Маркетинговое исследование: анализ рынка полувагонов в Китае

Содержание:

Введение
Глава 1. Текущая ситуация в железнодорожной отрасли КНР
Глава 2. Объемы производства полувагонов за 2006-2008 гг.
Глава 3. Поставки полувагонов на внутренний рынок Китая и экспорт полувагонов из Китая за 2006, 2007 г. и первое полугодие 2008 г.
Глава 4. Основные производители полувагонов в Китае
4.1 China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) Corporation (“CNR”)
4.2 China South Locomotive & Rolling Stock Corporation Limited (“CSR”)
4.3 Inner Mongolia First Machinery Group Corporation
4.4 Jinxi Machinery Industries Group
4.5 Chongqing Changzheng Heavy Industry Co., Ltd.
Глава 5. Расчет стоимости полувагонов
Заключение

(отрывок из исследования)

Что касается структуры рынка полувагонов, то необходимо отметить, что около 85% всего произведенного товара реализуется внутри Китая, и лишь 15% идет на экспорт. Основным покупателем на внутреннем рынке является Министерство путей сообщения, его доля составляет около 80%.

На сегодняшний день китайский рынок железнодорожного оборудования по своим объемам уступает лишь американскому, занимая второе место в мире.

Ниже представлены данные по годовым объемам, реализуемым на внутреннем рынке, а также экспортная статистика.

Годовые объемы поставок полувагонов на внутренний рынок Китая за 2006, 2007 г. и первое полугодие 2008 г.

	2006 г.	**2007 г.**	**первое полугодие 2008 г**
Объем поставок полувагонов на внутренний рынок (шт)	36,601.00	38,780.00	24,755.00

Источник: Министерство торговли КНР

Объемы экспорта полувагонов из Китая за 2006 г.

Страна-импортер	Кол-во (шт)	Общая сумма закупок (долл. США)
Корея (НДРК)	99	945,510.00
Монголия	24	14,060.00
Пакистан	170	5,327,399.00
Вьетнам	44	19,007.00
Судан	20	1,014,887.00
Венесуэла	4	75,000.00
Австралия	42	2,188,832.00
РФ	--	--
Итого	**403**	**9,584,695.00**

Источник: Главное Таможенное Управление КНР

Объемы экспорта полувагонов из Китая за 2007 г.

Страна-импортер	Кол-во (шт)	Общая сумма закупок (долл. США)
Корея (НРК)	126	450,089.00
Индия	2	37,879.00
Монголия	30	16,000.00
Пакистан	170	5,327,399.00
Вьетнам	20	8,846.00
Казахстан	75	37,500.00
Ангола	20	946,600.00
Намибия	152	6,967,885.00
Судан	20	1,013,432.00
Эквадор	15	7,125.00
Венесуэла	200	13,427,689.00
Австралия	480	19,702,288.00
РФ	--	--
Итого	**1310**	**47,942,732.00**

Источник: Главное Таможенное Управление КНР

Объемы экспорта полувагонов из Китая за первое полугодие 2008 г.

Страна-импортер	Кол-во (шт)	Общая сумма закупок (долл. США)
Корея (НРК)	57	566,998.00
Малайзия	10	57,510.00
Монголия	14	11,320.00
Казахстан	50	30,000.00
Судан	50	2,595,768.00

Танзания	50	2,389,647.00
Австралия	1451	83,986,699.00
РФ	--	--
Итого	**1682**	**89,637,942.00**

Источник: Главное Таможенное Управление КНР

Годовые объемы экспорта полувагонов из Китая за 2006, 2007 г. и первое полугодие 2008 г.

	2006 г	**2007г**	**первое полугодие 2008 г**
Объем экспорт полувагонов из Китая (шт)	403	1310	1682

Источник: Главное Таможенное Управление КНР

Статистические данные еще раз подтверждают тот факт, что объемы экпорта растут стремительными темпами. Низкая стоимость энергоресурсов, используемых для железнодорожных перевозок, а также природосберегающий фактор, являются основными преимуществами этого вида транспорта. Стоимость топлива составляет 30-40% от себестоимости авиа-, авто- и морских перевозок. После повышения в 2004 г. мировых цен на нефть эта составляющая стала еще больше. В то время как себестоимость железнодорожных перевозок лишь на 15% состоит из стоимости топлива, что, безусловно, делает железнодорожные перевозки дешевле. Таким образом, с 2004 г во всем мире постепенно стал повышаться спрос на железнодорожные перевозки. Те страны, производственные возможности которых, не смогли удовлетворить растущий внутренний спрос, обратили свои взоры на Китай, как одного из самых крупных мировых производителей полувагонов и железнодорожного оборудования. Поэтому можно с уверенностью говорить о том, что тенденция по увеличению экспортной составляющей китайского рынка по производству полувагонов сохранится на протяжении ближайших нескольких лет.

При этом Российская Федерация не входит в число импортеров полувагонов из Китая. Подробнее на причинах отсутствия экспорта китайских полувагонов в РФ мы остановимся в разделе «Заключение» нашего маркетингового исследования.

Что касается увеличения внутреннего спроса на полувагоны, то это является

следствием стабильного экономического развития Китая за последние несколько лет. Развитая система железных дорог – это залог стабильного экономического развития, и Китай стремится следовать данному принципу.

Примечание: при анализе данных таможенной статистики стоит обращать внимание только на количество экспортируемых полувагонов, данные по стоимости могут отличаться от реальной ситуации, т.к. за основу берется декларируемая стоимость, которая может существенно отличаться от контрактной цены.