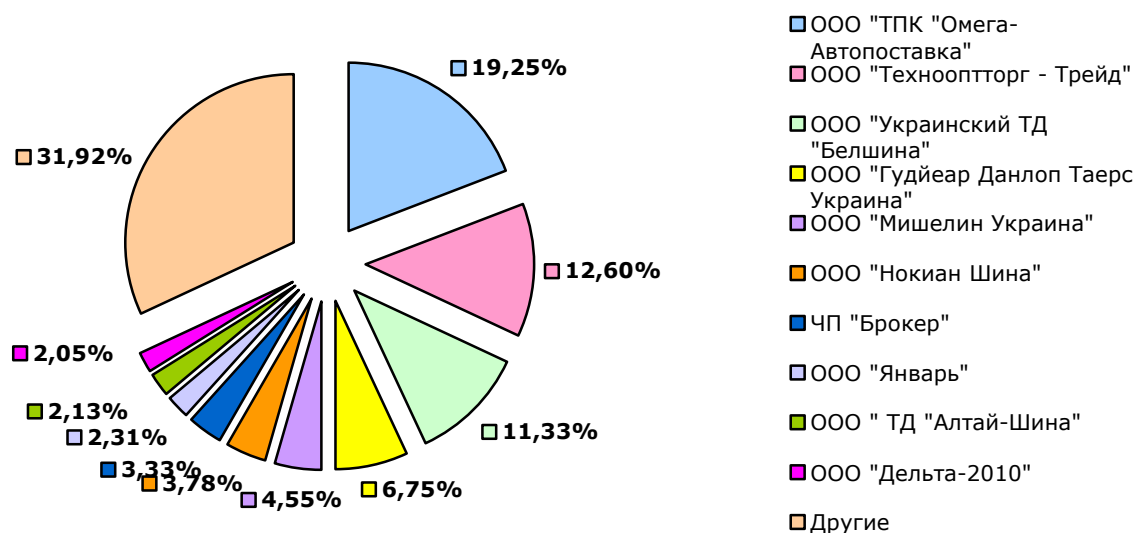


Рис. 1.5.1.8.

Доли импортеров шин и покрышек пневматических резиновых новых в Украину в 2012 г. (в денежном выражении), %

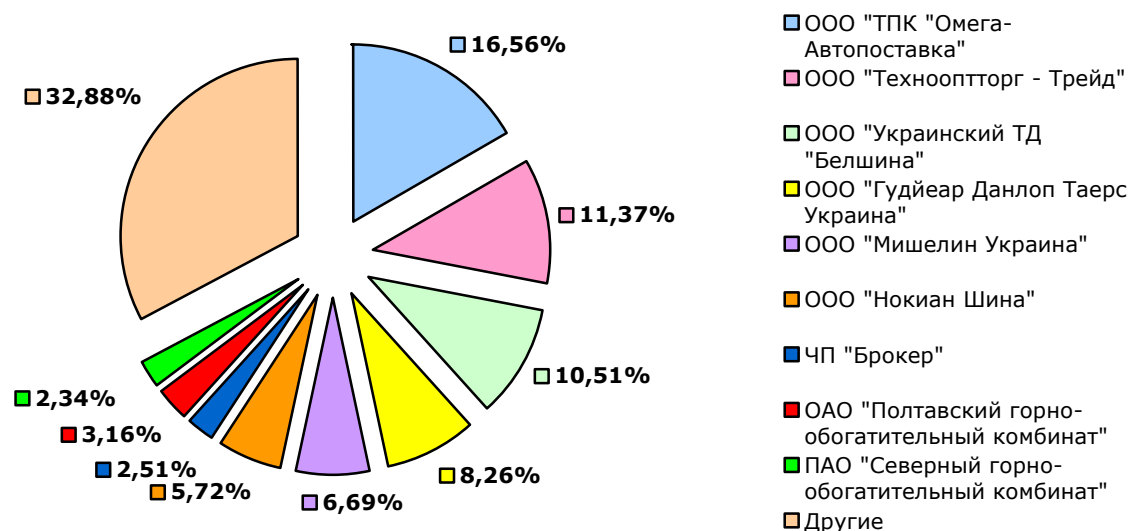


Рис. 1.5.1.9.

Импорт шин и покрышек пневматических резиновых, восстановленных или бывших в употреблении в Украину с 2006 г. был нестабилен. Он рос в 2006-2008 гг., упал в кризисный 2009 год и превысил докризисные показатели в 2010 году. Но уже с 2011 года началось падение. Так, объемы импорта в натуральном выражении в 2012 году были на 19,5% меньше результатов 2011 года. Было завезено 6,61 тыс. тонн продукции на сумму 13,86 млн. долл. США. В 2013 году также наблюдалось небольшое снижение поставок, так объем импорта сократился на 10,5% в натуральном выражении и на 1,3% в денежном по сравнению с 2012 годом, причем цена поставок выросла на 18,5%.

Динамика импорта шин и покрышек пневматических резиновых, восстановленных или бывших в употреблении в Украину в 2006-2014 гг., тыс. тонн, млн. долл. США

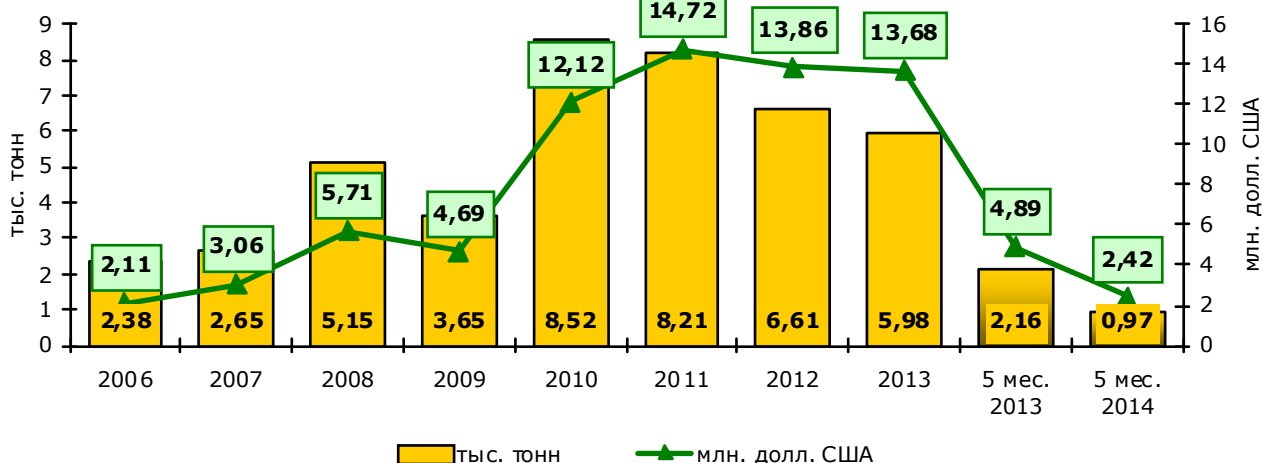


Рис. 1.5.1.10.[1]

**Динамика импорта шин и покрышек пневматических резиновых,
восстановленных или бывших в употреблении
в Украину в 2008-2014 гг., тыс. шт.**

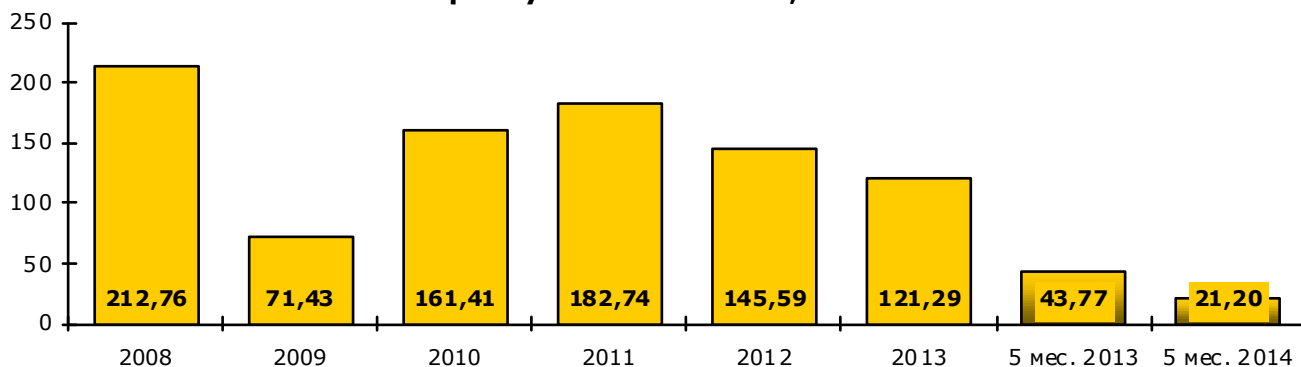


Рис. 1.5.1.11.[1]

**Средняя цена импорта шин и покрышек пневматических
резиновых, восстановленных или бывших в употреблении в
Украину в 2008-2014 гг., долл. США/шт**

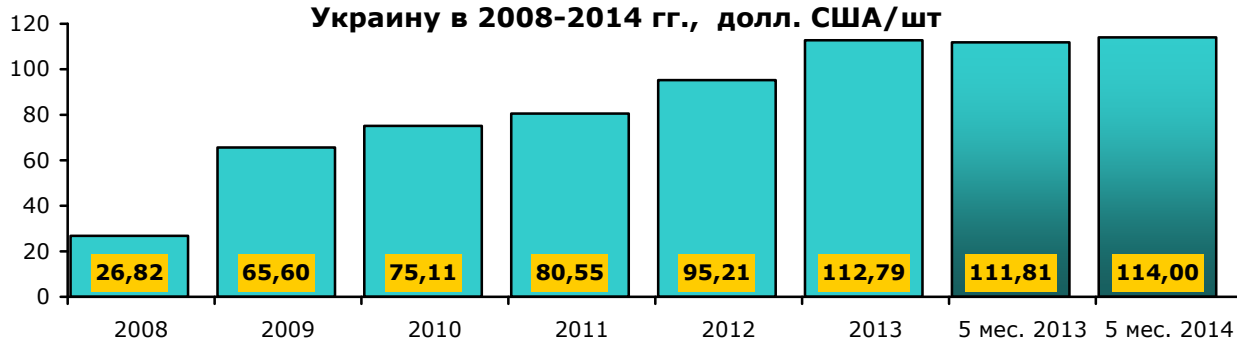


Рис. 1.5.1.12. []

Основные поставки велись из Германии, Нидерландов, Польши, Италии и Литвы. На долю этих стран в 2013 г. пришлось 71% всего импорта в натуральном выражении.

Бывшие в употреблении покрышки импортируются в Украину преимущественно из стран Европы, в первую очередь из Германии. Европейское законодательство запрещает ездить на легковых автошинах старше четырех лет, а качество дорожного покрытия высокое, поэтому и резина на европейских магистралях изнашивается меньше. Еще один источник импорта бывших в употреблении шин — Япония. В этой стране не принято хранить сменные комплекты резины, как и ездить летом на зимних покрышках. Поэтому использованные всего один сезон шины перепродают в другие страны. Конечно же, новые модели на украинский рынок не попадают.

Несмотря на дифирамбы высокому качеству зарубежных автошин, не стоит забывать, что они не проходят сертификацию в Украине. Если износ протектора можно оценить на глаз или же обнаружить следы рихтовки по характерным отметинам на ободу, то неоднородность или повреждения каркаса зачастую бывают скрытые.

**Географическая структура импорта шин и покрышек пневматических резиновых, восстановленных или бывших в употреблении в Украину в 2013 г.
(в натуральном выражении), %**

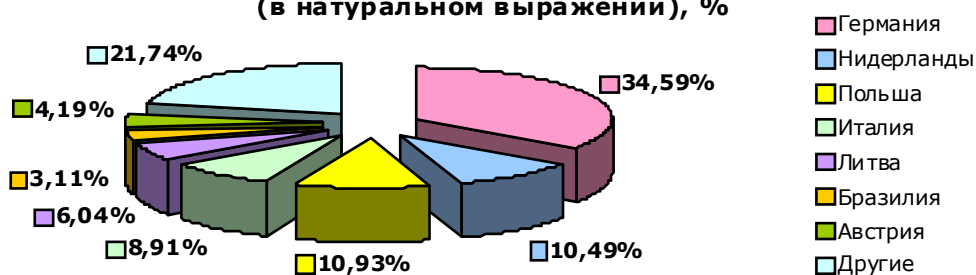


Рис. 1.5.1.13.[1]

**Географическая структура импорта шин и покрышек пневматических резиновых, восстановленных или бывших в употреблении в Украину в 2013 г.
(в денежном выражении), %**

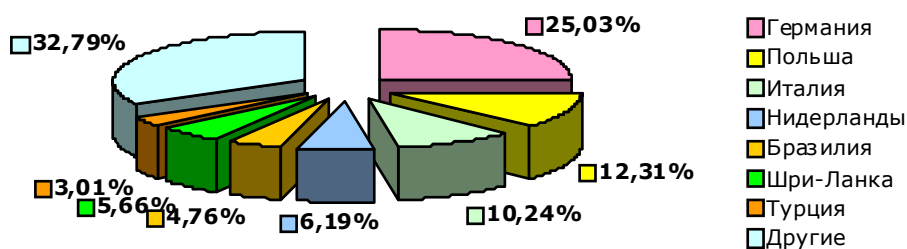


Рис. 1.5.1.14.[1]

Структура импорта шин и покрышек пневматических резиновых, восстановленных или бывших в употреблении по видам шин в Украину в 2013 г.

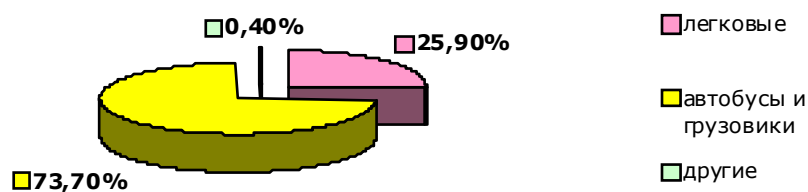


Рис. 1.5.1.15.[1]

**Географическая структура импорта шин и покрышек пневматических резиновых, восстановленных или бывших в употреблении в Украину в 2012 г.
(в натуральном выражении), %**

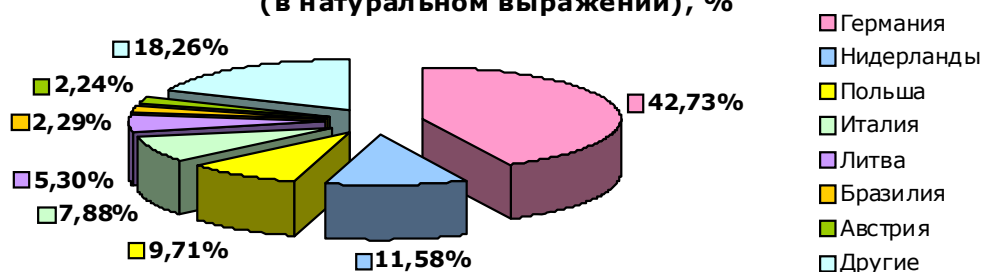


Рис. 1.5.1.16.[1]

**Географическая структура импорта шин и покрышек пневматических резиновых, восстановленных или бывших в употреблении в Украину в 2012 г.
(в денежном выражении), %**

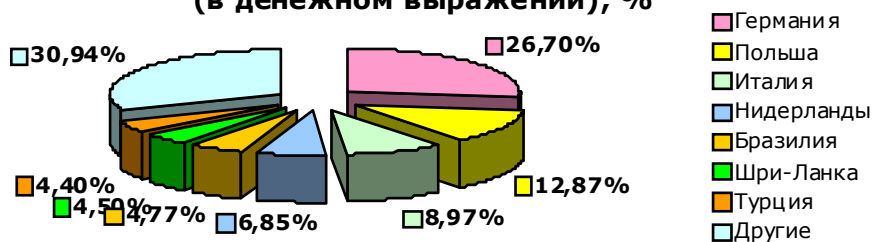


Рис. 1.5.1.17.[1]

Структура импорта шин и покрышек пневматических резиновых, восстановленных или бывших в употреблении по видам шин в Украину в 2012 г.

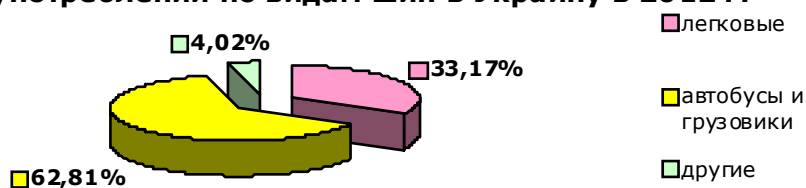


Рис. 1.5.1.18.[1]

Ярких лидеров среди поставщиков данной продукции в 2012 году не было. Насчитывалось 14 компаний, которые имели более 2% объема от всего импорта в натуральном выражении. Наибольшая доля пришлась на компанию «Протектор».

Доли импортеров шин и покрышек пневматических резиновых, восстановленных или бывших в употреблении в Украину в 2012 г. (в натуральном выражении), %

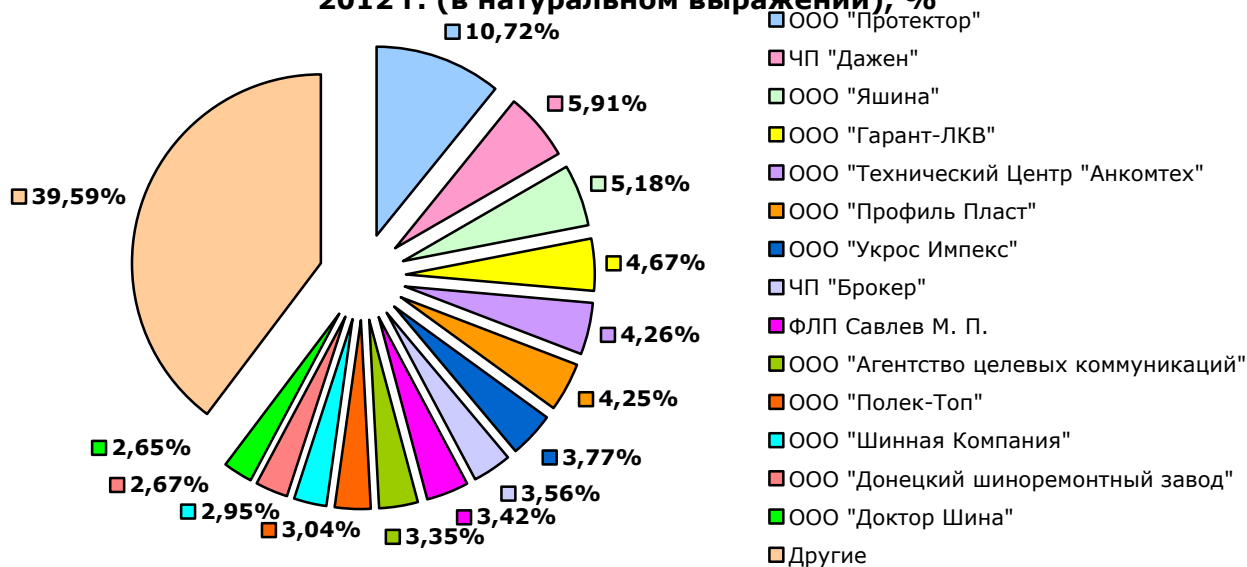


Рис. 1.5.1.19.

Доли импортеров шин и покрышек пневматических резиновых, восстановленных или бывших в употреблении в Украину в 2012 г. (в денежном выражении), %

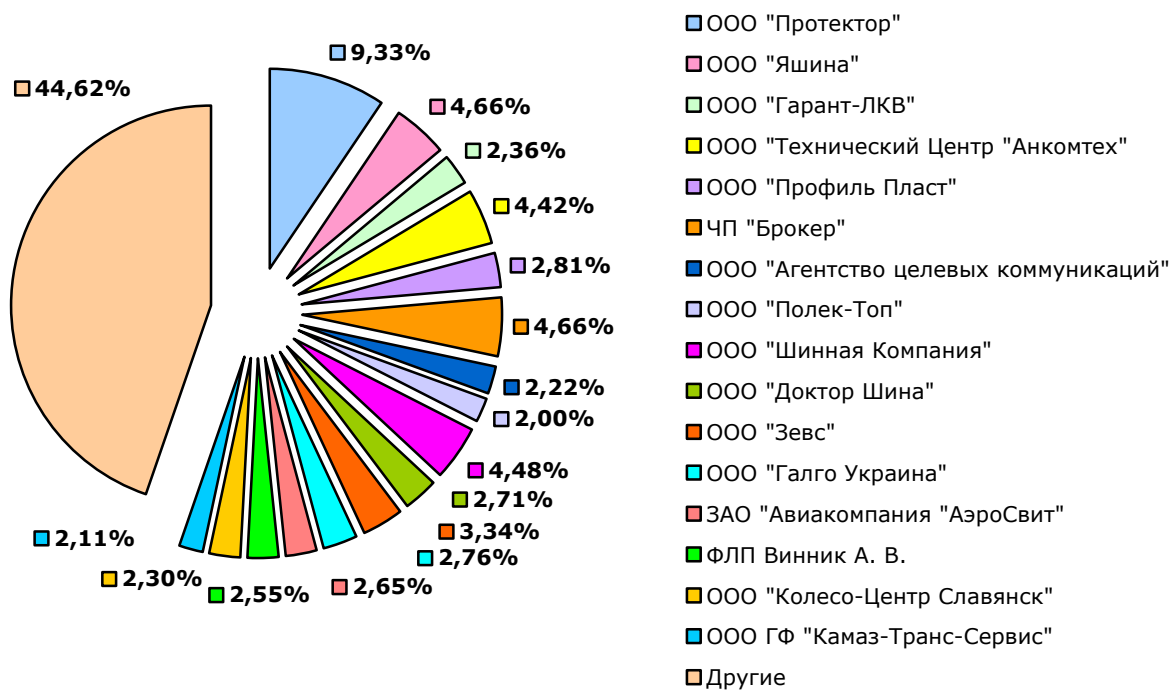


Рис. 1.5.1.20.

Импорт протекторных заготовок для восстановления резиновых шин в Украину с 2006 г. по 2011 г. через год то увеличивался, то уменьшался как в натуральном, так и в денежном выражении. Максимальный объем импорта этого вида продукции в Украину за данный период был зафиксирован в 2010 г. – 319,4 т на общую сумму \$1129,9 тыс. В 2011 г. в Украину было завезено 54,1 т. протекторных заготовок для восстановления резиновых шин на общую сумму 252,8 тыс. долл. Поставки этого товара в Украину осуществлялись из 7 стран. Лидером среди них являлась Польша, на долю которой пришлось 41,4% (\$104,8 тыс.) от общего объема импорта этого вида продукции в Украину.

В 2012 г., по данным Госкомстата, импорт данного товара в Украину не осуществлялся. В 2013 г. было импортировано протекторных заготовок для восстановления шин в объеме 3,4 т на сумму 10,1 тыс. долл. США. И осуществляли поставки данной продукции в Украину Израиль (50,5%) и Турция (49,5%).

Динамика импорта протекторных заготовок для восстановления резиновых шин в Украину в 2006-2014 гг., тонн, тыс. долл. США

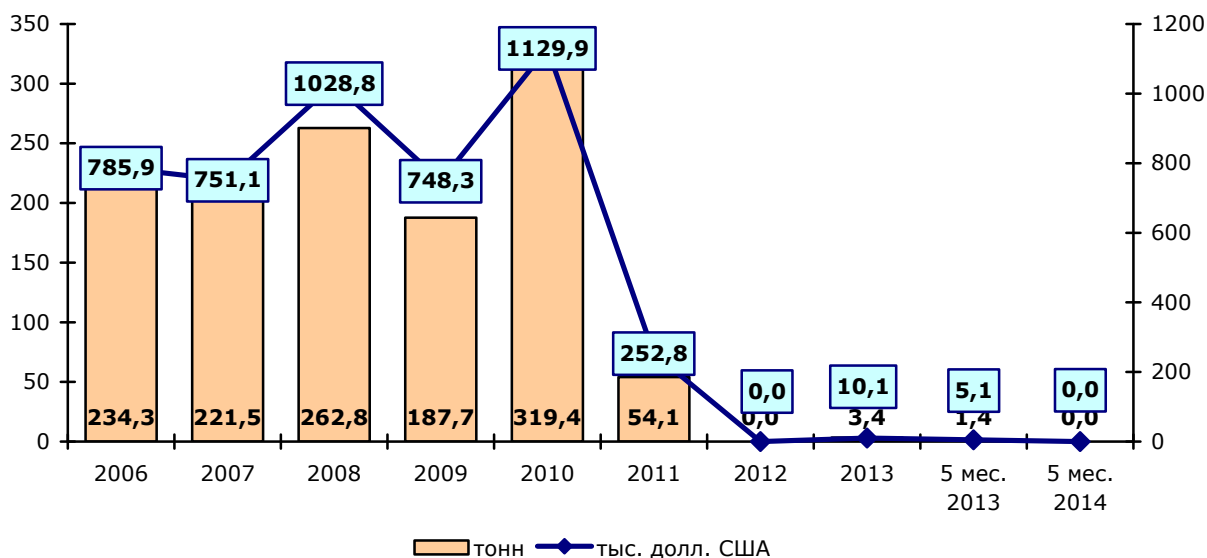


Рис. 1.5.1.21.[1]

Географическая структура импорта протекторных заготовок для восстановления резиновых шин в Украину в 2013 г. (в денежном выражении), %

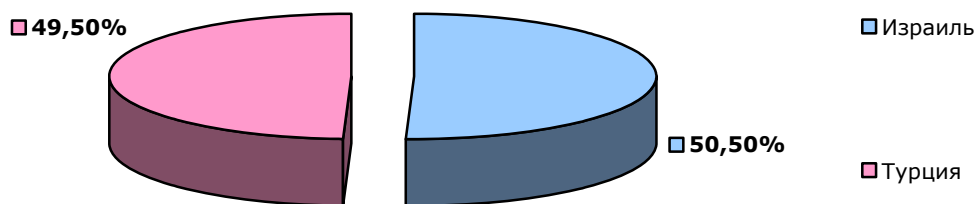


Рис. 1.5.1.22.[1]

Географическая структура импорта протекторных заготовок для восстановления резиновых шин в Украину в 2011 г. (в денежном выражении), %

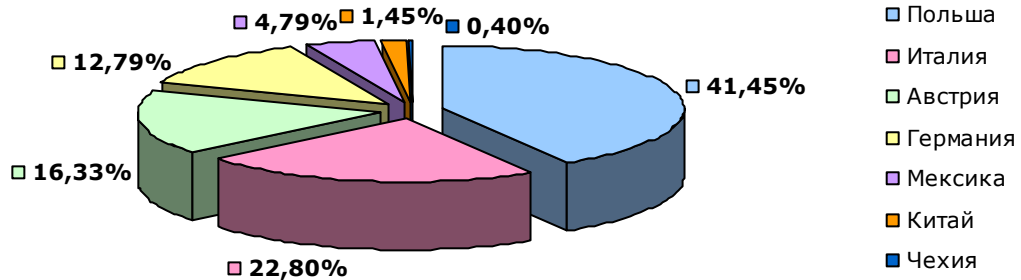


Рис. 1.5.1.23.[1]

1.5.2. Анализ экспорта

Увеличение экспорта новых шин за пределы Украины в натуральных единицах измерения наблюдалось только в 2006 г. по сравнению с 2005 г. (темп прироста составил 3%). Начиная с 2007 г. динамика экспорта легковых шин приобрела отрицательную тенденцию. В 2007 и 2008 гг. по отношению к предшествующим периодом, сокращение экспорта данного вида продукции было незначительным, и составило 6% и 7% соответственно. А в 2009 г. по отношению к 2008 г. достигло 35%. Впрочем, в 2010 году наблюдался небольшой прирост в количественном выражении. 2012 год оказался переломным, и показал прирост на 50,8% в натуральном выражении, до 33,5 тыс. тонн продукции на сумму 152,96 млн. долл. США. В 2013 году наблюдается снижение объемов поставок. Так по итогам 2013 года объем экспорта сократился на 10,98% в натуральном выражении (тыс. шт), тогда как в денежном произошло сокращение на 20,8% по сравнению с 2012 годом. Следует отметить, что цена поставок также значительно снизилась - на 28,2%.

За пять месяцев 2014 года экспорт пневматических резиновых новых шин сократился на 17,6% в натуральном выражении, по сравнению с аналогичным периодом 2013 года.

Динамика экспорта шин пневматических резиновых новых из Украины в 2006-2014 гг., тыс. тонн, млн. долл. США

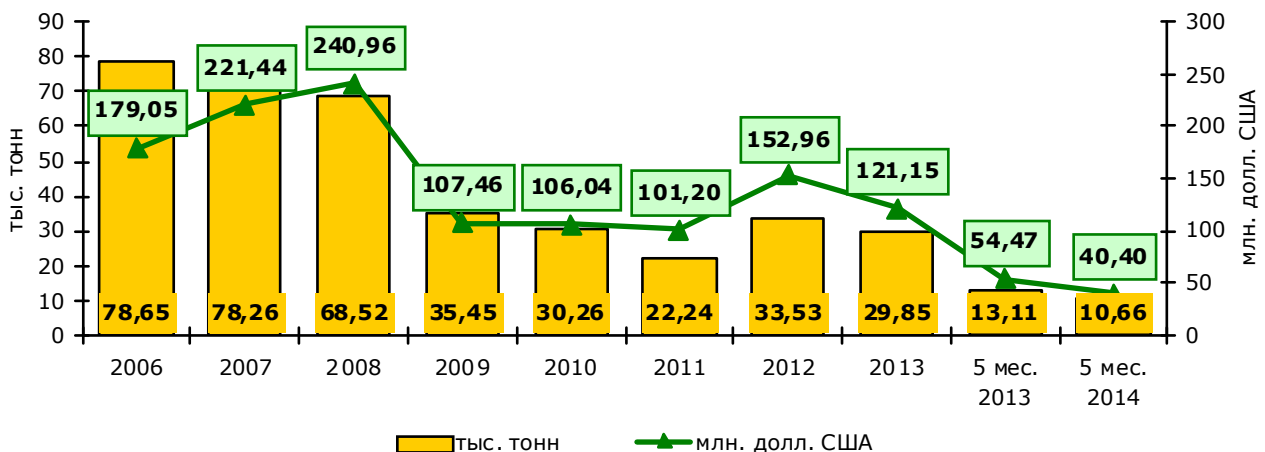


Рис. 1.5.2.1.[1]

Динамика экспорта шин пневматических резиновых новых из Украины в 2006-2014 гг., тыс. шт.

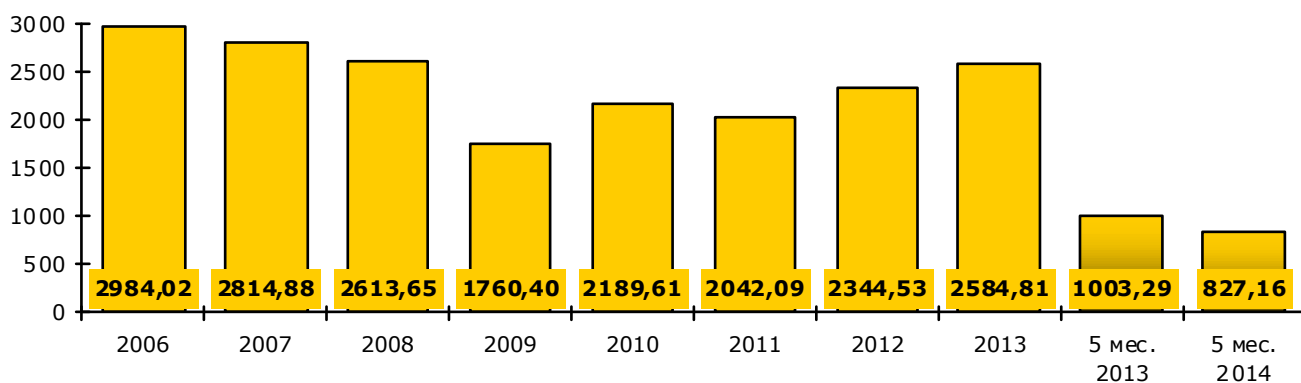


Рис. 1.5.2.2.[1]

Средняя цена экспорта шин пневматических резиновых новых из Украины в 2006-2014 гг., долл. США/шт

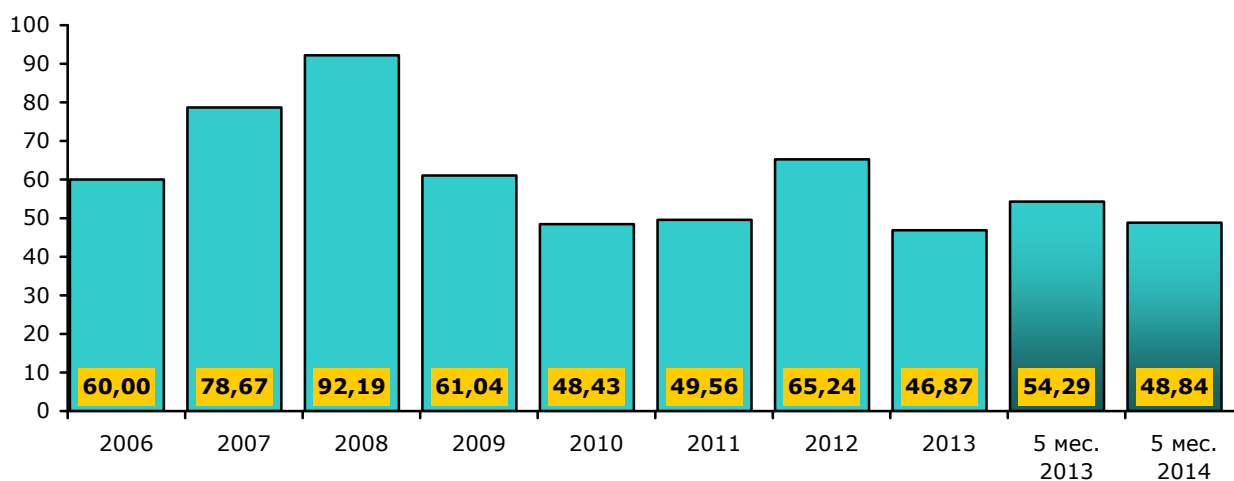


Рис. 1.5.2.3. []

Лидерами потребления шинной продукции, вывезенной из Украины, в 2012 г. в натуральном выражении являлись Российская Федерация, Бразилия, Казахстан и США. На их долю пришлось 61,98% всех поставок за год.

В 2013 г. основными потребителями украинских пневматических резиновых шин также являлись Россия (32,7%), Казахстан (12,7%), Бразилия (8,7%).

**Географическая структура экспорта шин
пневматических резиновых новых из Украины в 2013
г. (в натуральном выражении), %**

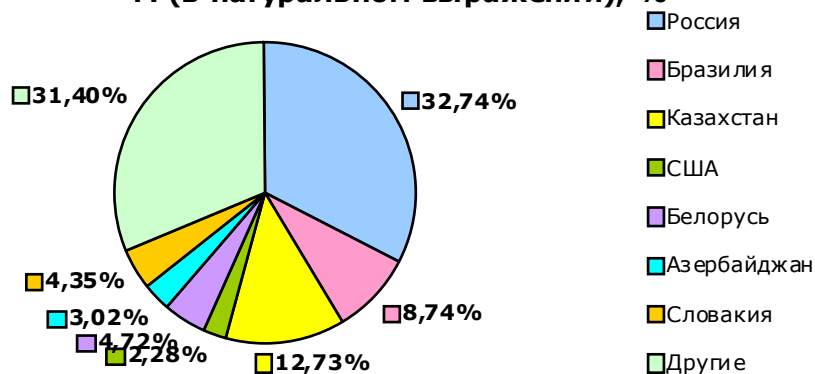


Рис. 1.5.2.4.[1]

**Географическая структура экспорта шин
пневматических резиновых новых из Украины в 2013
г. (в денежном выражении), %**

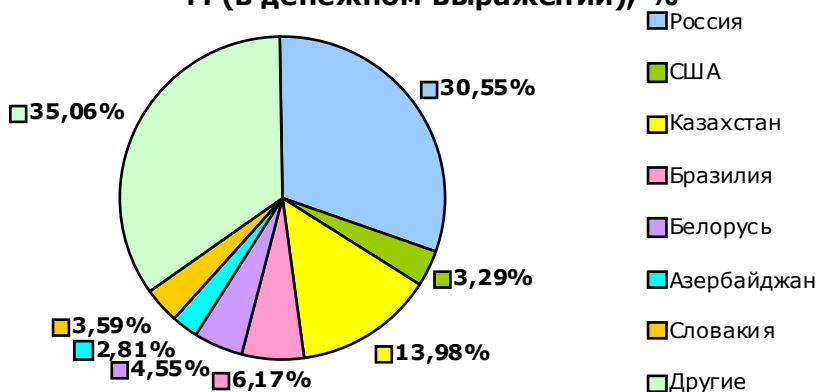


Рис. 1.5.2.5.[1]

**Географическая структура экспорта шин
пневматических резиновых новых из Украины в 2012
г. (в натуральном выражении), %**

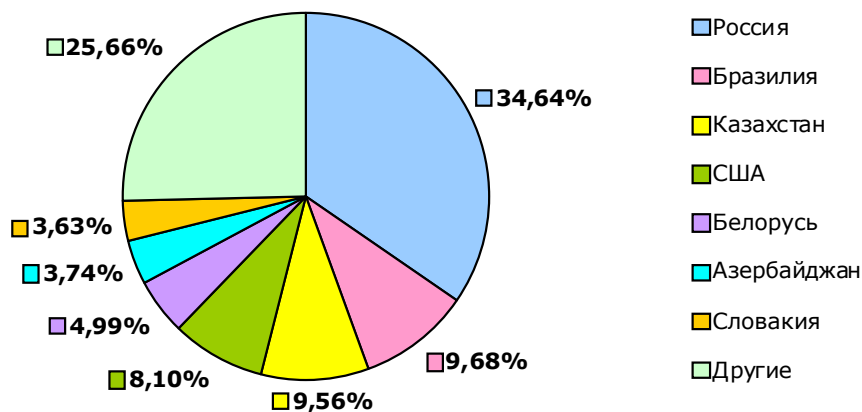


Рис. 1.5.2.6.[1]

**Географическая структура экспорта шин
пневматических резиновых новых из Украины в 2012
г. (в денежном выражении), %**

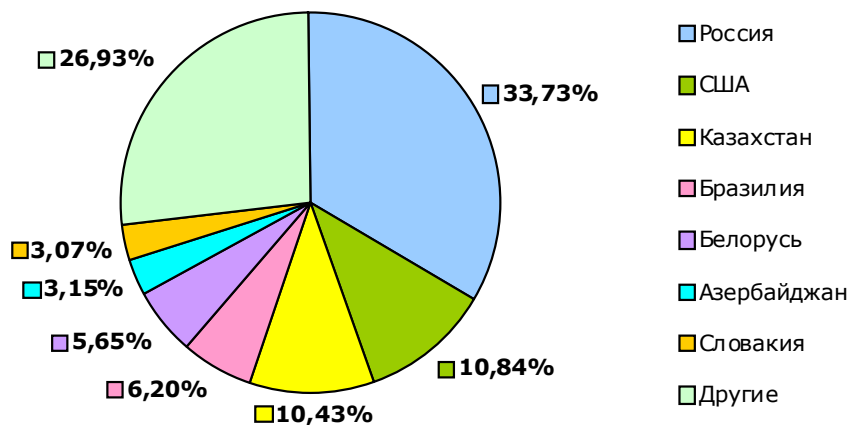


Рис. 1.5.2.7.[1]

Несомненным лидером среди экспортеров в 2012 году была компания «Росава», она вывезла 56,8% продукции в натуральном и 43,5% в денежном выражении. Существенную роль также играли компании «ИнтерМикро Дельта Инк.», «Украинский завод сверхкрупногабаритных шин» и «Днепрошина».

Доли экспортеров шин и покрышек пневматических резиновых новых из Украины в 2012 г. (в натуральном

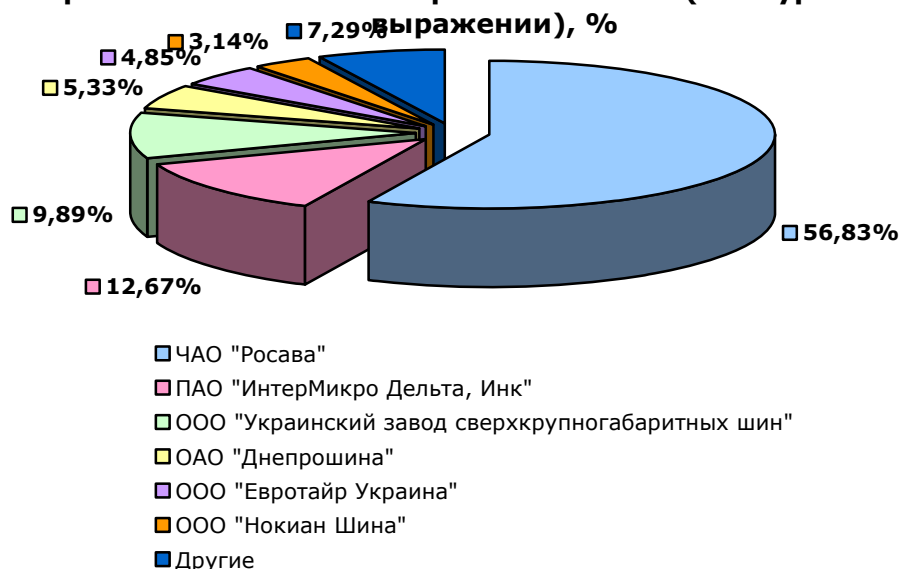


Рис. 1.5.2.8.

Доли экспортеров шин и покрышек пневматических резиновых новых из Украины в 2012 г. (в денежном

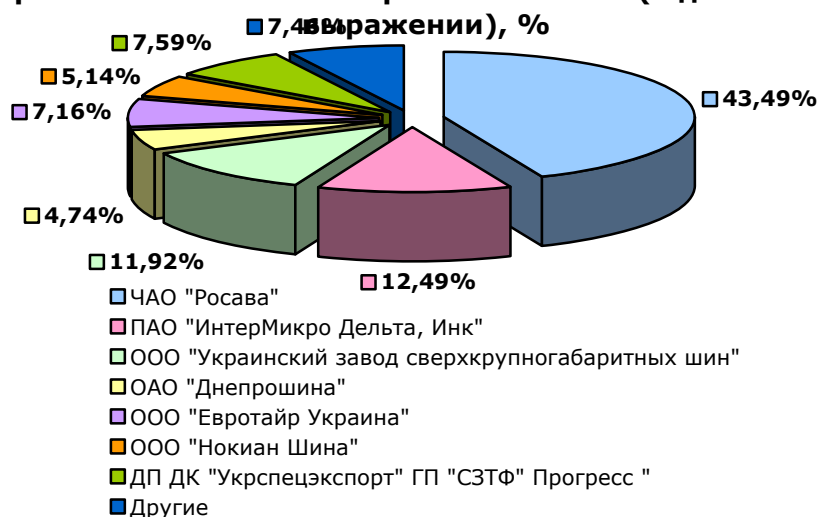


Рис. 1.5.2.9.

Экспорт шин и покрышек восстановленных или бывших в употреблении имеет, скорее, тенденцию к снижению в натуральном выражении (тоннах). Так, в 2012 году было вывезено на 48% меньше продукции в натуральном выражении, чем в 2006 году. Всего в 2012 году было вывезено 1,47 тыс. тонн продукции на сумму 1,7 млн. долл. США. А вот в количественном выражении наблюдалась обратная картина: непрерывный рост поставок. Результаты 2012 года были на 20% выше 2011 года.

По итогам 2013 года произошло снижение объемов экспорта на 19,7% в натуральном выражении (тыс. шт.) и значительное сокращение в денежном

выражении на 32,4% по сравнению с 2012 г. Цена поставок также сократилась на 31,9%.

За пять месяцев 2014 года экспорт шин и покрышек восстановленных или бывших в употреблении сократился на 2,1% в натуральном выражении, по сравнению с аналогичным периодом 2013 года.

Динамика экспорта шин и покрышек пневматических резиновых, восстановленных или бывших в употреблении из Украины в 2006-2014 гг., тыс. тонн, млн. долл. США

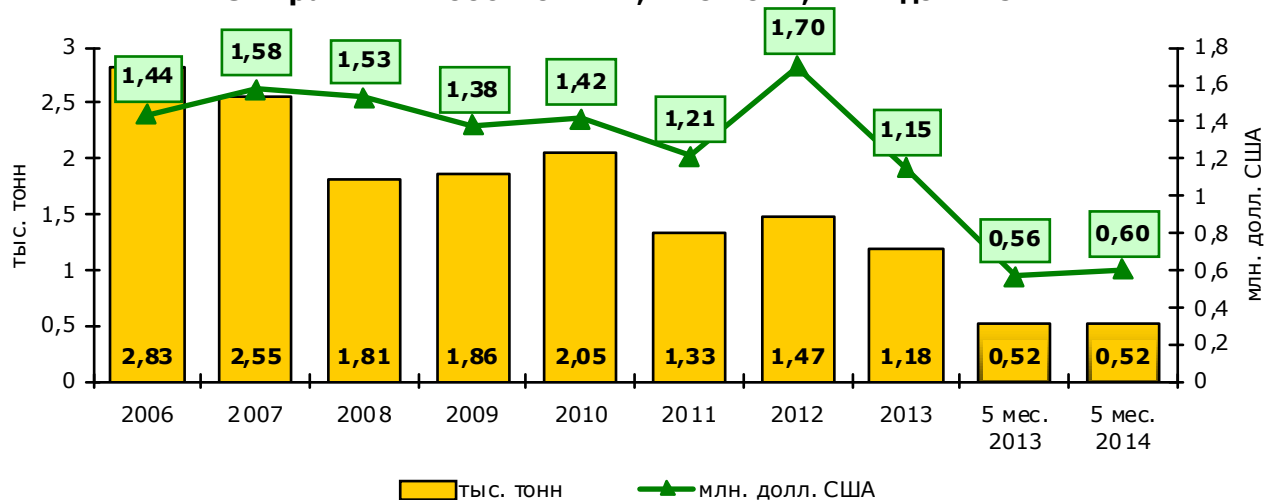


Рис. 1.5.2.10.[1]

Динамика экспорта шин и покрышек пневматических резиновых, восстановленных или бывших в употреблении из Украины в 2008-2014 гг., тыс. шт.

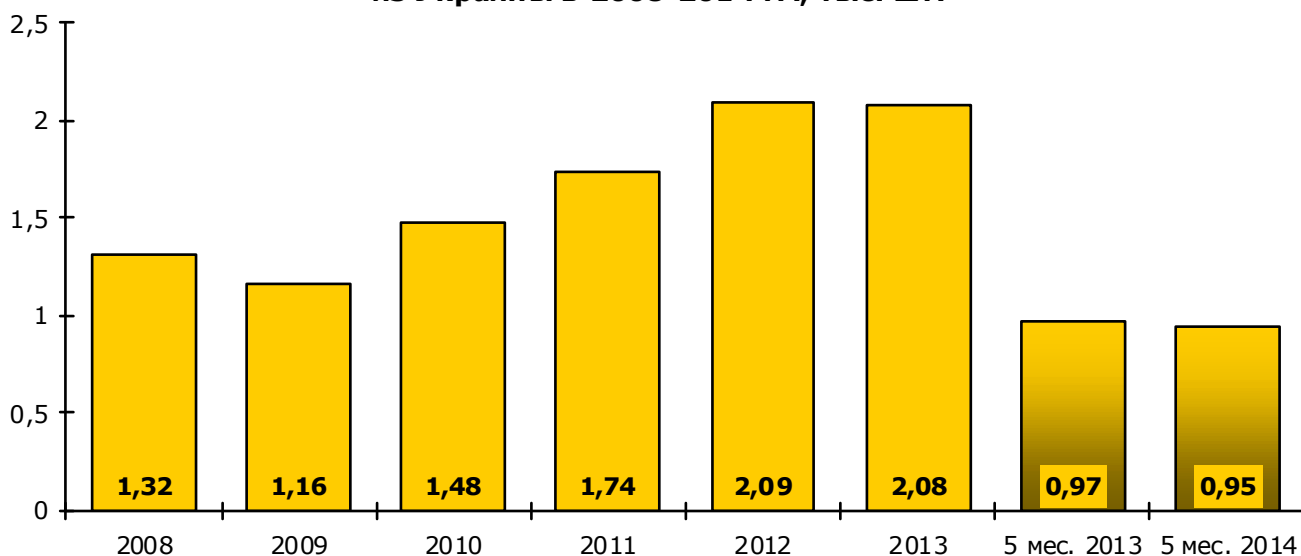


Рис. 1.5.2.11.[1]

Средняя цена экспорта шин и покрышек пневматических резиновых, восстановленных или бывших в употреблении из Украины в 2008-2014 гг., долл. США/шт

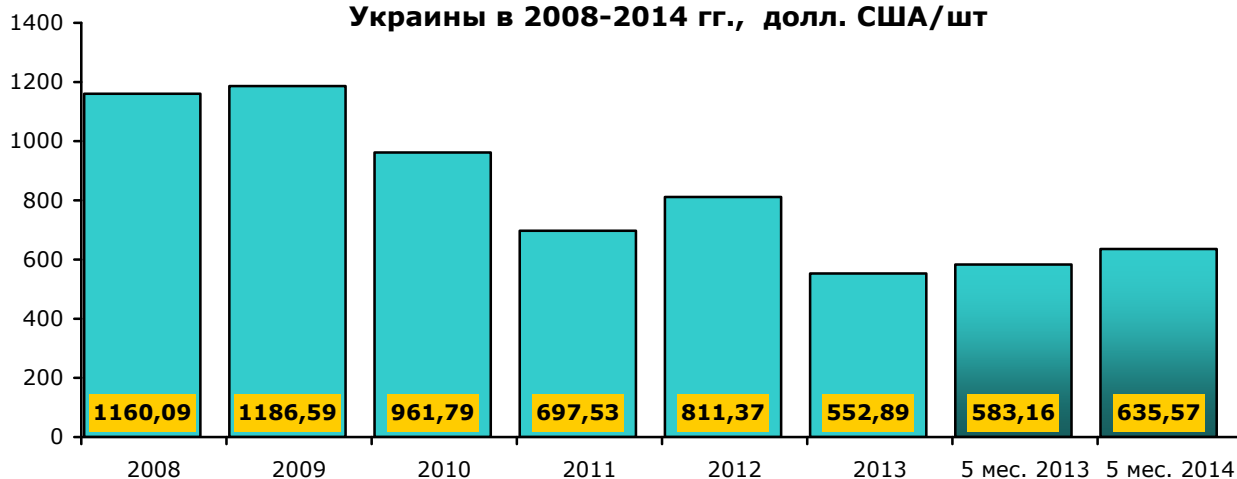


Рис. 1.5.2.12. [собственные расчеты Синергии]

Основными покупателями б/у шин из Украины выступают Германия, Бельгия и Россия.

Географическая структура экспорта шин и покрышек пневматических резиновых, восстановленных или бывших в употреблении из Украины в 2013 г. (в натуральном выражении), %

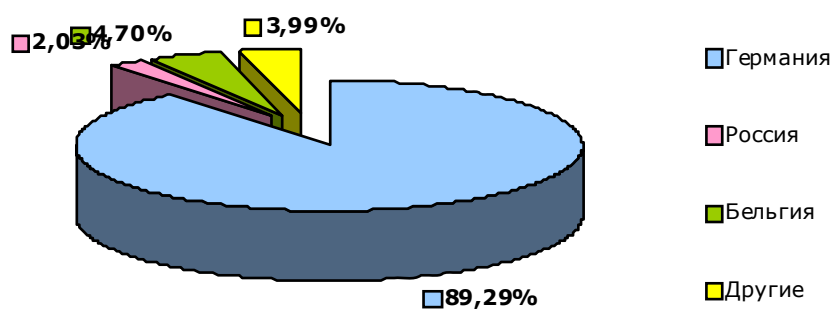


Рис. 1.5.2.13.[1]

Географическая структура экспорта шин и покрышек пневматических резиновых, восстановленных или бывших в употреблении из Украины в 2013 г. (в денежном выражении), %

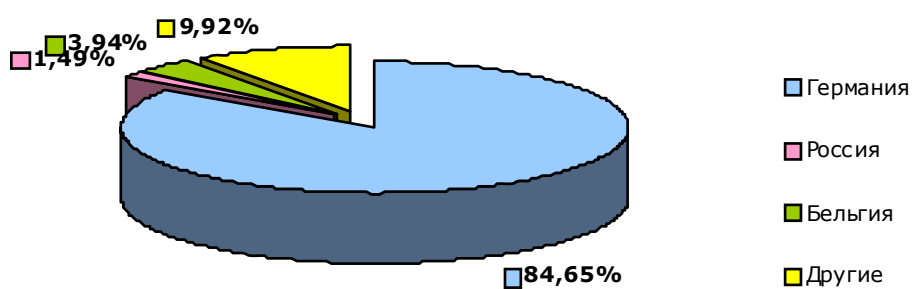


Рис. 1.5.2.14.[1]

Географическая структура экспорта шин и покрышек пневматических резиновых, восстановленных или бывших в употреблении из Украины в 2012 г. (в натуральном выражении), %

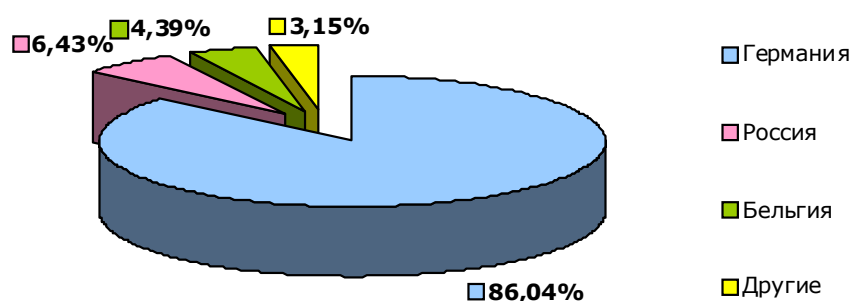


Рис. 1.5.2.15.[1]

Географическая структура экспорта шин и покрышек пневматических резиновых, восстановленных или бывших в употреблении из Украины в 2012 г. (в денежном выражении), %

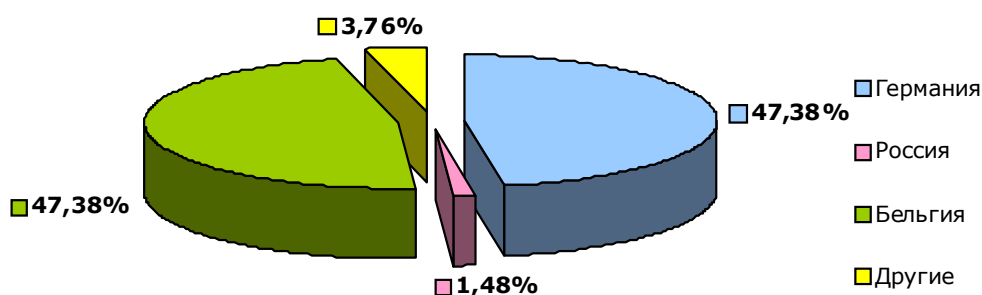


Рис. 1.5.2.16.[1]

Экспортируют из Украины восстановленные или бывшие в употреблении шины в наибольших количествах компании «Ивано-Франковский шиноремонтный завод», «Транс-Гниввань», «Полимер» и «Гниванский шиноремонтный завод».

Доли экспортеров шин и покрышек пневматических резиновых, восстановленных или бывших в употреблении из Украины в 2012 г. (в натуральном выражении), %

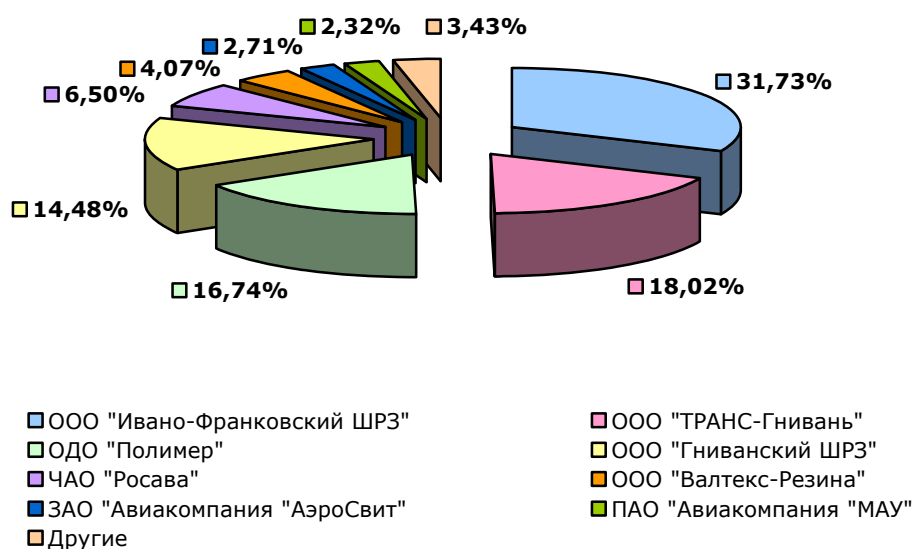


Рис. 1.5.2.17.

Доли экспортеров шин и покрышек пневматических резиновых, восстановленных или бывших в употреблении из Украины в 2012 г. (в денежном выражении), %

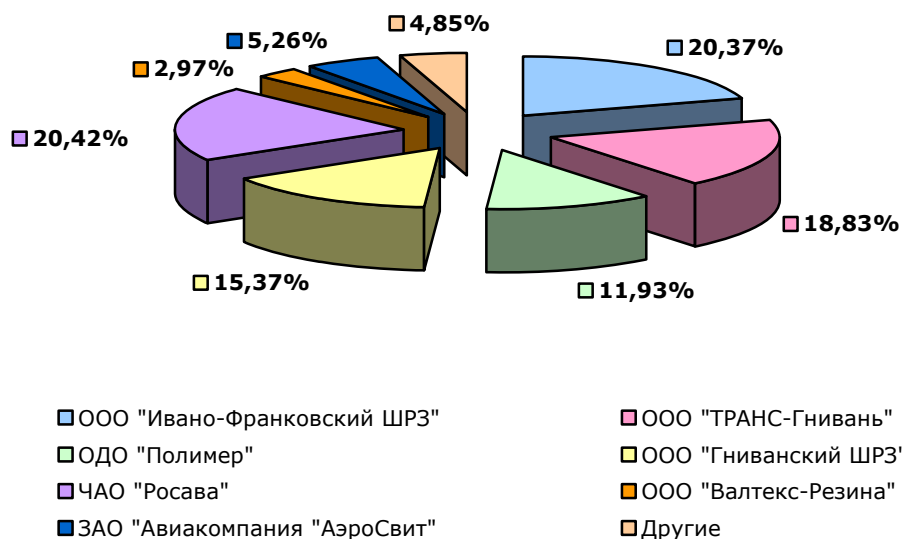


Рис. 1.5.2.18.

По данным Госкомстата, экспорт заготовок для восстановления шин из Украины отсутствует.

1.7. Проблемы рынка

Главной и крайне серьезной проблемой, как для производителей, так и для дистрибуторов, рынка шинной продукции был и остается нелегальный ввоз шин. «Серый» и «черный» импорт формирует неравные условия конкуренции для участников рынка, играющих «по правилам».

Среди наиболее распространенных схем нелегального ввоза товара две: «серый» импорт - в виде минимизации налогообложения, ввоз шин по заниженной стоимости, а также «черный» - контрабанда, ввоз товара без таможенной регистрации.

Одна из особенностей шинного рынка Украины - расширение брендов зарубежных производителей завезенных по «серым схемам», то есть, минуя установленное таможенное налогообложение. Об этом неоднократно сообщают игроки шинного рынка, которые работают легально.

Свыше 50% автомобильных шин ввозится в Украину нелегально. Это почти треть международных брендов и не менее 30% шин производства стран СНГ. Объем потерь государственного бюджета из-за «серого» и «черного» импорта шин может достигать миллиарда гривен. При этом нелегальная продукция, как правило, низкого качества.

Следующие две немаловажные для украинского рынка легкой шины проблемы - это постоянно меняющиеся правила таможенной очистки и ценовое регулирование со стороны государства при таможенной очистке товара (так называемые индикативные цены). Фактически на рынке сложилась ситуация, когда государственное ценовое регулирование стимулирует теневой ввоз. Государственная политика недостаточно прозрачна, в том числе для работы с производителем по

прямым контрактам. Индикативные цены, устанавливаемые со стороны таможенных служб, зачастую формируются по непонятной логике. В результате, такие индикативные цены нередко не позволяют официальным дистрибьюторам конкурировать с контрабандным ввозом. [17]

1.8. Барьеры входа в отрасль

К определяющим барьерам входа на рынок шинной продукции (производство) можно отнести следующее:

- положение участников рынка, приближенное к монопольному (более 90% рынка шинной продукции занимают отечественные предприятия с установленным рынком потребителей);
- материалоемкое производство с высокими требованиями хранения и обслуживания продукции.

В настоящий момент, одним из направлений совершенствования качества и безопасности шинной продукции является технология производства шин, не боящихся проколов. Такими разработками обладают несколько компаний. В частности - Bridgestone (RFT), Continental (CCK), Dunlop (DSST), Goodyear (RunOnFlat), Kumho (XRP).

1.9. Прогноз развития рынка на 2-3 года

Главный прогноз в развитии шинного рынка в Украине - это рост продаж шин для легковых и грузовых автомобилей. В основном, такая ситуация существует вследствие увеличения продаж легковых автомобилей и увеличения объемов грузовых перевозок. Вместе с тем, существенную роль играет улучшение качества производимой продукции, поскольку новые шины для легковых и грузовых автомобилей должны отвечать лучшим мировым стандартам.

Наибольшее влияние на рынок шин для легковых автомобилей в Украине оказывают темпы роста продаж автомобилей, которые продолжают оставаться рекордными в Европе. Высокая динамика роста продаж легковых автомобилей, безусловно, положительно влияет на динамику расширения рынка шин. Стремительно растет ежегодный объем рынка, и сегодня увеличение составляет 7-8% в год. При этом, в ближайшие 2-3 года темпы роста рынка не снизятся. Следует отметить очевидное смещение предпочтений потребителей в сегмент качественных шин. Это связано с увеличением доходов населения и изменением структуры автомобильного парка.

Темпы роста продаж шин для грузовых автомобилей напрямую связаны с увеличением объемов грузовых перевозок. В общем, рост рынка шин для грузовых автомобилей составляет 10-12% в год и продолжает расти.

По мнению экспертов, украинский шинный рынок в среднесрочной перспективе будет продолжать развиваться в следующих основных направлениях:

- 1 – открытие маркетинговых и/или торговых представительств иностранных производителей для выстраивания более четкой работы на внутреннем рынке;
- 2 – увеличение импортных поставок с новых заводов России;
- 3 – развитие фирменных сетей производителей и дистрибуторов по продаже шин;
- 4 – дальнейшие попытки регулирования вопросов утилизации шин.

На протяжении ближайших 10 лет аналитики Международной группы по исследованиям в области каучука (IRSG) ожидают положительной динамики спроса в шинной индустрии. По прогнозу IRSG за 10 лет спрос в секторе первичной

комплектации вырастет с 333 млн шт. в 2012 г. до 524 млн шт. в 2022 году. На вторичном рынке ожидается увеличение продаж с 786 млн до 1,3 млрд шин. [15]

По прогнозам Goodyear Dunlop Tires Ukraine в Украине вырастут продажи в бюджетном ценовом сегменте и несколько сократятся в премиальном. Ожидается, что основная борьба среди производителей развернется за средний сегмент. В Украине также еще достаточно высок потенциал рынка зимних шин. Продажи зимних шин ожидаются в медиум и бизнес сегментах.

Рост цен на шины ожидается на уровне 5-10%, который будет связан как с введением утилизационного налога, так и с ростом цен на сырье и подорожанием продукции, ввозимой из традиционно долларовой зоны – Азии и США. [15]

Одна из тенденций рынка – производители шин стараются быть максимально технологичными и инновационными, поэтому новшества внедряются ежегодно. Свежий тренд – создание «зеленых шин». Эко-шины производятся согласно всем экологическим стандартам Еврокомиссии и способствуют снижению потребления автомобилем топлива. Другие инновации производителей – повышение эффективных характеристик шин при торможении и управлении автомобилем. С годами с помощью различных технологий тормозной путь шины снизился на десятки процентов, и за этим стоит огромная работа производителей.

Основная тенденция развития шинного рынка – внедрение программ послепродажного сопровождения шин.

2. Конкуренция

2.1. Анализ конкурентной среды и ключевых игроков рынка

Ведущими шинными компаниями в мире являются: Bridgestone, Michelin, Goodyear, Continental, Pirelli, Sumitomo, Yokohama, Hankook, Cooper, Maxxis. Все они в той или иной степени уже присутствуют на украинском рынке.

Основная масса украинских шин выпускается двумя предприятиями – ЗАО «Росава» (г. Белая Церковь, Киевская обл.) и ОАО «Днепрошина» (г. Днепропетровск).

Доля отечественных производителей на рынке незначительная и составляет порядка 10-15%, - как в натуральном, так и в денежном выражении.

На рынке Украины представлена также импортная продукция российских заводов-производителей шин «Амтел-Поволжье» и «Нижекамскшина», белорусского завода «Белшина», а так же корейских производителей шин - Kumho, Hankook, Maxxis, финляндского завода Nokian и многих других.

ЗАО "Росава" - один из ведущих производителей шин в странах СНГ. На украинском рынке предприятие является монополистом по производству шин. В настоящее время "Росава" выпускает более 80 типоразмеров шин для легковых, легких грузовых, грузовых автомобилей, автобусов, микроавтобусов, троллейбусов, сельскохозяйственных машин и напольного транспорта. Годовой объём производства - свыше 5 млн. шин для легковых автомобилей и 0,5 млн. шин для грузовых автомобилей и сельскохозяйственных машин. Продукция ориентирована на наиболее массовый сегмент рынка легковых автомобилей - машины украинского и российского производства, а также иностранного производства.

ОАО «Днепрошина» поставляет на мировой рынок свыше 150 моделей шин широкой линейки типоразмеров, а также 2000 наименований формовых и неформовых резинотехнических изделий. Вся выпускаемая продукция в равной степени адаптирована для национальных и международных эксплуатационных

требований. Ассортимент ОАО «Днепрошина» включает в себя шины для легковых, легкогрузовых, грузовых и большегрузных автомобилей, троллейбусов и автобусов, шины сельскохозяйственной, строительной-дорожной, горнорудной техники, колесных подъемно-транспортных машин, погрузчиков, мотоциклов. В 2012 году Хозяйственный суд Днепропетровской области начал процедуру санации «Днепрошины». Инициатором процедуры выступила группа кредиторов предприятия – «Укрсоцбанк», «Банк «Форум», «ПУМБ», «Ощадбанк», «Райффайзен Банк Аваль», «Газ Украины» и «Днепрооблэнерго». В судебном заседании глава комитета кредиторов предоставил заявление о наличии инвестора, а именно ЧАО «ИнтерМикро Дельта Инк», которым предложены выгодные условия инвестирования и возобновления платежеспособности должника. «Днепрошина» не протестовала против введения процедуры санации. Но в последующем, все же второй по величине шинный завод Украины - ОАО «Днепрошина» был признан банкротом.

Из стран СНГ лидерами среди поставщиков новых шин на в Украину являются ОАО ШК «Амтел-Поволжье» (Кировский шинный завод), АО «Нижнекамскшина» и ОАО «Белшина».

Как отмечают эксперты, одной из особенностей последних нескольких лет является стремительное расширение ассортимента шин корейского производства: Kumho, Hankook, Maxxis, одним из преимуществ которых продавцы называют более конкурентное соотношение цены и качества.

Китайской резины в Украине по-прежнему немного, хотя из КНР в Украину может поступать немало летней резины ведущих западных брендов.

Импортные покрышки среднего ценового сегмента - это польская Debica, финская Nokian, чешская Varum, словацкая Matador и российская Amtel.

Согласно результатам исследования компании Research & Branding Group, первое место по частоте продаж в Украине принадлежит локальному производителю шин АО «Росава» - 17,2% опрошенных указали, что чаще всего ставят шины этого производителя. На втором месте по частоте покупок – французские шины Michelin (8,6%), на третьем – шины компании Nokian Tyres (6,0%). Порядка 5% опрошенных чаще всего ставят на свои автомобили шины белорусского производителя «Белшина», шины Continental выбирают 4,9%, 3,7% ставят шины российского производства КАМА. [15]

Доли производителей шин с восстановленным протектором в Украине в 2012 г. (в натуральном выражении), %

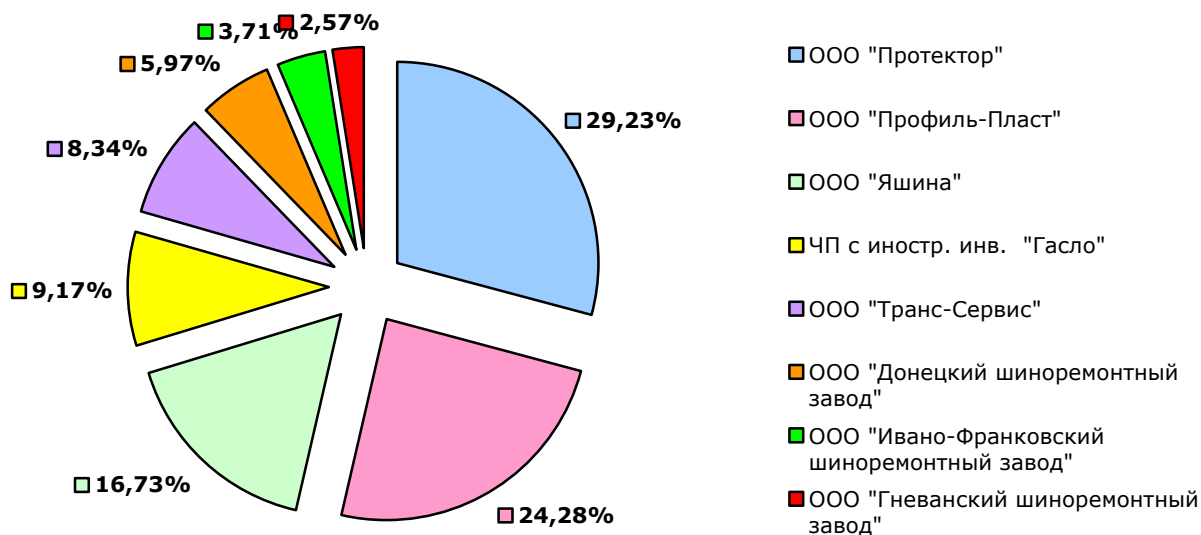


Рис. 2.1.1.

Доли производителей шин с восстановленным протектором в Украине в 2011 г. (в натуральном выражении), %

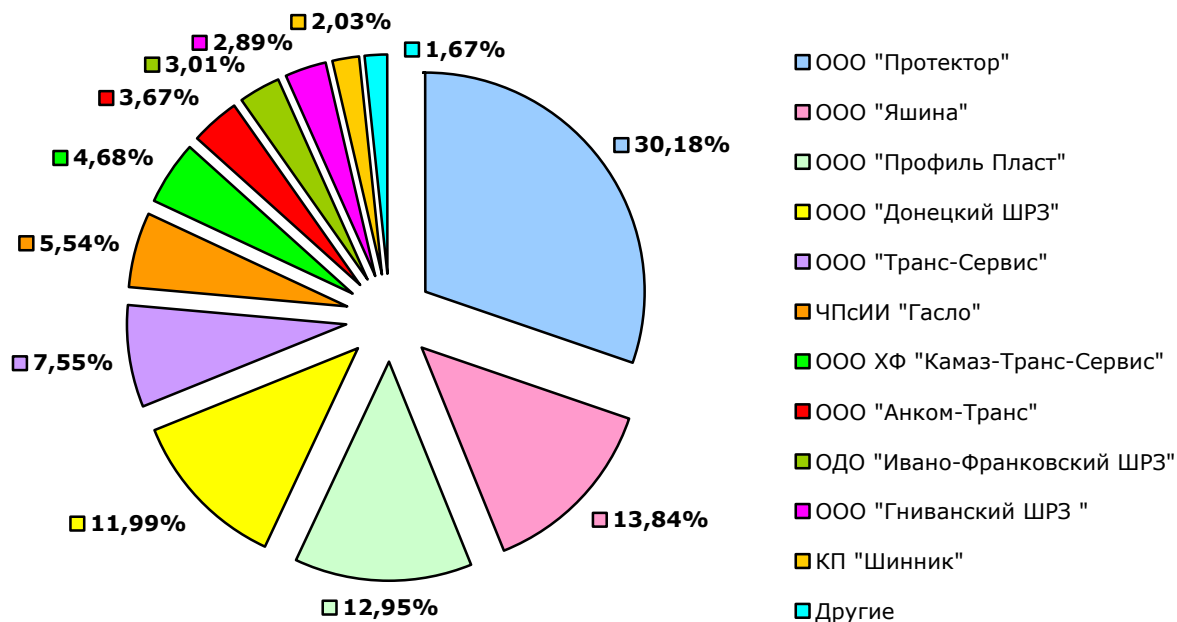


Рис. 2.1.2.

**Доли производителей новых шин в Украине в 2012 г.
(в натуральном выражении), %**

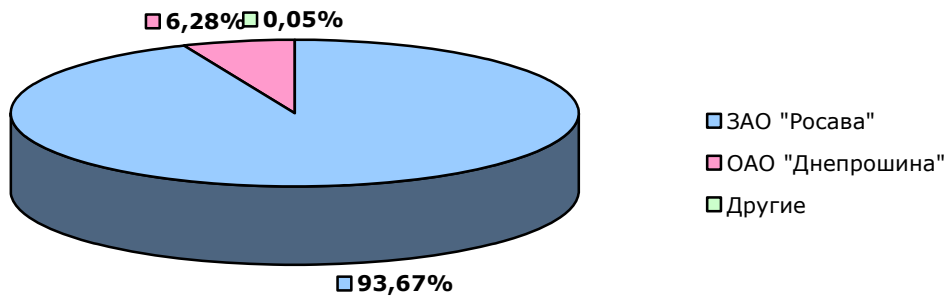


Рис. 2.1.3.

**Доли производителей новых шин в Украине в 2011 г.
(в натуральном выражении), %**

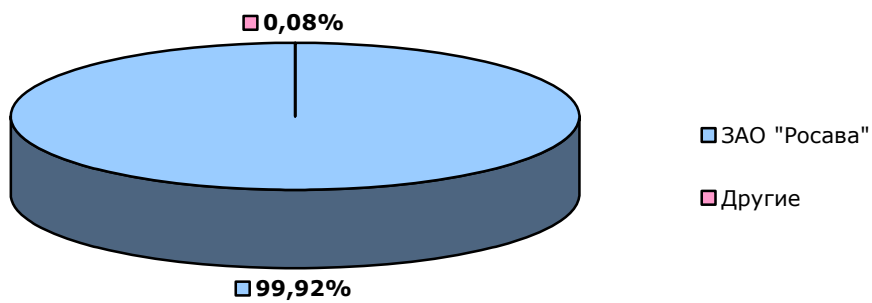


Рис. 2.1.4.

**Доли производителей новых шин для грузовых
автомобилей и автобусов в Украине в 2012 г.
(в натуральном выражении), %**

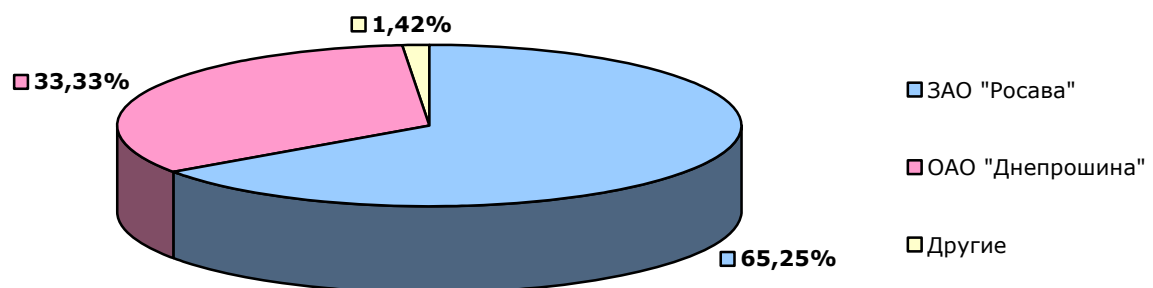


Рис. 2.1.5.

Доли производителей новых шин для грузовых автомобилей и автобусов в Украине в 2011 г. (в натуральном выражении), %

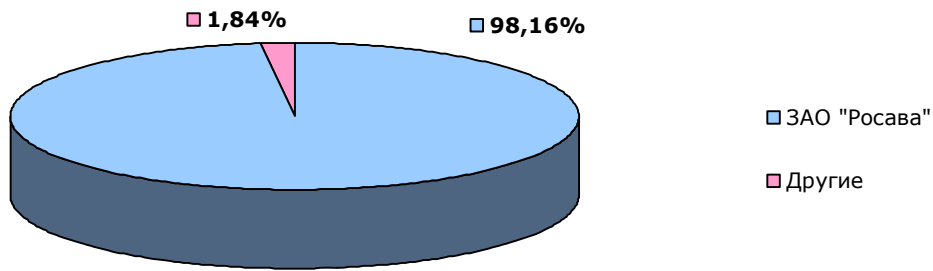


Рис. 2.1.6.

Доли производителей новых шин для сельскохозяйственных, лесо-хозяйственных машин и другой техники в Украине в 2012 г. (в натуральном выражении), %

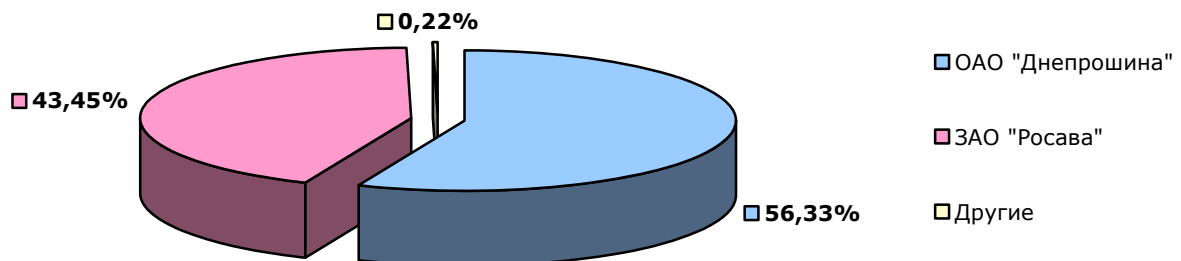


Рис. 2.1.7.

Доли производителей новых шин для сельскохозяйственных, лесо-хозяйственных машин и другой техники в Украине в 2011 г. (в натуральном выражении), %

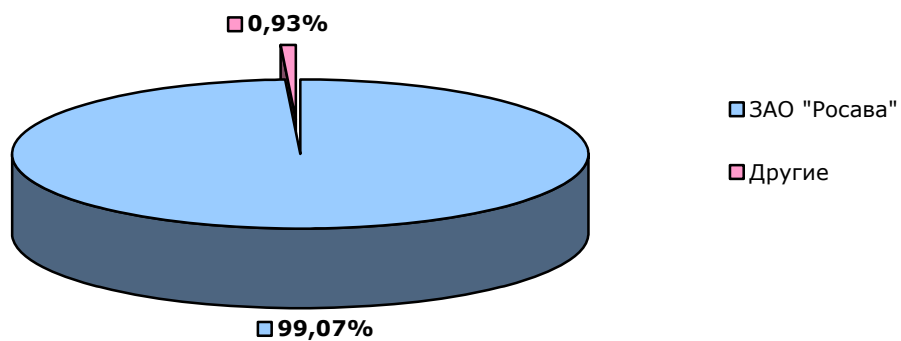


Рис. 2.1.8.

2.2. Маркетинговая политика

Основным методом эффективного продвижения продукции шинной промышленности является реклама во всех средствах массовой информации. Но, так как эта услуга является достаточно дорогой (особенно ТВ реклама), ее интенсивность прямо зависит от сезонности продукции, а именно: весной (когда меняют зимнюю резину) и осенью (когда меняют летнюю резину).

Также в это время производители и импортеры проводят ряд семинаров и тренингов, главной целью которых, является обоснование преимуществ продукции их торговой марки.

По статистике, средства, затраченные на рекламу и обучение в данный период, окупаются в полной мере. При этом увеличение доходов достигается не с помощью поднятия цены на продукцию, а за счет увеличения объема продаж.

Следует отметить положительную динамику роста продаж шин через Интернет. Главным образом это связано с ростом рынка электронной коммерции, который в 2013 году по сравнению с 2012 увеличился приблизительно на 50%.

В последние несколько лет существенно возрос индекс доверия украинских потребителей к онлайн ритейлу. Это само собой сказалось и на объеме продаж интернет-магазинов шин, которые могут предложить покупателю выгодные условия.

Как отмечают эксперты, в зависимости от марки и модели шины экономия на покупке одной фирменной шины может колебаться в пределах от 60 до 160 гривен, и это с учетом доставки. В таких условиях предложения на локальном рынке могут заинтересовать разве что автолюбителей незнакомых с глобальной паутиной. В будущем доля продажи шин через Интернет, скорее всего, будет расти пропорционально росту числа пользователей сети в Украине. [16]

2.3. Ценовая политика

Весь рынок автошин делится на три основных ценовых сегмента:

Премиум-сегмент на украинском рынке представлен следующими марками: Toyo (Корея), GoodYear (США), Dunlop (Великобритания, ТМ принадлежит GoodYear), Michelin (Франция), Continental (Германия), Bridgestone (США), Nokian (Финляндия).

Средний сегмент представляют торговые марки: Cooper (США), Fulda (Германия, ТМ входит в GoodYear), Hankook (Южная Корея), BF Goodrich (подразделение Michelin).

И третий, так называемый, бюджетный сегмент представляют: Sava (Словения, ТМ принадлежит GoodYear), Debica (Польша, ТМ принадлежит GoodYear), Matador (Словакия), Barum (Чехия), Federal (Тайвань), Rosava (Украина) и пр.

По представленности сегментов автомобильных шин структура украинского рынка выглядит следующим образом.

В натуральном измерении порядка 10% рынка принадлежит премиальному сегменту, около 50% - бюджетному сегменту, 40% – среднему сегменту.

В финансовом выражении 15% занимает премиальный сегмент, 45% бюджетный и 55% средний ценовой сегмент. [17]

Давление предложения заморозило поднятие цен на автопокрышки. И если раньше цены росли ежегодно на 7-10%, то в 2012 году цены остались на прежнем уровне, при этом некоторые салоны устраивали распродажи с 10-15% дисконтом.

С 1 января 2013 года стоимость автомобильных шин для легкового и грузового транспорта выросла в среднем на 5 %.

Уровень цен на шины в Украине близок к уровню цен в европейских странах. А в отношении шин премиального сегмента превышает европейские показатели на

10%. Большое влияние на ценообразовании оказывает динамика цен на каучук, экономическая ситуация в еврозоне, а также государственная политика. [15]

Главная причина: принятая 6 ноября 2012 года поправка к закону "О Таможенном тарифе Украины" (относительно ставок ввозной пошлины на шины)", по которому ставки ввозной пошлины на импортные шины вырастут с нынешних 10 до 15%. Причем, подорожание коснется как новых, так и бывших в употреблении шин вне зависимости от их сезонности, которыми сейчас торгуют украинские интернет-магазины.

В 2014 году из-за девальвации гривны импортные покрышки, на долю которых приходится почти три четверти всего рынка, заметно подорожали. К примеру, если в прошлом году летняя резина Goodyear R15 стоила до 600 грн за шину, то сейчас - порядка 800 грн. Шины Dunlop выросли в цене с 700 грн до 1 тыс. грн за штуку. Дорожает не только новая, но и подержанная резина. Торговцы просят за шину в более-менее приличном состоянии (3-5 мм износа) по 350-400 грн за штуку что, как минимум, на 100 грн. больше, чем год назад. И это притом, что такие покрышки весьма ненадежны. [19]

Структура украинского рынка шин для легковых автомобилей по ценовым сегментам по объемам производства в 2007-2013 гг.

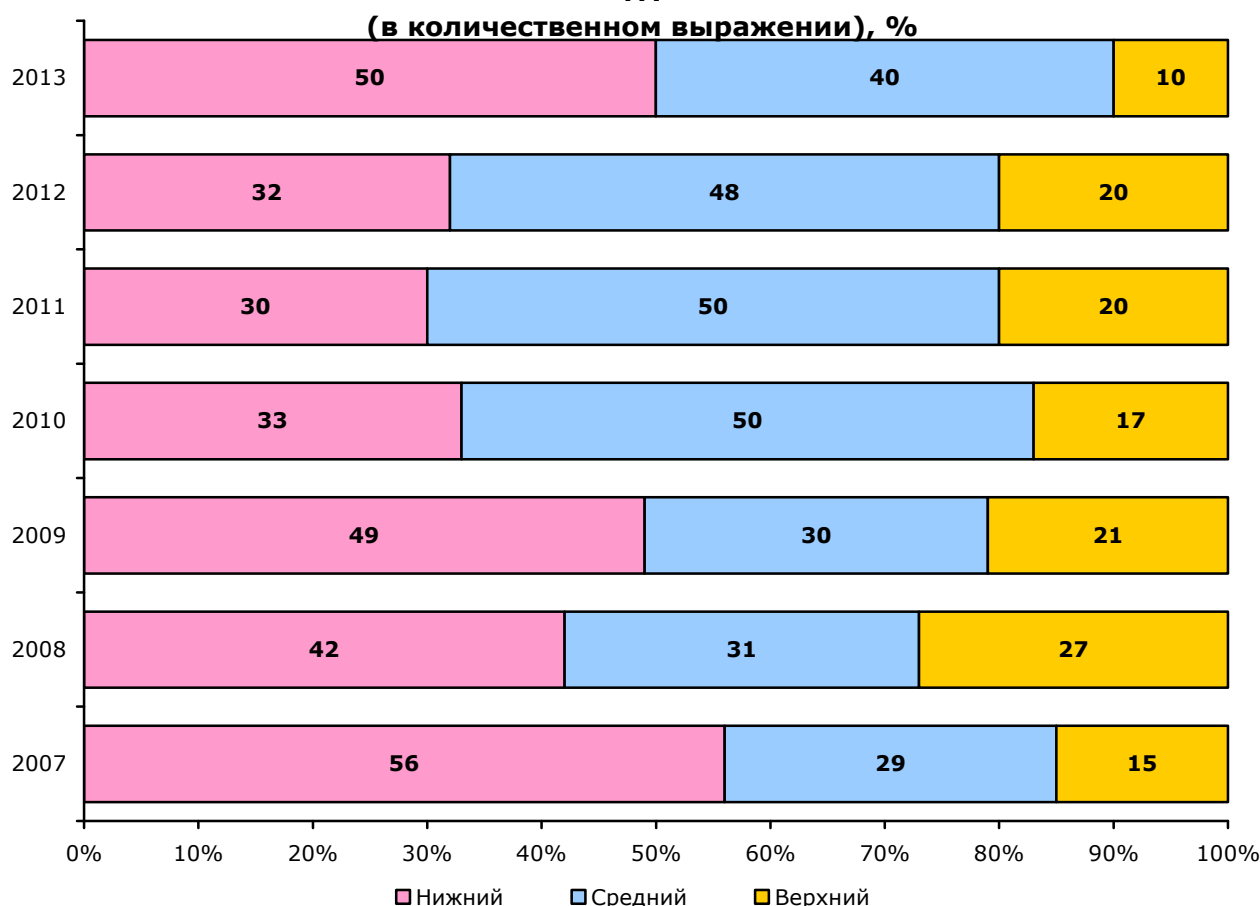


Рис. 2.3.1. [11]

Табл. 2.3.1. [18]

| Сравнение цен на некоторые виды шин по состоянию на конец 2013 года и июль 2014 года | | | |
|---|--------------------------------------|-------------------------------------|------------------------------|
| Модель шины | цены на конец 2013 года, грн. | цены на июль 2014 года, грн. | Процент изменения цен |
| Debica Navigator 2 | 438 | 579 | 32,19 |
| Кама Евро 519 | 505 | 471 | -6,73 |
| Fulda Kristall Montero 3 | 476 | 600 | 26,05 |
| Goodyear Ultra Grip 8 | 599 | 837 | 39,73 |
| Nokian Nordman RS | 524 | 695 | 32,63 |
| Barum Polaris 3 | 422 | 533 | 26,3 |
| Goodyear Ultra Grip Ice Arctic | 675 | 904 | 33,92 |
| Premiorri ViaMaggiore | 368 | 432 | 17,39 |
| Kumho I Zen KW31 | 481 | 605 | 25,78 |
| Nokian W+ | 460 | 617 | 34,13 |

3. Потребители

3.1. Сезонность

Сезонность продаж автошин приходится на весну и осень, когда водители переходят на летние - зимние шины. Пик совпадает с наступлением холодов (ниже +9°C) – октябрь-ноябрь и с потеплением – март-апрель.

3.2. Сегментация потребителей

Основным критерием сегментации для производителей и продавцов шин является тип транспортного средства:

- Мототехника;
- Легковые и легкие коммерческие автомобили;
- Грузовики и автобусы;
- Сельскохозяйственная и лесная техника;
- Строительные и дорожные машины и т.д.

3.3. Региональные особенности потребления

Специалисты отмечают незначительную региональную зависимость реализации автомобильных шин:

- в промышленных регионах, особенно в Днепропетровской и Запорожской обл., Донбассе, объем рынка шин для грузовых автомобилей больше, чем в остальных областях Украины;

- в мегаполисах больше объем рынка шин для легковых автомобилей.

Западной Украине большей популярностью в силу широкого ассортимента предложения пользуются шины польского производства, которые ввозятся контрабандно. Их предпочитают даже более дешевым шинам российского производства. В Крыму, напротив, шины российского производства в силу эмоциональной привязанности пользуются наибольшей популярностью, что особенно заметно в сравнении с любым другим регионом страны.

Киев представляет собой отдельный рынок со своей спецификой. В столице доля премиального сегмента наиболее высокая. Объяснением чему может быть тот

факт, что в выборе продукта преобладают не рациональные, а эмоциональные мотивы, когда на первом месте оказываются не столько технические характеристики продукта, сколько брендовая составляющая.

На Востоке Украины, в городах-миллионниках, таких как Харьков, Донецк, Днепропетровск, даже в премиальном сегменте конечный потребитель более прагматично подходит к выбору шин. Более рационально выбирают шины 13-ти, 14-ти и 15-ти дюймового диаметра. При покупке же 16-ти дюймовой шины и выше – чаще преобладает эмоциональная составляющая. [17]

Также региональные особенности потребления легковых шин вызваны метеорологическими и географическими особенностями протекания холодного периода календарного года. В южных регионах Украины, особенно в АР Крым, меньшее количество водителей использует зимние шины. В регионе же Карпатских гор без них обойтись невозможно без риска для транспортного средства и собственной жизни.

Для понимания распределения спроса на различные виды шин по регионам полезно рассмотреть парк техники в соответствующих регионах (данные за предыдущий год обновляются в середине следующего).

Табл. 3.3.1. [1]

| Грузовые автомобили по типам и регионам в Украине на 1 января 2012 года (ед.) | | | | | |
|--|---------|-------------|-----------|------------------|----------------------|
| | Всего | В том числе | | | |
| | | Бортовые | Самосвалы | седельные тягачи | специальные грузовые |
| Украина | 1248891 | 302955 | 207174 | 119604 | 619158 |
| АР Крым | 45146 | 11592 | 8207 | 3849 | 21498 |
| Винницкая обл. | 58438 | 13678 | 12539 | 4379 | 27842 |
| Волынская обл. | 26348 | 4388 | 4527 | 3779 | 13654 |
| Днепропетровская обл. | 101927 | 20329 | 23103 | 10587 | 47908 |
| Донецкая обл. | 80062 | 17363 | 12986 | 7190 | 42523 |
| Житомирская обл. | 42753 | 11311 | 7483 | 3159 | 20800 |
| Закарпатская обл. | 32040 | 7632 | 3394 | 4981 | 16033 |
| Запорожская обл. | 47906 | 8956 | 6044 | 3394 | 29512 |
| Ивано-Франковская обл. | 40426 | 12032 | 5583 | 3412 | 19399 |
| Киевская обл. | 88089 | 22754 | 15943 | 10363 | 39029 |
| Кировоградская обл. | 62136 | 8182 | 7356 | 1856 | 44742 |
| Луганская обл. | 39585 | 11864 | 9294 | 4329 | 14098 |
| Львовская обл. | 45759 | 10680 | 4435 | 5915 | 24729 |
| Николаевская обл. | 41327 | 3174 | 2884 | 2146 | 33123 |
| Одесская обл. | 49110 | 18409 | 12234 | 10028 | 8439 |
| Полтавская обл. | 48560 | 6434 | 5319 | 3191 | 33616 |
| Ровенская обл. | 38363 | 9077 | 5373 | 3749 | 20164 |
| Сумская обл. | 29150 | 6874 | 4557 | 1317 | 16402 |
| Тернопольская обл. | 30012 | 7573 | 4878 | 2745 | 14816 |
| Харьковская обл. | 53620 | 24389 | 10677 | 5075 | 13479 |
| Херсонская обл. | 41790 | 6949 | 5302 | 2061 | 27478 |
| Хмельницкая обл. | 39486 | 11969 | 11876 | 4809 | 10832 |
| Черкасская обл. | 38662 | 4114 | 3492 | 1998 | 29058 |
| Черновицкая обл. | 24390 | 5557 | 4163 | 2528 | 12142 |
| Черниговская обл. | 33694 | 10137 | 5455 | 2821 | 15281 |
| г. Киев | 60356 | 24215 | 9256 | 9494 | 17391 |

| Грузовые автомобили по типам и регионам в Украине на 1 января 2012 года (ед.) | | | | | |
|--|-------|-------------|-----------|------------------|----------------------|
| | Всего | В том числе | | | |
| | | Бортовые | Самосвалы | седельные тягачи | специальные грузовые |
| г. Севастополь | 9756 | 3323 | 814 | 449 | 5170 |

Табл. 3.3.2. [1]

| Наличие тракторов и уборочной техники в сельскохозяйственных предприятиях Украины по регионам в 2012 году, шт. | | | | | | | | | |
|---|-------------------|--------------------------|-----------------------------|-------------------------------------|-------------------------|------------------------------|------------------------------------|--|---|
| | колесные тракторы | зерно-уборочные комбайны | кукурузо-уборочные комбайны | кормо-уборочные самоходные комбайны | льно-уборочные комбайны | картофеле-уборочные комбайны | свекло-уборочные комбайны и машины | машины и комбайны для уборки овощей и бахчевых культур | машины для сбор плодов, ягод, винограда |
| Украина | 136040 | 31997 | 2131 | 2751 | 298 | 645 | 3557 | 327 | 41 |
| АР Крым | 4529 | 771 | 17 | 64 | 0 | 0 | 1 | 14 | 7 |
| Винницкая обл. | 8880 | 2122 | 186 | 224 | 0 | 3 | 563 | 8 | 1 |
| Волынская обл. | 2485 | 773 | 13 | 92 | 18 | 53 | 96 | 1 | 4 |
| Днепропетровская обл. | 9891 | 2154 | 149 | 75 | 0 | 20 | 149 | 13 | 1 |
| Донецкая обл. | 6466 | 1551 | 108 | 169 | 0 | 2 | 18 | 22 | 0 |
| Житомирская обл. | 3692 | 1038 | 22 | 111 | 94 | 95 | 89 | 7 | 0 |
| Закарпатская обл. | 669 | 135 | 18 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Запорожская обл. | 7548 | 1998 | 104 | 97 | 0 | 4 | 25 | 10 | 0 |
| Ивано-Франковская обл. | 1875 | 372 | 12 | 59 | 9 | 8 | 28 | 0 | 1 |
| Киевская обл. | 7724 | 1612 | 114 | 147 | 5 | 56 | 344 | 13 | 0 |
| Кировоградская обл. | 8289 | 2090 | 159 | 107 | 0 | 1 | 308 | 4 | 0 |
| Луганская обл. | 4936 | 1275 | 114 | 92 | 0 | 0 | 5 | 17 | 0 |
| Львовская обл. | 2446 | 756 | 10 | 47 | 20 | 43 | 62 | 6 | 3 |
| Николаевская обл. | 5974 | 1410 | 81 | 48 | 0 | 3 | 56 | 27 | 0 |
| Одесская обл. | 9025 | 2238 | 288 | 133 | 0 | 2 | 66 | 31 | 2 |
| Полтавская обл. | 9522 | 1964 | 152 | 252 | 0 | 13 | 406 | 17 | 0 |
| Ровенская обл. | 2013 | 606 | 21 | 66 | 31 | 34 | 40 | 6 | 0 |
| Сумская обл. | 4702 | 1087 | 49 | 138 | 16 | 37 | 149 | 2 | 1 |
| Тернопольская обл. | 2744 | 743 | 19 | 42 | 3 | 9 | 143 | 9 | 1 |
| Харьковская обл. | 7939 | 1868 | 117 | 174 | 0 | 7 | 393 | 8 | 1 |
| Херсонская обл. | 5208 | 1007 | 52 | 53 | 0 | 13 | 4 | 66 | 17 |
| Хмельницкая обл. | 4502 | 1224 | 46 | 170 | 0 | 24 | 192 | 6 | 0 |
| Черкасская обл. | 6878 | 1432 | 168 | 120 | 0 | 8 | 254 | 21 | 1 |
| Черновицкая обл. | 1053 | 191 | 27 | 21 | 0 | 6 | 31 | 1 | 0 |
| Черниговская обл. | 5668 | 1309 | 69 | 224 | 102 | 201 | 134 | 4 | 0 |
| г. Киев | 1116 | 203 | 16 | 15 | 0 | 3 | 1 | 14 | 1 |
| г. Севастополь | 266 | 68 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Табл. 3.3.3. [1]

| Пассажирские автобусы по регионам Украины в 2000-2011 гг., тыс.шт. | | | | | | | | | | | |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|------|-------|------|-------|-------|-------|
| | 2000 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
| Украина | 140,2 | 159,3 | 174,1 | 175,9 | 167,9 | 180 | 185,5 | 188 | 180,4 | 171,5 | 249,7 |
| АР Крым | 7,7 | 9,8 | 9,9 | 10,1 | 10 | 9,5 | 10,5 | 10,4 | 8,7 | 6,5 | 10,2 |
| Винницкая обл. | 6,4 | 6,1 | 6,2 | 7,1 | 7,2 | 6,3 | 7,2 | 7,8 | 5,8 | 5,1 | 7,5 |
| Волынская обл. | 3 | 3,1 | 2,7 | 4,3 | 2,1 | 3,3 | 2,9 | 2,8 | 4,1 | 3,3 | 6,2 |
| Днепропетровская обл. | 12,6 | 13,4 | 14,7 | 12,5 | 12,8 | 14,2 | 17,7 | 18,5 | 17,3 | 15,5 | 24,9 |
| Донецкая обл. | 13,7 | 14,9 | 20,6 | 20,6 | 14,7 | 18,3 | 16 | 15,8 | 15,3 | 15,3 | 18,5 |
| Житомирская обл. | 3,8 | 4,2 | 4,1 | 4,2 | 4 | 4,3 | 4,7 | 5,1 | 5,4 | 4,8 | 6,5 |
| Закарпатская обл. | 2,9 | 3,5 | 4,6 | 4,1 | 5,1 | 4,3 | 4,2 | 4,8 | 3,9 | 5,8 | 5,4 |
| Запорожская обл. | 7,4 | 9,4 | 9,8 | 9,8 | 10 | 10,3 | 10,2 | 9,5 | 8,7 | 8,2 | 8,3 |
| Ивано-Франковская | 3,8 | 4,7 | 4,9 | 4,9 | 5,4 | 5,6 | 6 | 5 | 3,3 | 3,6 | 6,5 |

| Пассажирские автобусы по регионам Украины в 2000-2011 гг., тыс.шт. | | | | | | | | | | | |
|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 2000 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
| обл. | | | | | | | | | | | |
| Киевская обл. | 6,1 | 7,1 | 7,2 | 7,3 | 7,4 | 6,9 | 8 | 8,8 | 11,7 | 12,6 | 18,8 |
| Кировоградская обл. | 3,4 | 4 | 3,9 | 3,6 | 3,2 | 3,5 | 3,5 | 3,4 | 3,4 | 3,4 | 5,5 |
| Луганская обл. | 7,4 | 8,7 | 9 | 9 | 9,4 | 10,4 | 10,4 | 10,6 | 10,2 | 9,9 | 11,3 |
| Львовская обл. | 6,6 | 8,7 | 7,1 | 7,6 | 7,6 | 8,7 | 8,3 | 8,2 | 8 | 8 | 10,4 |
| Николаевская обл. | 4,1 | 4,3 | 4,9 | 4,6 | 4,7 | 4,6 | 5,9 | 7,2 | 8,3 | 7,8 | 8,5 |
| Одесская обл. | 6,5 | 7,1 | 8,4 | 8,4 | 7,2 | 9,2 | 9,1 | 8,1 | 10 | 8,9 | 19 |
| Полтавская обл. | 5,4 | 5,9 | 5,5 | 5,4 | 5,8 | 6,5 | 6,7 | 7 | 6,1 | 4,6 | 5,6 |
| Ровенская обл. | 3,5 | 4 | 4,9 | 5 | 5,3 | 4,6 | 4,3 | 3,8 | 3,7 | 3,6 | 6,3 |
| Сумская обл. | 3,8 | 3,5 | 4,8 | 4,5 | 4 | 4,4 | 4,5 | 4,1 | 3,4 | 3,2 | 4,3 |
| Тернопольская обл. | 2,4 | 3 | 3,5 | 3,5 | 3,4 | 3,3 | 3,3 | 3,4 | 3,9 | 3,2 | 3,8 |
| Харьковская обл. | 6,7 | 7,8 | 8,4 | 8,4 | 8,3 | 8,9 | 8,6 | 8,7 | 7,4 | 7,4 | 12 |
| Херсонская обл. | 3,8 | 3,5 | 3,5 | 4 | 4,2 | 4,5 | 3,5 | 3,9 | 3,7 | 3,9 | 6,7 |
| Хмельницкая обл. | 3,7 | 4 | 4,2 | 4,5 | 4,8 | 4,5 | 5,3 | 5,1 | 4 | 4,1 | 8,8 |
| Черкасская обл. | 4 | 4,6 | 4,7 | 4,6 | 4,4 | 5,1 | 5,2 | 5,2 | 3,9 | 3,8 | 4,4 |
| Черновицкая обл. | 2,1 | 2,7 | 4,3 | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 2,9 | 3,2 | 3,2 | 2,6 | 5,4 |
| Черниговская обл. | 3,4 | 3,7 | 3,4 | 3,8 | 3,8 | 3,8 | 3,6 | 3,8 | 3,8 | 3,9 | 5,3 |
| г. Киев | 5,3 | 6,6 | 7,1 | 8,5 | 9 | 9,7 | 10,4 | 11,3 | 11,2 | 10,5 | 17,2 |
| г. Севастополь | 0,7 | 1 | 1,8 | 2 | 1,6 | 2,8 | 2,6 | 2,5 | 2 | 2 | 2,4 |

По данным УГАИ МВД Украины. 2002-2008 годы - на 1 августа. 2009-2010 годы-16 декабря. 2011 год - на 1 января 2012 года.

Табл. 3.3.4. [1]

| Легковые автомобили в частной собственности по регионам Украины в 2000-2011 гг., тыс.шт. | | | | | | | | | | | |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 2000 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
| Украина | 5109,6 | 5159,1 | 4987,4 | 5125,9 | 5260,1 | 5326,4 | 5630,9 | 6090,4 | 6216,7 | 6470,5 | 6514,5 |
| АР Крым | 247,6 | 249,3 | 253,5 | 251,5 | 250,7 | 233,7 | 232,5 | 245,6 | 262,6 | 289,8 | 272,7 |
| Винницкая обл. | 180 | 174,4 | 182,9 | 161,1 | 175,7 | 174,9 | 187 | 169,9 | 185,4 | 188,3 | 225,7 |
| Волинская обл. | 96,3 | 98,2 | 98,8 | 95,6 | 91,4 | 102 | 104,4 | 114,4 | 114,9 | 114,9 | 125,7 |
| Днепропетровская обл. | 390 | 396,3 | 404,3 | 368 | 405,7 | 407,9 | 453,4 | 485,5 | 502,3 | 499,9 | 566,9 |
| Донецкая обл. | 495,1 | 482,3 | 498,3 | 498,3 | 469,4 | 490,6 | 469,5 | 562 | 583,6 | 583,3 | 511,9 |
| Житомирская обл. | 127 | 130,1 | 113,4 | 133,4 | 131,2 | 138 | 148,1 | 160,3 | 162,6 | 165,5 | 144,3 |
| Закарпатская обл. | 117,8 | 118,8 | 119,8 | 128,1 | 142,5 | 146,1 | 145,6 | 163,7 | 188,2 | 176,1 | 147,6 |
| Запорожская обл. | 284,2 | 278,4 | 305,4 | 310,8 | 315,7 | 309,1 | 303,2 | 301,1 | 295,1 | 298,6 | 288,5 |
| Ивано-Франковская обл. | 124,1 | 125,7 | 134,1 | 133,3 | 136,4 | 137,2 | 146,1 | 171,9 | 127,9 | 139,7 | 148,8 |
| Киевская обл. | 207,3 | 235,9 | 116,2 | 234,3 | 253,3 | 212,6 | 273,2 | 290,5 | 303,9 | 378,1 | 353,5 |
| Кировоградская обл. | 138 | 114,7 | 111 | 96,9 | 92,7 | 96,9 | 113,7 | 118,6 | 121,4 | 122 | 140,7 |
| Луганская обл. | 247,1 | 264,9 | 216 | 272,4 | 276,8 | 283,6 | 291 | 310,4 | 322 | 310,1 | 319,4 |
| Львовская обл. | 199,9 | 245,7 | 211,5 | 225,5 | 231,9 | 244,5 | 248,3 | 264 | 266,4 | 270,2 | 276,7 |
| Николаевская обл. | 106,3 | 101,9 | 103,5 | 107,3 | 107,5 | 108,8 | 115,2 | 128,4 | 138,3 | 150,6 | 238,7 |
| Одесская обл. | 252,3 | 264,1 | 236,2 | 234,9 | 207,7 | 191,8 | 239,3 | 261 | 266 | 350,6 | 439,2 |
| Полтавская обл. | 204,3 | 151,1 | 161,7 | 178,3 | 199,2 | 216,1 | 233,6 | 246 | 194,6 | 214,6 | 152,4 |
| Ровенская обл. | 89,8 | 88,6 | 110,3 | 102,7 | 105,2 | 95,1 | 101,4 | 108,1 | 102,5 | 105,3 | 132,8 |
| Сумская обл. | 120,4 | 120 | 108,8 | 113,6 | 115,3 | 108,8 | 111 | 121,6 | 135,5 | 131,9 | 100,9 |
| Тернопольская обл. | 100 | 98,4 | 99,8 | 89,6 | 89 | 92,1 | 99,4 | 115,8 | 122,7 | 129,7 | 124,8 |
| Харьковская обл. | 316,1 | 341,8 | 348,3 | 345,2 | 348,1 | 349,2 | 343,6 | 367,3 | 376,4 | 384 | 390,9 |
| Херсонская обл. | 127,9 | 131,6 | 130 | 129,2 | 132,7 | 131,4 | 137,2 | 147,5 | 151,1 | 149 | 139 |
| Хмельницкая обл. | 134,9 | 130,9 | 105 | 102,1 | 106 | 120,5 | 127,9 | 140,8 | 140,5 | 147,9 | 199,6 |
| Черкасская обл. | 166,8 | 165,6 | 165,6 | 164,9 | 158,2 | 166,7 | 169,9 | 175,7 | 177,3 | 183,5 | 123,5 |
| Черновицкая обл. | 100,6 | 90,2 | 89,1 | 87,7 | 88,3 | 88,8 | 89,6 | 92,2 | 97,4 | 101,3 | 128,9 |
| Черниговская обл. | 100,4 | 96,1 | 79,6 | 87 | 91,1 | 92,2 | 95,5 | 105,5 | 108 | 109,7 | 113,2 |
| г. Киев | 386,8 | 414,1 | 423,4 | 444,1 | 484,2 | 532,7 | 595,8 | 663,7 | 703,7 | 708,7 | 652,9 |

**Легковые автомобили в частной собственности
по регионам Украины в 2000-2011 гг., тыс.шт.**

| | 2000 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| г. Севастополь | 48,6 | 50 | 61,1 | 30,1 | 54,2 | 55,1 | 55,5 | 58,9 | 66,4 | 67,2 | 55,3 |
| По данным УГАИ МВД Украины. 2002-2008 годы - на 1 августа. 2009-2010 годы-1 6 декабря. 2011 год - на 1 января 2012 года. | | | | | | | | | | | |

3.4. Предпочтения потребителей

В настоящий момент украинский рынок шин переживает последствия процесса десементирования, произошедшего в период кризиса 2008-2009 гг.: потребители с В-сегмента перемещались в С-сегмент, а из А-сегмента – в В- и даже С-сегмент. По мнению операторов, в 2012 году сохранилась тенденция изменения структуры рынка в разрезе ценовых сегментов: смещение предпочтений потребителей и спроса на имеющие хорошую репутацию брендовые шины лучшего качества.

Смещение акцентов потребительских предпочтений и изменение структуры рынка обусловлены следующими факторами:

1. Увеличением количества автомобилей премиального и среднего ценового сегмента в парке транспортных средств (автовладельцы убеждаются, что общая стоимость владения качественным автомобилем, с учетом остаточной стоимости на вторичном рынке, практически не отличается от стоимости владения менее комфортабельным и презентабельным авто).

2. Повышением сознания важности качества и рабочих характеристик шин для обеспечения как своей безопасности, так и сохранности (и сохранения остаточной стоимости) своего более дорогого автомобиля. [9]

На рынке грузовых шин сохранилась тенденция смещения потребительских предпочтений на более технологичные ЦМК шины взамен традиционных комбинированных. Также операторами рынка при продвижении «коммерческих» шин делается упор на их «ходимость» - величину пробега, а также дальнейшей возможности сдать каркас на восстановление (наварку) колеса.

Необходимо отметить, что потребители становятся все образованнее и требовательнее, тщательнее изучают и выбирают продукт.

Определяющим фактором при выборе шин отечественными потребителями продолжает оставаться их стоимость. Более низкие цены на продукцию украинских производителей определяют их доминирование на внутреннем рынке.

Растет спрос на шины диаметром 16 дюймов и выше. При этом сохраняется тенденция снижения рыночного спроса на шины диаметром 13 дюймов.

По результатам исследования, проведенного в марте 2013 г., меняет шины в зависимости от сезона практически каждый второй автовладелец (63,8%). Однако еще значительна доля людей, которые шины не меняют (20,1%). По оценкам операторов рынка, если еще 5 лет назад ценовой фактор являлся основным критерием выбора шин, то на сегодняшний день потребители тщательно изучают технические особенности шин, примененные инновации в производстве шин, анализируют результаты тестов и сравнивают предложение различных производителей. [15]

Самыми продаваемыми являются шины низкого ценового сегмента, который занимает 50% от общих продаж. Продукция среднего уровня занимает 30%, высокой ценовой категории – всего 20%.

Как показывает статистика, украинцы стали покупать шины практически на 10% больше, чем в предыдущие годы. На фоне увеличения объема рынка и роста продаж, продажа зимних шин сократилась на 20%.

Несмотря на дешевизну продукции отечественного производства, украинские автолюбители отдают предпочтение европейским брендам. [13]

По результатам исследования предпочтений пользователей Vcene.ua (система выбора товаров и сравнения цен) по зимним шинам для автомобилей, всего 7% пользователей, интересовавшихся данной категорией, выбирали шины с шипами. Это говорит о том, что еще сильны предубеждения у наших соотечественников по поводу шипованной резины и велика надежда на регулярно очищаемые зимние дороги. Однако процент тех, кто готов пожертвовать некоторым комфортом, но выбрать большую безопасность на непредсказуемой зимней дороге, все же растет с каждым годом (ранее статистика показывала меньшую заинтересованность пользователей шипованной резиной – всего 3-5%).

Уверенным лидером по количеству продаж шин для украинских авто является российское ПАО «Кордиант», которое благодаря качеству продукции и низкой ценовой политике сумело завоевать сегмент бюджетных автомобилей отечественного производства. Также приятно отметить, что в десятку вошли ПАО «Белшина» (Беларусь), ПАО «Нижнекамскшина» (Татарстан) и украинское предприятие ЗАО «Росава», хотя одной из причин такой популярности является практически полное отсутствие предложений зарубежных марок для радиусов 12-14”.

Наглядная зависимость цены от радиуса шины четко делит рынок зимних шин на ценовые сегменты. В среднем ценовом сегменте, наряду с интересом к брендам второго эшелона, украинцы выбирают всемирно известных производителей шин. Лидерами зарубежных марок стали финские шины Nokian и шины американской компании Goodyear. [14]

4. Приложения

| Контакты операторов | | | | |
|---------------------|---|------------------------------|-----------------------------------|----------------------------|
| Оператор | Адрес | Телефон | E-mail | Сайт |
| Росава | Киевская обл., г. Белая Церковь, ул. Леваневского, 91 | (044) 3792901, (04463) 79272 | tyres@rosava.ua; rosava@rosava.ua | www.rosava.ua |
| Днепрошина | г. Днепропетровск, ул. Бориса Кротова, 24 | (056) 7634061, 3631852 | trade@dneproshina.dp.ua | www.dneproshina.dp.ua |
| Амтел-Фредештайн | Россия, г. Москва, Магистральная, 2-я, д. 8а, а/я 35 | +7 (495) 6627780 | info@amteltyre.com | www.amteltyre.com |
| Нижнекамскшина | Россия, г. Москва, Архангельский пер., д.5 | +7 (495) 7237534, 6236827 | info@shina-kama.ru | www.shina-kama.ru |
| Nokian | Финляндия, г. Нокиа, ул. Пирккалайсте,7, а/я 20 | +3 (58) 10 4017000 | info@nokiantyres.com | www.nokiantyres.com |
| Deбica | Польша, г.Дебица, ул 1 Мая,1 | +4814 6702831 | - | www.debica.com.pl |
| Barum | г. Киев, ул. Боженко, 83 | (044) 2061735, 2061737 | info@protektor.com.ua | www.barum.protektor.com.ua |

| Контакты операторов | | | | |
|----------------------------|--|------------------------|-------------------------|----------------------|
| Оператор | Адрес | Телефон | E-mail | Сайт |
| MATADOR RUBBER | Словакия, г. Пухов, ул. Терезии Вансовой, 1054 | +421 42 4611111 | info.matador@matador.sk | www.matador.sk |
| Еврошина | г. Киев, ул. Глыбочицкая, 16 | (044) 5018787 | admin@euroshina.com.ua | www.euroshina.com.ua |
| Донецкий ТД "Белшина" | Донецк, пр-т Театральный, 21 | (062) 3440155, 3440154 | ukrbelshina@ukr.net | www.belshina.biz |

5. Перечень источников

1. <http://www.ukrstat.gov.ua>
2. <http://ru.wikipedia.org>
3. <http://fb.ru/article/37011/pererabotka-shin>
4. http://marketing.rbc.ru/news_research/23/09/2011/562949981557212.shtml
5. <http://koleso.topof.ru/news.php?pID=8654>
6. http://www.business.ua/articles/market_for_winter_tires/5379/
7. www.search.ligazakon.ua
8. http://www.xerfiglobal.com/XERFIGLOBAL_WEB/US/About_us.awp
9. <http://carway.com.ua/novosti/proizvodstvo-shin-rossiyskih-marok-neuklonno-snizhaetsya-%E2%80%93-potrebitel-hochet-luchshego-3234.html>
10. <http://rosava.com/ru/news/archive/2013/January/30/kompanija-rosava-ot-tendentsijax-polutenevogo-shinnogo-rynka-ukrainy/>
11. Шавкат Бек, «Резинанс» // БИЗНЕС №44(979) от 31.10.2011
12. <http://www.autoconsulting.com.ua/article.php?sid=25892>
13. http://www.business.ua/articles/companies/Ukrainskie_voditeli_otkazyvayutsya_ot_zimnih_shin-61342/
14. <http://pr.meta.ua/read/38741>
15. <http://rb.com.ua/rus/marketing/tendency/8797/>
16. <http://bizrating.com.ua/20/articles/938/index.html>
17. http://yasno-group.com/ru/проекты/мнение_эксперта/о_рынке_легковых_шин_в_украине/
18. <http://www.autoconsulting.com.ua/article.php?sid=31200>
19. <http://www.dsnews.ua/economics/rossiyane-teryayut-ukrainskiy-rynok-shin-29052014135100>
20. <http://ukrchem.dp.ua/2014/08/06/ukraina-vvedeny-specposhliny-na-import-udobrenij-i-shin-iz-belarusi.html>