

Review

AUTOMOTIVE INDUSTRY

ПРИБОРКАННЯ ВИКИДІВ

Зміни клімату диктують свої правила в екологічній політиці, де автомобілям приділена особлива увага.

ЕКОЛОГІЧНА РЕВОЛЮЦІЯ

Франція та Великобританія заборонять всі бензинові та дизельні авто.

ЕПОХА ЕЛЕКТРОМОБІЛІВ

Більше 50% від всіх продажів автомобілів до 2040 року складуть електромобілі.

ДИЗЕЛЬНИЙ ПРОТЕСТ

Німці починають відмовлятися від автомобілів із дизельними двигунами.

ПІДБИТТЯ ПІДСУМКІВ

Автомобільний ринок Європи зростає. А в Україні?



Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

№6-7 (47-48) від 27.07.17

**Офіційне видання Федерації роботодавців
автомобільної галузі України**

Редактори:
Чепіжко О.С.
Каратаєва А.С.
Загацька О.А.

info@fra.org.ua
fra.org.ua

В розділі «Виробництво» використані дані «Укравтопрому».
В розділі «Продажі» використані дані AUTO-Consulting.

Матеріали розділу «Новини партнерів» надаються партнерами
Федерації та можуть бути скорочені без втрати змісту повідомлення.

Росповсюджується безкоштовно в електронному вигляді.

Фото на титульній сторінці: newsweek.com

*Протестуючі несуть повітряну кулю у формі Землі перед Римським Колізеєм під час мітингу за
день до початку Паризької конференції з питань зміни клімату, 29 листопада 2015*

ЗАМІСТЬ ПЕРЕДМОВИ

Вже до кінця цього століття через глобальне потепління можуть піти під воду Лондон, Токіо на інші прибережні міста – так стверджують учені.

Стимул для зміни глобальної екологічної політики більш ніж вагомий, чи не так? Що ж, ми змінюємо світ, і світ змушує змінюватися нас. Трансформації вже почалися у всіх сферах нашого життя. І яскравим прикладом цьому є перетворення, що відбуваються в автомобільній галузі.

Влада багатьох держав не шкодує зусиль та коштів для переходу на електромобілі. Податкові знижки, субсидії, грошові компенсації – ці та інші стимули вже надали значного прискорення розвитку електричних машин. Втім, урядовці вирішили не обмежуватися виключно методом «пряника». У Франції

та Великобританії вже аноснували заборону бензинових та дизельних авто. А зважаючи на зростаюче невдоволення дизельними машинами в Німеччині, вона цілком може стати наступною.

З такою активною екологічною політикою, вже до 2040 року більше 50% від усіх продажів нових автомобілів по всьому світу можуть скласти електромобілі, зайнявши третину від світового парку легкових машин.

Запровадження більш жорсткого контролю щодо шкідливих викидів автомобілів в атмосферу, всеєвропейський перехід на екологічний транспорт, створення обмежень для руху дизельних машин – усе це лише початок тих масштабних змін, свідками яких нам випало бути. І Україні варто визначитися – бути тільки свідком, або ж стати активним учасником.

133,6%

ІНДЕКС ЦІН ВИРОБНИКІВ
ПРОМИСЛОВОЇ ПРОДУКЦІЇ

107,3%

ОБОРОТ РОЗДРІВНОЇ
ТОРГІВЛІ

113,8%

ІНДЕКС СПОЖИВЧИХ ЦІН

* За січень-червень 2017 до січня-червня 2016 року. Агрестат



ПРИБОРКАННЯ ВИКИДІВ

Зміни клімату диктують свої правила в екологічній політиці, де автомобілям приділена особлива увага.

В останні десятиліття практично у всіх країнах посилилися вимоги національних законодавств і нормативів з охорони навколишнього середовища. При цьому питання екологічності автомобілів як одного з основних джерел шкідливих викидів в атмосферу є одним з пріоритетів. У Європі ще з 1988 року в силу вступив регламент (так званий Євро-0) з вимогами знизити рівень викидів окису вуглецю, оксиду азоту та інших речовин в автомобілях. Так почалася історія екологічного стандарту «Євро», що став одним з основних інструментів контролю рівня викидів токсичних речовин у відпрацьованих газах автомобілів. Аналогічні регламенти є також у США та Японії.

«Євро» в українських реаліях

Цивілізована екологічна політика України є однією з невід'ємних частин європейського інтеграційного процесу. В Україні поетапно посилення вимог до екологічних параметрів автомобілів при ввезенні в Україну вводиться відповідно до закону «Про внесення змін до закону України» Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транс-

портних засобів» щодо колісних транспортних засобів» №5177 від 2012 року. Так, з 1 січня 2016 року в Україні для автотранспорту почав діяти екологічний стандарт Євро-5. Далі, з 1 січня 2018 року мали б набуті чинності норми щодо запровадження Євро-6. Введення нових стандартів значно обмежує імпорту старих автомобілів, що вже були у користуванні і належать до нижчого класу екологічної безпеки. Однак Україна відклала введення екологічних стандартів Євро-6 на два роки, до 1 січня 2020 року.

Як наголошується в пояснювальній записці відповідного закону, основною метою такої ініціативи є підвищення рівня екологічності автомобільного парку України через стимулювання розвитку ринку автотранспортних засобів екологічного стандарту Євро-5. Основним завданням закону є надання можливості адаптації виробництва та ринку транспортних засобів до поетапного введення в нашій країні вимог екологічної безпеки, які відповідають міжнародним природоохоронним нормам щодо колісних транспортних засобів.



Зазначимо, що перехід до більш жорстких екологічних стандартів – це необхідний крок, що дозволяє зменшити кількість шкідливих викидів в атмосферу. Особливо актуально це для нашої країни, враховуючи катастрофічне середній вік автопарку – 19,6 років. Однак перехід до високих євро-стандартів не повинен бути відірваний від розвитку усієї системи. Зокрема, введення Євро-6 має супроводжуватися також і приведенням у відповідність виробництва палива, адже норми на останнє значно відстають від екологічних вимог до автотранспортних засобів. Відповідність же автомобіля нормам за вмістом у вихлопних газах забруднюючих речовин безпосередньо залежить від відповідності екологічним нормам споживаного палива.

«Ні» дизелям

Європа завжди була лідером в ініціативах щодо зниження впливу на клімат і зменшення обсягу шкідливих викидів. Але і тут введення екологічного регламенту Євро-6 також не обійшлося без відтермінування. Його запровадження планували ще 31 грудня 2013 року. У реальності ж як провідні європейські автоконцерни, так і виробники палива виявилися не готові до нових жорстких обмежень на вміст шкідливих речовин у вихлопних газах і перспективі серйозних штрафів за порушення стандарту до зазначеної дати. Відстрочка до 2015 року потрібна була на доопрацювання двигунів, поліпшення якісних показників палива і модернізацію підприємств.

Новий регламент залишив незмінним норми викидів для бензинових двигунів, у той час як

для дизельних двигунів норми були істотно посилені. В першу чергу це торкнулося рівня вмісту оксидів азоту, який, на думку науковців, у 10 разів шкідливіший чадного газу. Дизельні мотори в Європі вже перестали вважатися чистими і викликають все більше невдоволення у екологів, а влада робить кроки щодо зменшення їх кількості на вулицях. При цьому заборона дизелів вже не є поодиноким випадком.

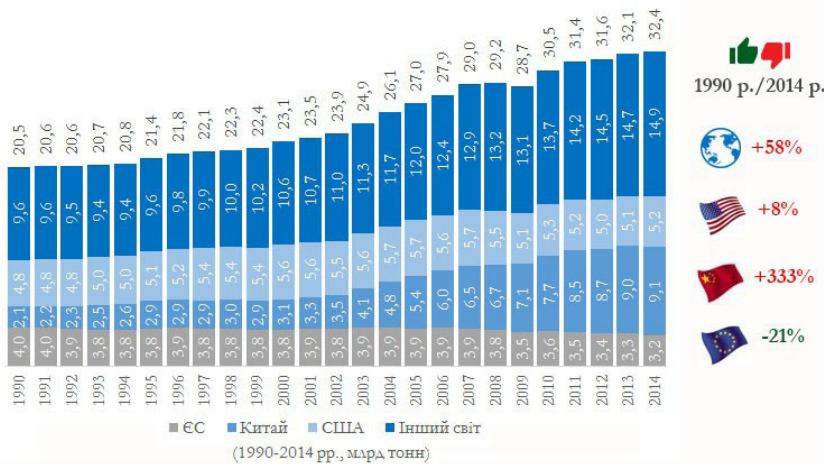
Так, влада Мюнхена, де розташована штаб-квартира BMW, планує заборонити експлуатацію автомобілів, оснащених дизельним двигуном. Про це заявив мер міста Дітер Райтер. Схожу заборону має намір ввести й інша автомобільна столиця Німеччини – Штутгарт, рідне місто автогігантів Daimler і Porsche. Там з наступного року по певних днях тижня не можна буде користуватися дизельними машинами, випущеними до 2015 року.

У рамках боротьби із забрудненням повітря влада Лондона також вирішила позбутися від автомобілів, що працюють на солярці. З квітня у Вестмінстері, одному з найбільш забруднених районів британської столиці, вартість паркування для водіїв на дизельних машинах збільшилася на 50%.

До 2025 року автомобілі з дизельними двигунами повинні також зникнути з вулиць Парижа, Афін, Мадрида і Мехіко. Влада столиці Норвегії заборонила в'їжджати в центр міста дизельних автомобілів з шостої години ранку до 22 години вечора. Антидизельні заходи введені або плануються найближчим часом в великих містах Голландії і Данії.



Динаміка викидів CO₂ від спалювання палива



Джерело: IEA

Такий екологічний тиск на автомобільну промисловість підкріплюється міжурядовими зобов'язаннями щодо зниження шкідливих викидів.

Так, Європейський суд затвердив основні напрями політики ЄС у сфері клімату та енергетики до 2030 року. Одна з головних цілей – скоротити викиди парникових газів до 2030 року на 40% в порівнянні з рівнем 1990 року. На сьогоднішній день, за даними Міжнародного енергетичного агентства (IEA), Євросоюзу вдалося знизити викиди CO₂ від спалювання палива на 21% по відношенню до рівня 1990 року, при тому, що в США об'єм таких викидів підвищився на 8%, а в Китаї – аж на 333%. Значимо, що IEA підраховує тільки викиди від спалювання палива, однак і ці дані дозволяють побачити загальну картину, адже викиди енергетики складають близько 2/3 від світових викидів парникових газів.

Крім того, у грудні 2015 року було підписано Паризьку угоду по клімату, спрямовану на скорочення викидів вуглекислого газу, уповільнення зростання глобальних температур і надання допомоги країнам у боротьбі з наслідками зміни клімату. Паризька угода фактично приходить на зміну Кіотському протоколу, учасники якого брали на себе відповідальність за скорочення парникових викидів.

Суть кліматичних угод безпосередньо зачіпають автомобільну промисловість, оскільки автомобілі є одним з основних джерел шкідливих викидів в атмосфері. За даними IEA, у 2014 році близько 23% викидів від спалювання палива припадало на транспорт, а попри усі зусилля, зменшити кількість шкідливих викидів спромоглися лише деякі регіони, зокрема – ЄС.

Проти системи

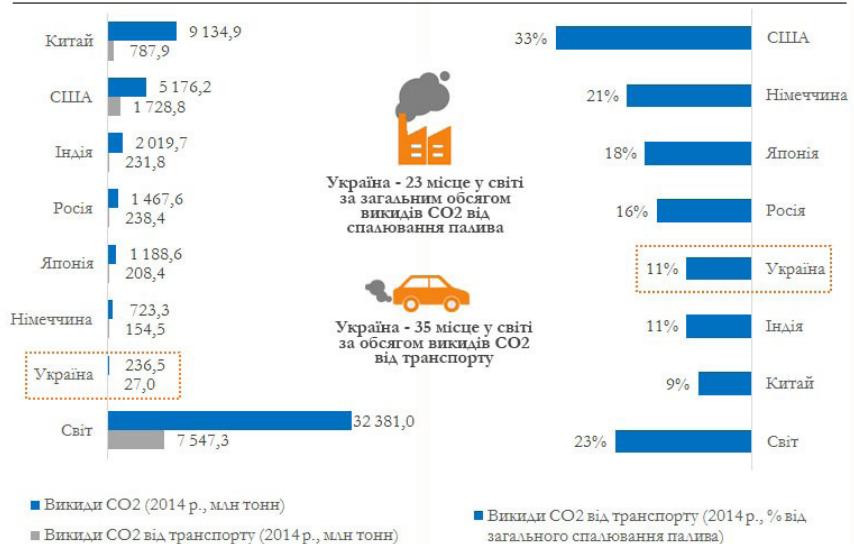
Втім, таке завзяття щодо поліпшення екології підтримують не всі. Зокрема, президент США Дональд Трамп ще під час президентських перегонів різко засудив зусилля США й інших країн щодо обмеження викидів вуглекислого газу.

Крім того, під час зустрічі з великими американськими автопромисловцями він пообіцяв боротися з жорсткими законодавчими нормами в автомобільній промисловості, що обмежують витрата палива і вироблення шкідливих викидів. А на початку червня Дональд Трамп заявив про остаточний вихід країни з Паризького кліматичної угоди.

Таке рішення може завдати відчутного удару по зусиллям світової спільноти в боротьбі з глобальним потеплінням.



Викиди CO₂ від спалювання палива (великі емітенти та Україна)



Джерело: IEA



ДИЗЕЛЬНИЙ ПРОТЕСТ

Німці починають відмовлятися від автомобілів із дизельними двигунами.

У Німеччині пришвидшується падіння попиту на нові та вживані легкові автомобілі з дизельними двигунами. Про це свідчать статистичні дані та опитування автодилерів, пише [DW](#).

Тренд, появу якого експерти передбачали після дизельного скандалу із автоконцерном Volkswagen, який спалахнув восени 2015 року, стає дедалі очевиднішим: у Німеччині знижується попит на нові та вживані легкові автомобілі з дизельними двигунами. Про це свідчать останні статистичні дані, опитування автоторговців і дослідження експертів.

Так, у травні частка дизелів серед вперше зареєстрованих автомобілів у Німеччині знизилась до 40,4 відсотка – що майже на п'ять відсотків менше, ніж минулого року. І це при тому, що минулий місяць виявився дуже вдалим для найбільшого в Європі німецького автомобільного ринку: продажі нових легкових авто у порівнянні до травня минулого року зросли приблизно на 13 відсотків.

Корпоративні клієнти зменшують закупівлі

Від дизельної технології, свого часу винайдені в Німеччині і довгий час тут дуже популярної, усе частіше відмовляються не тільки індивідуальні автовласники, але і компанії під час формування парку службових авто. Ще нещодавно три чверті легкових автомобілів, придбаних німецькими юридичними особами, були оснащені двигунами на дизельному паливі. Купуючи їх, у Німеччині можна скористатися податковими пільгами. Це робить

придбання дизельного авто особливо привабливим для тих, хто активно експлуатує автомобіль.

У період із січня по квітень 2015 року частка дизелів серед автомобілів, придбаних у Німеччині для службового користування, сягала 75,8 відсотка. Через рік вона знизилася до 72,8 відсотка, а цьогогоріч – за аналогічний період – склала вже тільки 68,4 відсотка.

Ці дані опублікував на початку червня голова Центру автомобільних досліджень при Університеті Дуйсбурга-Ессена професор Фердінанд Дуденгеффер (Ferdinand Dudenhöffer). Його висновок: в автопарках німецьких компаній поступово починають шукати альтернативу дизелю. «Хоч дві третини корпоративних автомобілів усе ще оснащені дизельними двигунами, тренду на зниження складно не помітити», – зауважує експерт.

Великі знижки на вживані автомобілі

Все виразніше відчувають цей тренд і німецькі торговців вживаними авто. У другій половині травня 730 із них взяли участь в опитуванні, яке проводилось маркетинговим інститутом DAT, що спеціалізується на вивченні й оцінці вторинного ринку автомобілів.

При цьому 58 відсотків опитаних заявили, що змушені зараз продавати вживані дизельні авто з більшими, ніж зазвичай, знижками. А 65 відсотків торговців відповіли, що беруть вживані авто у попередніх власників тільки за зниженими цінами.

У результаті вартість автомобіля з дизельним двигуном після трьох років експлуатації нині складає 55,4 відсотка від початкової ціни, тоді як у подібних моделях з бензиновим двигуном показник сягає в середньому 56,4 відсотка, відзначається у звіті DAT.

Першопричиною ж падіння попиту на дизельні автомобілі в Німеччині став скандал навколо концерну Volkswagen, відомий як «дизельгейт».

Покупців відлякують майбутні заборони на в'їзд у міста

Німецькі автоконцерни, які вклали мільярди євро в розвиток цієї технології, вказують на більш високу енергоємність дизельного пального. Тому, кажуть вони, дизельні двигуни спалюють менше пального, ніж бензинові, і, відповідно, викидають у атмосферу менше вуглекислого газу, який загрожує глобальному клімату.

Опоненти автовиробників, своєю чергою, вказують на те, що канцерогенні зважені частинки і шкідливий діоксид азоту, які виділяються дизельними двигунами, особливо небезпечні саме для людини. Тому деякі німецькі міста мають намір услід за Штутгартом запровадити обмеження або заборону на в'їзд дизельних автомобілів за особливо несприятливої екологічної ситуації.

Ці майбутні заборони і є, очевидно, головною причиною того, що все більше німецьких фізичних і юридичних осіб відмовляються від придбання дизельних автомобілів. Однак багато міст ще не ухвалили остаточних рішень. До того ж деякі заплановані заборони сумнівні з юридичної точки зору, вказує німецький автомобільний клуб ADAC.

Через це його виконавчий директор Александер Меллер (Alexander Möller) у кінці травня в інтерв'ю автомобільному журналові Automobilwoche закликав німецьких автовласників «зберігати спокій і без особливої потреби не поспішати продавати свої нинішні дизельні автомобілі». Чи зупинять подібні заклики падіння попиту на такі авто, покаже найближче майбутнє.

Лава підсудних

Екологічна організація Deutsche Umwelthilfe, назву якої можна перекласти як «Німецька

екологічна допомога», в 16 містах Німеччини подала позови проти місцевої влади через забруднення повітря викидами дизельних автомобілів. Про це пише [DW](#).

Донедавна здавалося, що екологи даремно подали позов. Адаже уряд федеральної землі Баден-Вюртемберг, столицею якої є Штутгарт, ще в лютому цього року вирішив, починаючи з січня 2018 року, у дні з особливо несприятливою екологічною ситуацією запроваджувати тимчасові заборони на в'їзд дизельних автомобілів до міста. Однак перед самим початком заздалегідь призначеного судового розгляду влада Баден-Вюртембергу раптом дала задній хід. Земельний уряд заявив, що готовий відмовитися від заборони на в'їзд, якщо автовиробники за свій рахунок переоснастять всі дизельні автомобілі, знизивши шкідливі викиди до рівня, який відповідає найбільш жорсткому екологічному стандарту Євро 6.

Для екологічної організації Deutsche Umwelthilfe компроміс, який намітився між владою і автовиробниками, неприйнятний. DUN прагне домогтися ухвалення судових рішень, які зобов'язували б місцеву владу дотримуватися виконання передбачених законом норм вмісту оксидів азоту і канцерогенних зважених частинок, які виділяються дизельними двигунами. Екологи вимагають ефективного моніторингу стану повітря, розробки планів щодо його очищення і, за необхідності, запровадження заборон на в'їзд дизелів.

Часткового успіху вони вже домоглися. У вересні 2016 року дюссельдорфський адміністративний суд повністю задовольнив позов DUN до влади землі Північний Рейн-Вестфалія й висловився за якнайшвидше запровадження заборон на в'їзд до Дюссельдорфа дизельних автомобілів. Правда, це рішення поки не набуло чинності, оскільки відповідач, земельний уряд, подав апеляцію до Федерального адміністративного суду, вимагаючи підтвердження юридичної правомірності такого вердикту.

Якщо тепер услід за дюссельдорфськими судьями аналогічне рішення ухвалить і суд у Штутгарті, юридичний і політичний тиск на дизельну технологію і її прихильників у Німеччині істотно зросте. А розмови про кінець дизеля, що от-от настане, поживавляться.



ЕКОЛОГІЧНА РЕВОЛЮЦІЯ

Франція та Великобританія заборонять всі бензинові та дизельні авто.

Франція до 2040 року планує заборонити всі бензинові та дизельні транспортні засоби, заявив новий міністр навколишнього середовища Ніколя Юло. Про це інформує видання [The Daily Telegraph](#).

Радикальні заходи були оприлюднені на пресконференції у рамках плану французького президента Еммануеля Макрона, спрямованого на те, щоб зробити Францію країною з нейтральним вмістом вуглецю до 2050 року і «знову зробити планету великою».

Французам будуть запропоновані фінансові стимули для зміну їх забруднюючих автівок на екологічно чисті альтернативні транспортні засоби, сказав він. Точніше, «уряд запропонує кожному французу бонус за заміну дизельного автомобіля, який датується до 1997 року або бензинового до 2001 року новий або б/у транспортний засіб», – сказав Ніколя Юло.

Цей крок, на його думку, є «справжньою революцією». Він додав, що досягнення цієї мети буде «тяжким», особливо для автовиробників, проте автомобільна промисловість Франції добре оснащена, щоб адаптуватися до цих змін.

Пан Юло навів приклад «європейського виробника», який вже вирішив піти на зміни. Йшлося про Volvo, який у середу оголосив про плани з виробництва лише електричних та гібридних транспортних засобів, починаючи з 2019 року. Це зробить його першим великим автовиробником, що відмовився від

автомобілів і позашляховиків, які працюють виключно на двигунах внутрішнього згорання.

Франція не єдина країна, яка прагне заборонити автомобілі, що забруднюють навколишнє середовище. Німеччина хоче позбутися 100% автомобілів, що працюють на двигунах внутрішнього згорання, до 2030 року, так само як і Індія. Нідерланди та Норвегія планують зробити це до 2025 року.

Крім того, уряд консерваторів у Великобританії прагне заборонити продаж нових бензинових і дизельних автомобілів з 2040 року, пише [DW](#). До 2050 року на дорогах вже не має бути таких автомобілів, повідомив міністр захисту довкілля Майкл Гоув.

«Консерватори обіцяли в програмі партії домогтися того, щоб до 2050 року на наших дорогах не було ні дизельних, ані бензинових автомобілів», – сказав Гоув у інтерв'ю медіакомпанії BBC, цитує політика Reuters. За словами міністра, «це означає, що з 2040 року вже не повинні реєструватися нові дизельні чи бензинові транспортні засоби».

Найближчим часом уряд, за словами Гоува, виділить місцевій владі 200 мільйонів фунтів стерлінгів з метою реалізації планів із обмеження доступу дизельних транспортних засобів до певних ділянок доріг. Він також заявив, що є прихильником обмежень на дорогах для дизельних авто. На його погляд, це краще за заборону в'їзду транспортних засобів, оснащених дизельними двигунами, до центру міст.



ЕПОХА ЕЛЕКТРОМОБІЛІВ

Більше 50% від всіх продажів автомобілів до 2040 року складуть електромобілі.

До 2040 року половина усіх автолюбителів придбають електромобілі, що збільшить кількість нових авто з вишкою до 33% в усьому світі. Про це йдеться в новому аналізі ринку електричних транспортних засобів Bloomberg New Energy Finance (BNEF).

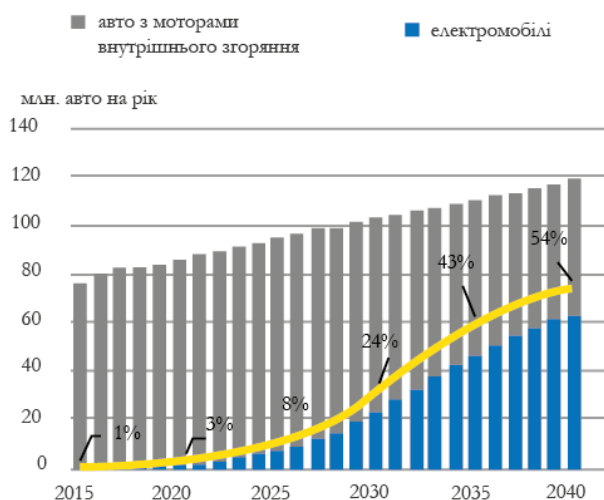
Найбільші автовиробники, користуючись програмами держпідтримки, заявляють про свої амбітні плани по створенню нових електричних моделей і великих інвестиціях в цей сегмент. Слідом за американською Tesla в електрифікацію транспортних засобів стали інвестувати великі автовиробники. Тільки німецький концерн Daimler планує витратити € 10 млрд на створення 10 моделей електричних автомобілів до 2025 року. Ще один німецький бренд, компанія Volkswagen ставить перед собою амбіційну мету: 30 нових електромобілів до цього ж терміну при рівні продажів – мільйон електромобілів на рік. Ма-

совий випуск електрокарів до 2020 року планує налагодити японська Toyota.

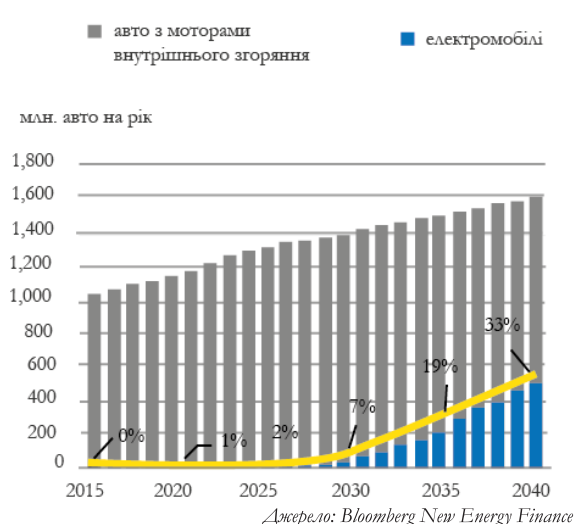
Першим великим виробником автомобілів, який оголосив про відмову від традиційних двигунів внутрішнього згоряння стала Volvo, всі легкові автомобілі якої будуть оснащуватися електродвигунами або гібридними моторами, починаючи з 2019 року.

Займатися активним розвитком електротранспорту компанії стимулює влада. Німеччина поставила собі за мету випустити на дороги 1 млн. електромобілів до 2020 року, а також запропонувала Євросоюзу з 2030 року ввести заборону на продаж нових автомобілів з бензиновими і дизельними двигунами. Норвегія планує заборонити продаж нових автомобілів з ДВС ще раніше – до 2025 року. А зовсім недавно влада Франції зобов'язалися заборонити до 2040 року продаж традиційних автомобілів.

Річні продажі легкових авто



Світовий автопарк легкових авто

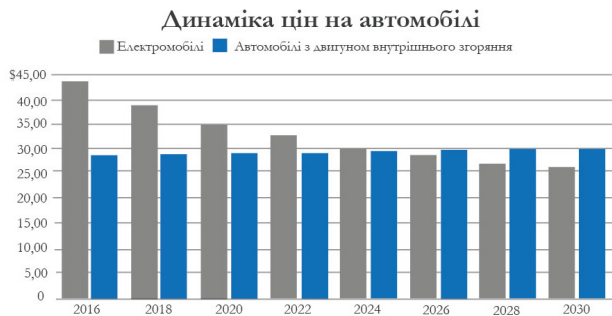


Джерело: Bloomberg New Energy Finance

Ціна питання

Якщо вірити прогнозу експертів Bloomberg, то електрокари будуть дешевші від бензинових автомобілів приблизно в 2025 році. Саме тоді середня вартість електромобіля опуститься нижче психологічної позначки в \$ 30 тис. і продовжить знижуватися до рівня \$ 26 тис. до 2030 року.

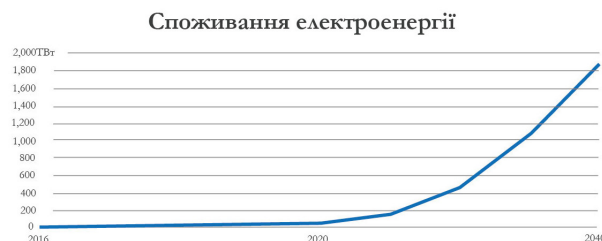
Наразі середню вартість електромобіля оцінили на рівні \$ 43 тис., тоді як звичайний автомобіль коштує приблизно \$ 28 тис. Найцікавіше, що, за прогнозом, вартість традиційних автомобілів після 2025 року почне рости до позначки \$ 30 тис. і вище.



Джерело: Bloomberg New Energy Finance

Сила в акумуляторах

За підсумками 2016 року, світовий парк електромобілів спожив 6 ТВт електроенергії. Стрімке зростання цього показника, за розрахунками експертів BNEF, почнеться з 2020 року, досягне 400 ТВт до 2030 року і 1800 ТВт – до 2040, збільшившись, таким чином, в 300 разів за 24 роки. До 2040 року електромобілі будуть забезпечувати 5% попиту на світовому енергетичному ринку. Це створює необхідність створити гнучку сітку тарифів на підзарядку електромобілів. Вартість зарядки повинна бути нижче не в години пік, наприклад, вночі або у вихідні дні.



Джерело: Bloomberg New Energy Finance

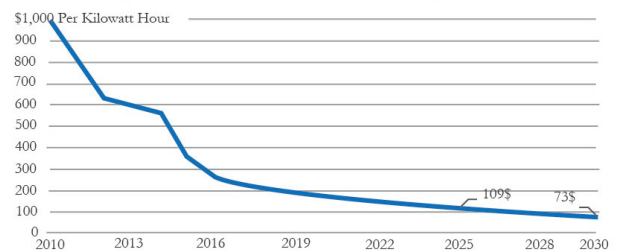
Дотягнути до зарядки

Кількість загальнодоступних зарядних станцій для електромобілів значно зросла за минулі п'ять років, але їх потрібно ще більше. Альтернатива є. Як показує статистика в Європі, 90% власників електромобілів заряджають їх удома. Тобто в дилерському центрі вони можуть

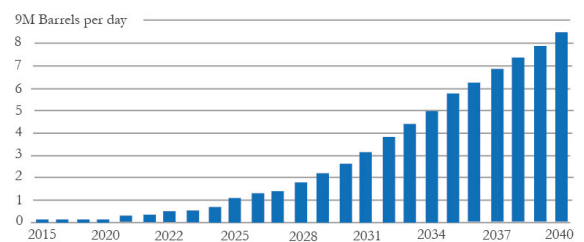
придбати так званий Wallbox (це поліпшена зарядна станція для домашнього використання) і користуватися цією зарядною станцією. У світі поки недостатньо станцій швидкої зарядки зручних для далеких поїздок. Так, багато нових водіїв, які, як очікується, будуть з'являтися в Китаї і Індії, продовжать вибирати ДВЗ. Зростання попиту на нафту з боку країн, що розвиваються, може звести нанівець позитивні тенденції від електрокарів, особливо якщо вартість нафти опуститься до \$ 20 за барель і затримається біля цієї позначки.

Побоювання автомобілістів щодо маленького запасу ходу електрокарів зникнуть у 2020-х. Попит на літій-іонні батареї для електрокарів буде рости, починаючи з 21 GWh у 2016 до 1,300 GWh у 2030. Очікується, що виробництво батарей 270 GWh стане нормою у 2021 для таких глобальних постачальників, як LG Chem, Samsung SDI, Lishen, CATL, Tesla та ін. Причому європейські виробники в цій частині програють американським і азіатським, які вже почали масове виробництво акумуляторів для електромобілів.

Вартість літій-іонного акумулятора



Річний попит на акумулятори



Джерело: Bloomberg New Energy Finance

Остання складова

Експертами прогнозується зростання кількості безпілотних автомобілів і поширення сервісів каршерінга, а також таких служб як LYFT і Uber. Збільшиться кількість транспортних засобів, які будуть проїжджати більше 30 тис. кілометрів на рік. В цьому випадку використання батарей є економічно доцільним. Якщо ці нові послуги стануть успішними, вони можуть збільшити частку ринку електрокарів до 50% нових автомобілів до 2040 року.



ПІДБИТТЯ ПІДСУМКІВ

Автомобільний ринок Європи зростає. А в Україні?

фото: koloska.ru

За даними Європейської асоціації виробників автомобілів (АСЕА), автомобільний ринок Європи на підйомі: за перші шість місяців 2017 року продажі нових авто в ЄС виросли на 4,7% та склали 8,2 млн машин. Проданий обсяг близький до докризового показника червня 2007 року та є найкращим за останнє десятиліття.

Найбільшим ринком збуту для світового автопрому стала Німеччина. За півроку німці купили майже 1,8 млн автомобілів, що на 3,1% більше у порівнянні з минулим роком.

На другому місці за підсумками шести місяців розмістилася Великобританія з показником 1,4 млн авто. Останнім часом британський авторынок постійно скорочується – продажі падають вже кілька місяців, і у січні-червні попит просів на 1,3%. Поки за підсумками півріччя британцям вдається утримуватися на другій позиції, однак у травні у списку найбільших авторинків Європи країна вже опустилася на четверте місце.

Третє місце посідає Італія, яка переважила за позначку в мільйон автомобілів. У першому півріччі італійський автомобільний ринок виріс на 8,9%. Слідом йде Франція, де в 2017 році встигли продати всього на тисячу автомобілів менше, ніж італійці. За шість місяців французький авторынок виріс на 3%.

П'ятірку лідерів замикає Іспанія з показником понад півмільйона автомобілів. У першому півріччі іспанцям вдалося продати на 7,1% більше автомобілів, ніж за той самий період минулого року.

Україна ж за підсумками січня-червня 2017 року посідає 23-є місце, спромігшись піднятися лише на одну сходинку порівняно з минулорічним результатом. При цьому Україна посідає останнє місце в Європі за кількістю проданих нових машин на душу населення. На кожні 100 тис. українців припало близько 80 нових автомобілів.

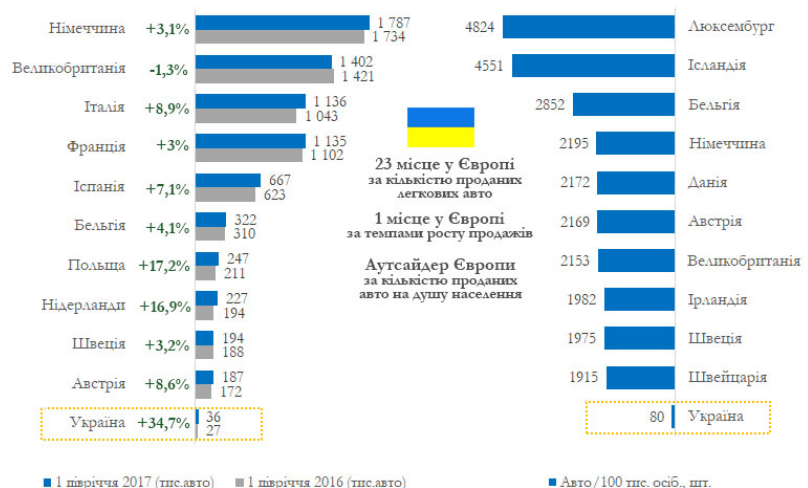
Для порівняння – в Румунії цей показник знаходиться на рівні 227 авто, в Угорщині – 559 авто, в Польщі – 650 авто.

Найближче до України знаходиться Болгарія. Але і там у 2017 році показник продажів нових авто на душу населення майже в 2,5 рази вище, ніж у нас, – приблизно 205 авто на кожні 100 тис. болгар. Найчастіше ж нові машини купують жителі Люксембурга. Тут у січні-червні на кожну сотню тисяч населення припало 4824 проданих автомобілі.

Втім, є й гарні новини – з усіх країн Європи найбільш динамічно продажі нових автомобілів росли саме в Україні. У Європейському Союзі продажі збільшилися на 4,7%, тоді як в Україні – на 34,7%.

Продажі нових легкових автомобілів у Європі

(Топ-10 та Україна)



За матеріалами АСЕА, CarDiagram



НАВАЛА «ЛИТОВЦІВ»

Ситуація з авто на іноземній реєстрації залишається невирішеною.

Федерація роботодавців автомобільної галузі в першу чергу виступає за дешеві автомобілі для українців. Однак легалізація безподаткового ввозу автомобілів з іноземною реєстрацією створює вкрай нерівні умови для українських громадян. Держава не може допустити подвійність системи, коли одні громадяни сплачують усі податки, а інші користуються шпаринами у законодавстві і ввозять автомобілі, не сплачуючи до бюджету жодної копійки. Правила гри, в даному випадку – законодавство, має бути однаковим для усіх.

Відтак, враховуючи поточну ситуацію, що склалася на ринку і фактично заважає роботі і офіційних автодилерів, і автовиробників, і учасників ринку, треба максимально швидко знайти рішення на законних засадах та перевести автомобільний ринок у цивілізоване русло.

Якщо керуватися цифрами, у 2016 році з метою транзиту було ввезено більше 123 тис. іномарок з іноземною реєстрацією. Це створює величезного масштабу проблеми, такі як черги на митницях, ситуації на дорогах тощо. Крім того, масове неврегульоване ввезення старих автомобілів, які не відповідають діючим екологічним стандартам, загрожує екологічній ситуації країни через велику кількість шкідливих викидів. В Україні і так спостерігається катастрофічне старіння автопарку – станом на поточний рік середній вік автомобіля становить близько 19,6 років. Це друге місце після Куби. Тобто, мріями ми вже

в ЄС, а в реальності – навіть не близько. А такими темпами скоро ще й посунемо Кубу з першого місця цього антирейтингу.

Крім того, неврегульоване ввезення автомобілів з іноземною реєстрацією – це проблема не тільки учасників ринку, але також питання безпеки на дорогах. Старі авто є потенційно аварійно-небезпечними та можуть загрозувати безпеці на дорогах. У прикордонних областях, для яких особливо актуальне ввезення такого транспорту, майже кожне друге серйозне ДТП – це аварія з участю авто з іноземною реєстрацією. Якщо ж винуватець аварії на такому авто втік з місця події, розшукати його можливо, але досить складно – треба звертатися на митницю або ж через іноземця, на якого зареєстроване авто, виходити на українського покупця. Це призводить до відсутності покарання порушників дорожнього руху та їх неправомірних вчинків на дорозі.

Нагадаємо, що з 1 серпня 2016 року вступив у силу закон №3251 про багатократне зниження акцизів на старі іномарки. І тільки за 9 місяців дії закону ринок б/в автомобілів виріс на 171%. Для порівняння – ринок нових авто за цей самий період виріс тільки на 33%. Таким чином, шпаринка для легального ввезення б/в автомобіля вже існує, і вона відкриває достатньо можливостей, щоб, сплативши мінімальну кількість податків, легально ввезти автомобіль в Україну, володіти ним і користуватися.



Відтак, той меседж, який був закладений в рамках цього законопроекту – здешевити б/в автомобілі для українців – вже виконаний на законодавчому рівні.

Сьогодні ж люди вимагають дозволити ввозити нерозмитнені авто. Питання – що буде завтра? Вони виступають за скасування мита на усі товари чи на якісь конкретні категорії, які вони також будуть ввозити нібито для тимчасового користування? Що матиме від цього держава? Мабуть, що нічого. Хоча ні. Щось матиме. Проблеми на дорогах і на митниці – раз. Втрату коштів, що мали б поступати до бюджету – два. Втрату робочих місць офіційних імпортерів, дилерів, автовиробників та СТО, що будуть змушені закрити свій бізнес – три. Подальшу тінізацію ринку авто – чотири. Забруднене навколишнє середовище – п'ять.

Тож треба максимально швидко створювати рівні умови для усіх. Важливою передумовою для цього є, передусім, загальне упорядкування ринку. Не потрібно постійно змінювати законодавство – його потрібно виконувати. Для цього, зокрема, важливим постає створення єдиної бази МВС і ДФС щодо ввезених і зареєстрованих транспортних засобів, активні спільні відпрацювання співробітників поліції та митниці щодо перевірки транспортних засобів на іноземних номерах на факт легального перебування в державі.

Законопроект №5567, який послаблює оподаткування для автомобілів старше 7 років на 0,3% ставки, є тільки одним із варіантів. На нашу думку, він не вирішує проблему загалом. Один із варіантів, який ми бачимо, розуміючи складну соціальну ситуацію, що склалася у країні, – це одночасна легалізація вже ввезених авто – певна амністія, що буде прийнята за пев-

ний період часу, протягом якого автомобілі можуть бути легалізовані. Після того – повне впорядкування ринку, приведення його до норм чинного законодавства України і жорсткий контроль його виконання. Як приклад можна навести сусідні країни, які вводять податки користування автомобілем на іноземних номерах – близько 10 євро в місяць, що також значно цивілізує ринок. Крім того, це дозволить спростити ті умови, які наразі існують, тобто легалізувати і зняти гостру соціальну проблему, забрати людей з вулиць, які блокують законодавчі рішення і підтримують легалізацію автомобілів з іноземною реєстрацією, і в подальшому впорядкувати ринок, щоб усі учасники діяли відповідно до законодавчих норм і вимог.

Людей, що сплатили усі податки за своє авто, поточна ситуація викликає обурення не тільки з точки зору соціальної нерівності, яку створюють такі умови, а й від того, що їх авто, куплені в Україні, стали набагато дешевшими, тобто остаточно вартість ТЗ значно зменшилася. Відтак люди побіднішали, і натомість дали можливість сусідам ввезти авто без сплати податків, створивши таким чином прецедент, який може мати загрозливі масштаби, екстраполюючи його на інші товарні групи. Тому тут найважливіше – знайти компроміс та впорядкувати ситуацію в один час, і вже після того закрити всі шпаринки в законодавстві. Бо якщо ми поставимо під питання той факт, чи є один закон для всіх, чи він різний для різних категорій громадян, то це може призвести до інших питань – чи потрібні взагалі податки та навіщо їх платити, врешті респт, взагалі поставити під сумнів необхідність існування держави як такої.



НОВІ МОЖЛИВОСТІ

Україна – на шляху приєднання до Регіональної конвенції Пан-Євро-Мед.

Завдяки угодам про вільну торгівлю українські товаровиробники отримали надійних торговельних партнерів з багатьох країн світу. Основною метою таких угод є двостороннє скасування мит та інших бар'єрів в торгівлі.

Як правило, умовою застосування преференційного режиму є доведення виробником, що його товар є або повністю вироблений/вирощений у певній країні або вироблений з додаванням іноземної сировини за умови, що рівень її переробки є достатнім та відповідає правилам походження товарів, що є невідомою частиною будь-якої угоди про вільну торгівлю. Наприклад, для експорту товарів до ЄС чи ЄАВТ (Швейцарія, Норвегія, Ісландія, Ліхтенштейн) товари повинні бути вироблені в Україні та отримати своєрідний паспорт, що засвідчує їхнє походження (Сертифікат походження Eur.1). Тобто, отримання такого сертифікату українським автотранспортом можливе тільки в тому разі, якщо у виробництві готової продукції використовуються комплектуючі, вироблені в Україні та їх доля в складі готової продукції не менше 60%. Крім того, Угода про асоціацію передбачає додатково правило двосторонньої кумуляції, що дозволяє використовувати комплектуючі, що виготовлені в ЄС (крім українських).

На сьогоднішній день, існує тренд: країни схильні до укладення угод про вільну торгівлю не лише між певними двома країнами, а одразу між декількома країнами одного регіону, щоб обійти вище зазначені правила двосторонньої кумуляції, яке суттєво обмежує міжнародну торгівлю.

Такою угодою є Регіональна конвенція про пан-євро-середземноморські преференційні правила походження (Пан-Євро-Мед), яка забезпечує вільну торгівлю між різними країнами середземноморського регіону. Конвенція передбачає можливість діагональної кумуляції, тобто дає можливість її країнам-учасникам використовувати сировину не тільки національну, а й одна одної та з третіх країн, що є сторонами ЗВТ, в рамках якої здійснюється торгівля. Так, наприклад, транспортні засоби, вироблені в Україні з комплектуючих в тому числі частково виготовлених в Туреччині, зможуть експортуватися до ЄС за нульовою ставкою ввізного мита. На даному етапі Угода про асоціацію з ЄС не дозволяє цього робити.

Пан-Євро-Мед налічує наразі 42 учасники. Серед них – ЄС, ЄАВТ, країни Північної Африки та Близького Сходу (Алжир, Єгипет, Ізраїль, Йорданія, Ліван, Марокко, Палестина, Сирія, Туніс, Туреччина), регіон Південно-Східної Європи (Албанія, Боснія і Герцеговина, Македонія, Сербія, Чорногорія, Косово), а також Молдова.

Конвенція встановлює уніфіковані правила походження для торгівлі товарами у Пан-Євро-Середземноморському регіоні й, таким чином, дозволяє посилювати економічну інтеграцію та торговельні зв'язки.

Загалом цей інструмент охоплює близько шістдесяті преференційних торговельних угод, що укладені між країнами Пан-Євро-Середземноморського регіону. До кожної з них додано протокол з однаковими правилами походження товару.

Для застосування діагональної кумуляції в Пан-Євро-Середземноморському регіоні України необхідно приєднатися до Пан-Євро-Мед та укласти окремі угоди про ЗВТ з тими країнами, з якими буде здійснюватися преференційна торгівля та застосовуватися кумуляція.

Тобто, для експорту до ЄС транспортних засобів, виготовлених, наприклад, з турецьких комплектуючих без сплати ввізного мита, Україна повинна:

- бути учасницею Пан-Євро-Мед;
- мати ЗВТ не лише з ЄС у рамках Угоди про асоціацію, а й укласти угоду про вільну торгівлю з країною-учасницею Конвенції, наприклад, Туреччиною.

Вже зараз Україна уклала відповідні угоди з ЄС, ЄАВТ (Швейцарія, Норвегія, Ісландія, Ліхтенштейн), Чорногорією, Македонією, а також з Молдовою в рамках ЗВТ СНА. Крім того, ведуться переговори щодо укладення ЗВТ з Туреччиною та Ізраїлем. Також до Конвенції приєднується Грузія, в якій з Україною є двостороння ЗВТ.

Пан-Євро-Мед відкриває для України можливість взяти участь у глобальних та регіональних ланцюжках доданої вартості, які передбачають різні етапи виробництва в різних країнах. Мається на увазі технологічні/наукові операції, які на кожному етапі збільшуватимуть вартість кінцевого продукту.




Набуття Україною повноцінного членства передбачає низку кроків згідно з Дорожньою картою дій для приєднання до Конвенції Пан-Євро-Мед. Подальші процедури включають отримання актуального тексту рішення шостого засідання Спільного комітету дипломатичними каналами, а також проведення внутрішньодержавних процедур приєднання до Конвенції, прийняття відповідного закону та інші міжнародні юридичні процедури.

ДЕШЕВІ АВТО З КАНАДИ – ТАК ЧИ НІ?

ФРА проаналізувала документ угоди про ЗСТ з Канадою. Що отримають українці та коли - дивіться в інфографіці.







ТАРИФНИЙ ГРАФІК КАНАДИ

Опис	НОВІ АВТО		Б/В АВТО	
	Базова ставка ввізного мита, %	Коли буде 0?	Базова ставка ввізного мита, %	Коли буде 0?
 АВТО З ДВЗ (БЕНЗИНОВІ)	Двигун < 1000 см3	Через 7 років	6,1	Через 7 років
	Двигун 1000-1500 см3	Через 7 років	6,1	Через 7 років
	Двигун 1500-3000 см3	Через 7 років	6,1	Через 7 років
	Двигун > 3000 см3	Через 7 років	6,1	Через 7 років
 АВТО З ДВЗ (ДИЗЕЛЬНІ)	Двигун < 1500 см3	Через 7 років	6,1	Через 7 років
	Двигун 1500-2500 см3	Через 7 років	6,1	Через 7 років
	Двигун > 2500 см3	Через 7 років	6,1	Через 7 років
	Інші АТЗ (у т.ч. електромобілі)	Через 7 років	6,1	Через 7 років
 ІНШІ, У Т.Ч. ЕЛЕКТРОМОБІЛІ	НОВІ АВТО		Б/В АВТО	
	Базова ставка ввізного мита, %	Коли буде 0?	Базова ставка ввізного мита, %	Коли буде 0?
Інші АТЗ (у т.ч. електромобілі)	6,1	Через 7 років	6,1	Через 7 років



ТАРИФНИЙ ГРАФІК УКРАЇНИ

Опис	НОВІ АВТО		Б/В АВТО	
	Базова ставка ввізного мита, %	Коли буде 0?	Базова ставка ввізного мита, %	Коли буде 0?
 АВТО З ДВЗ (БЕНЗИНОВІ)	Двигун < 1000 см3	Через 7 років	10	Одразу
	Двигун 1000-1500 см3	Через 7 років	7	Одразу
	Двигун 1500-2200 см3 Двигун 2200-3000 см3 (АТЗ для тимчасового проживання)	Одразу	7	Одразу
	Двигун 1500-2200 см3 (Інші АТЗ)	Через 7 років	10	Через 7 років
	Двигун 2200-3000 см3 (Інші АТЗ)	Одразу	10	Одразу
	Двигун > 3000 см3	Через 7 років	10	Одразу
	Інші АТЗ	Одразу	10	Одразу
 АВТО З ДВЗ (ДИЗЕЛЬНІ)	Двигун < 1500 см3	Через 7 років	10	Одразу
	Двигун 1500-2500 см3 (АТЗ для тимчасового проживання)	Одразу	10	Одразу
	Двигун 1500-2500 см3 (Інші АТЗ)	Через 7 років	10	Одразу
	Двигун > 2500 см3	Одразу	10	Одразу
	Інші АТЗ	Одразу	10	Одразу
 ЕЛЕКТРОМОБІЛІ	НОВІ АВТО		Б/В АВТО	
	Базова ставка ввізного мита, %	Коли буде 0?	Базова ставка ввізного мита, %	Коли буде 0?
Електромобілі	8	Одразу	8	Одразу
 ІНШІЙ ТРАНСПОРТ	НОВІ АВТО		Б/В АВТО	
	Базова ставка ввізного мита, %	Коли буде 0?	Базова ставка ввізного мита, %	Коли буде 0?
АТЗ для переміщення по снігу	10	Одразу	10	Одразу
АТЗ для перевезення гравців у гольф	12	Одразу	12	Одразу



ВИРОБНИЦТВО

За попередніми даними асоціації “Укравтопром”, в червні 2017 року на українських заводах було вироблено 835 автотранспортних засобів, що на 95,1% більше результату торішнього червня, і на 15,7% більше показника травня цього року.

У загальному обсязі автовиробництва більшу частину становили легкові автомобілі, яких було випущено 725 шт.: +9,5% до травневого показника і +108,9% до червня минулого року.

Також в червні було вироблено 67 автобусів, такий обсяг виробництва на 34% перевищує показник попереднього місяця і в одинадцять разів – результат торішнього червня.

У звітному місяці в статистиці виробництва “Укравтопрому” було зареєстровано 43 вантажних автомобілі, що в 4,3 рази перевищує показник травня цього року, але при цьому на 42,7% менше, ніж у червні 2016 року. Також зазначасмо, що ПАТ “АвтоКрАЗ” з нез’ясовних причин відмовляється розкривати інформацію про обсяги виробництва автомобілів з серпня минулого року.

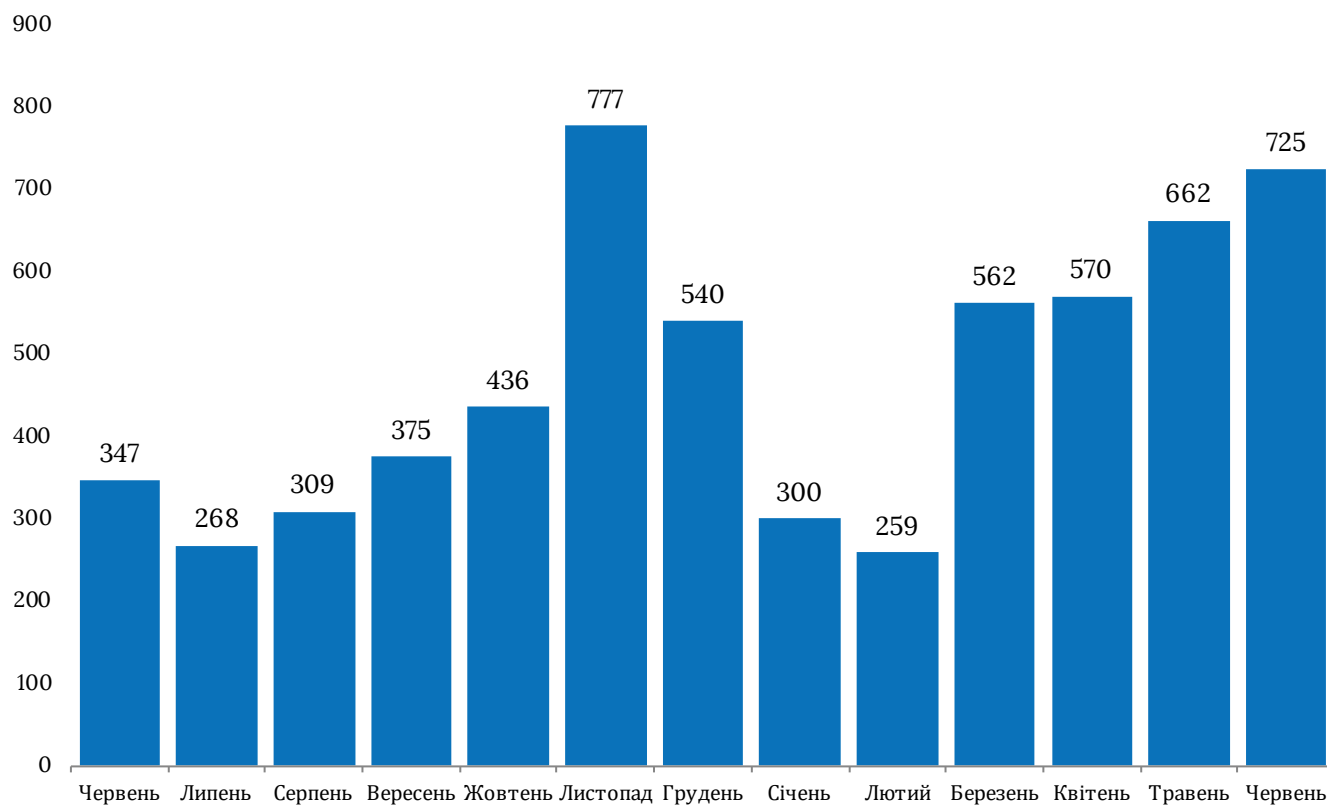
Всього за перше півріччя 2017 року Україні був вироблений 3621 автотранспортний засіб, що на 72,8% більше торішнього результату. З них:

Легкові автомобілі – 3078 шт. (+88,3% до аналогічного періоду минулого року).

Комерційні автомобілі – 206 шт. (-49,3% до апмр).

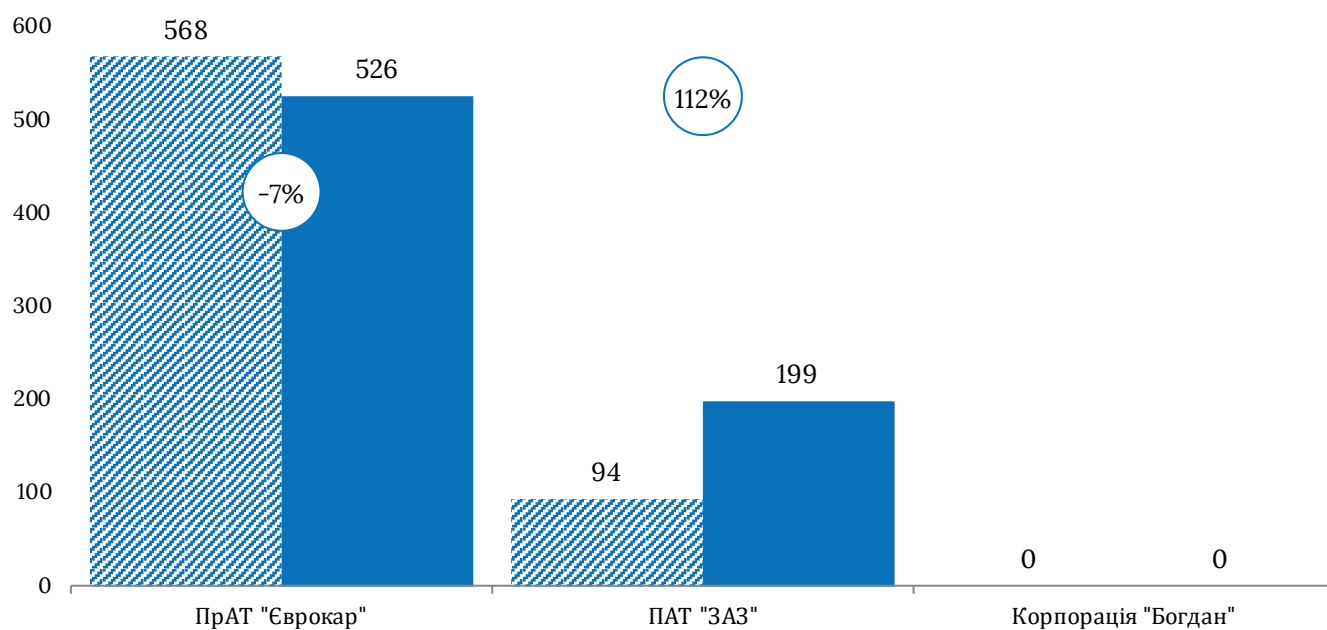
Автобуси – 337 шт. (+524,1% до апмр).

ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО



ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

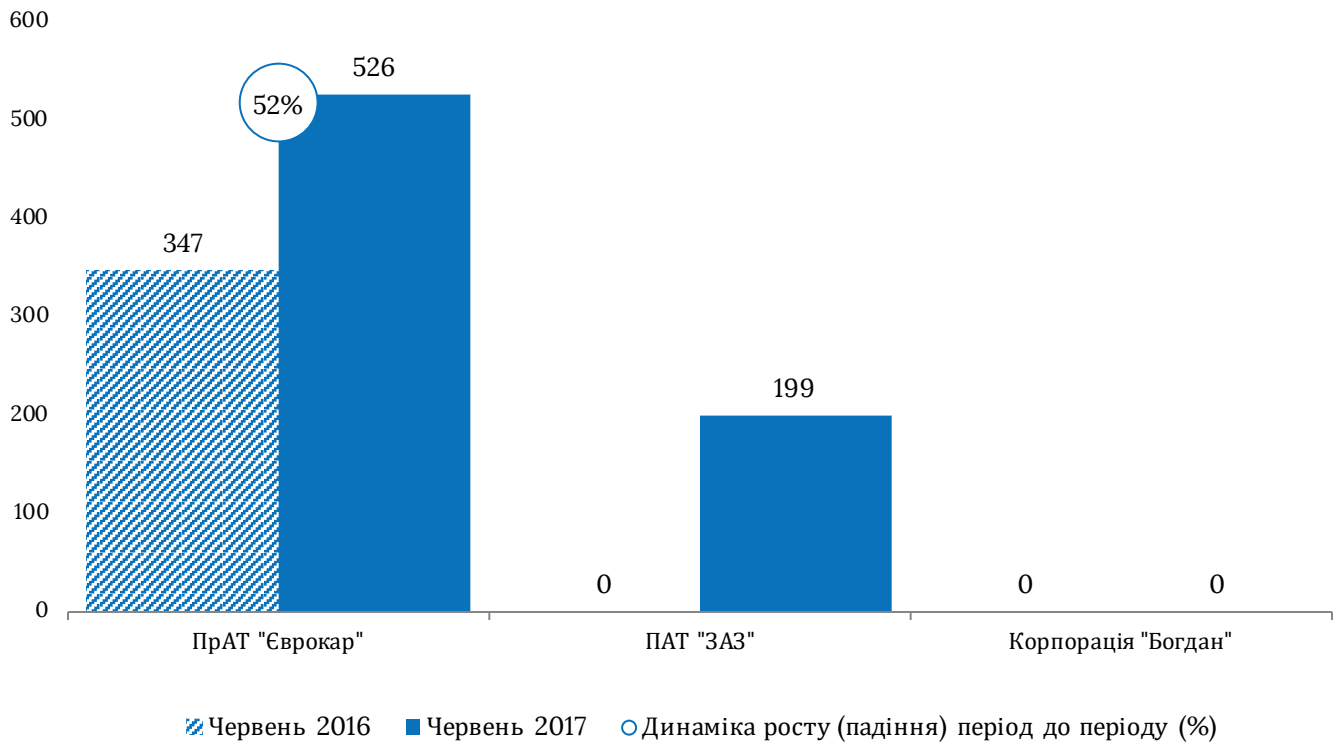
(Травень 2017 р. - червень 2017 р., шт. та % росту період до періоду)



▨ Травень 2017 ■ Червень 2017 ○ динаміка росту (падіння) період до періоду (%)

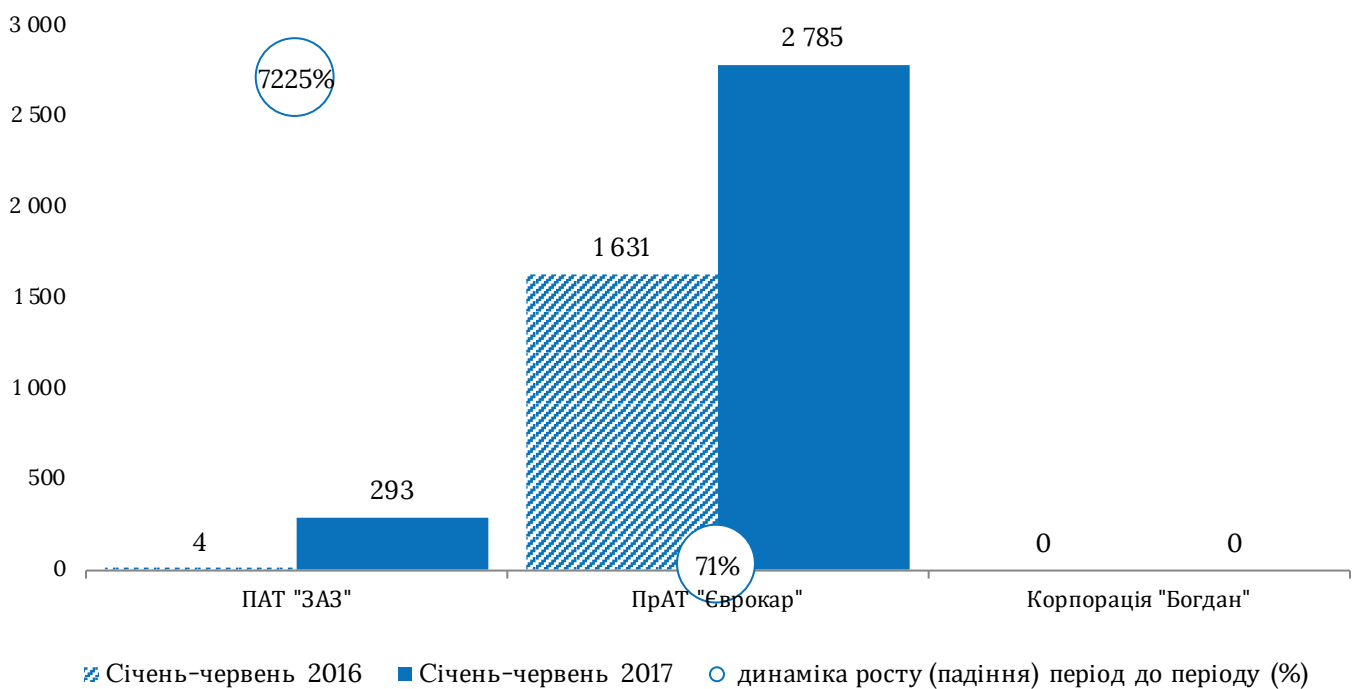
ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

(Червень 2016 р. - червень 2017 р., шт. та % росту період до періоду)

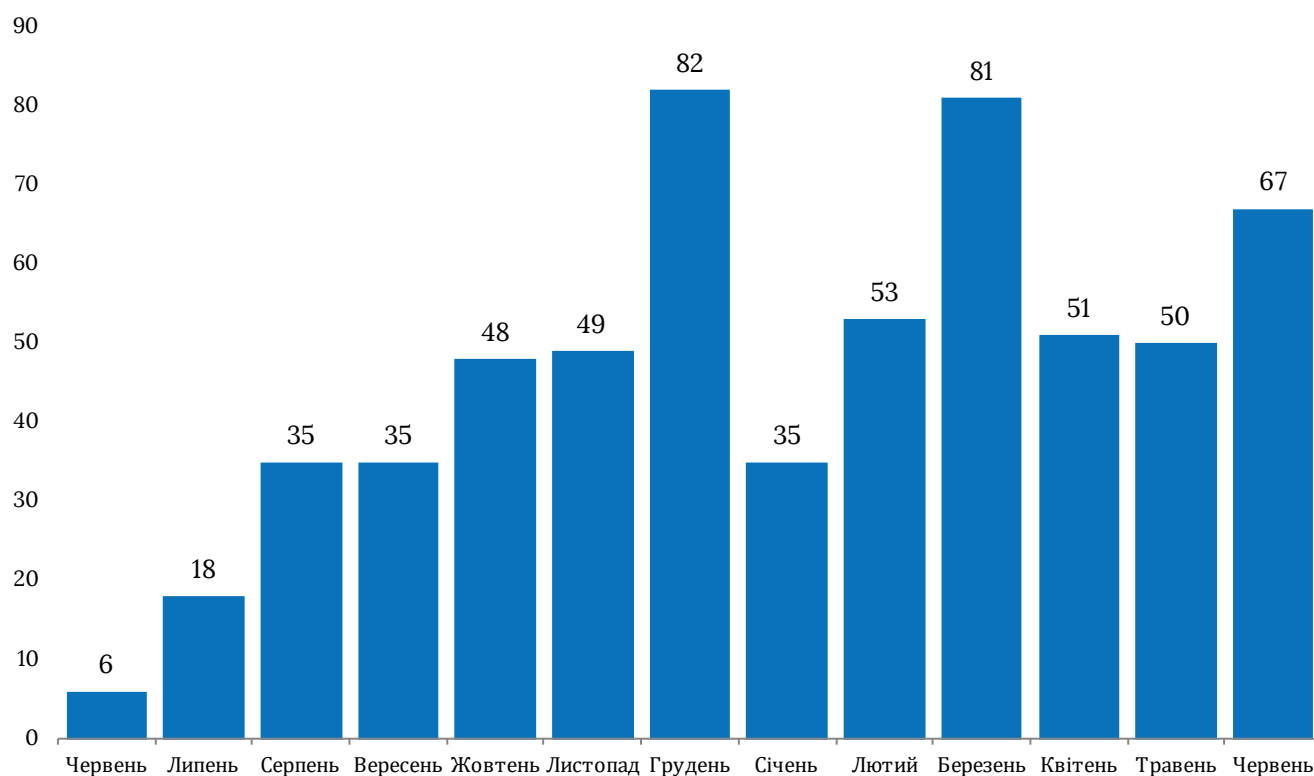


ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

(Січень-червень 2016 р. - січень-червень 2017 р., шт. та % росту період до періоду)

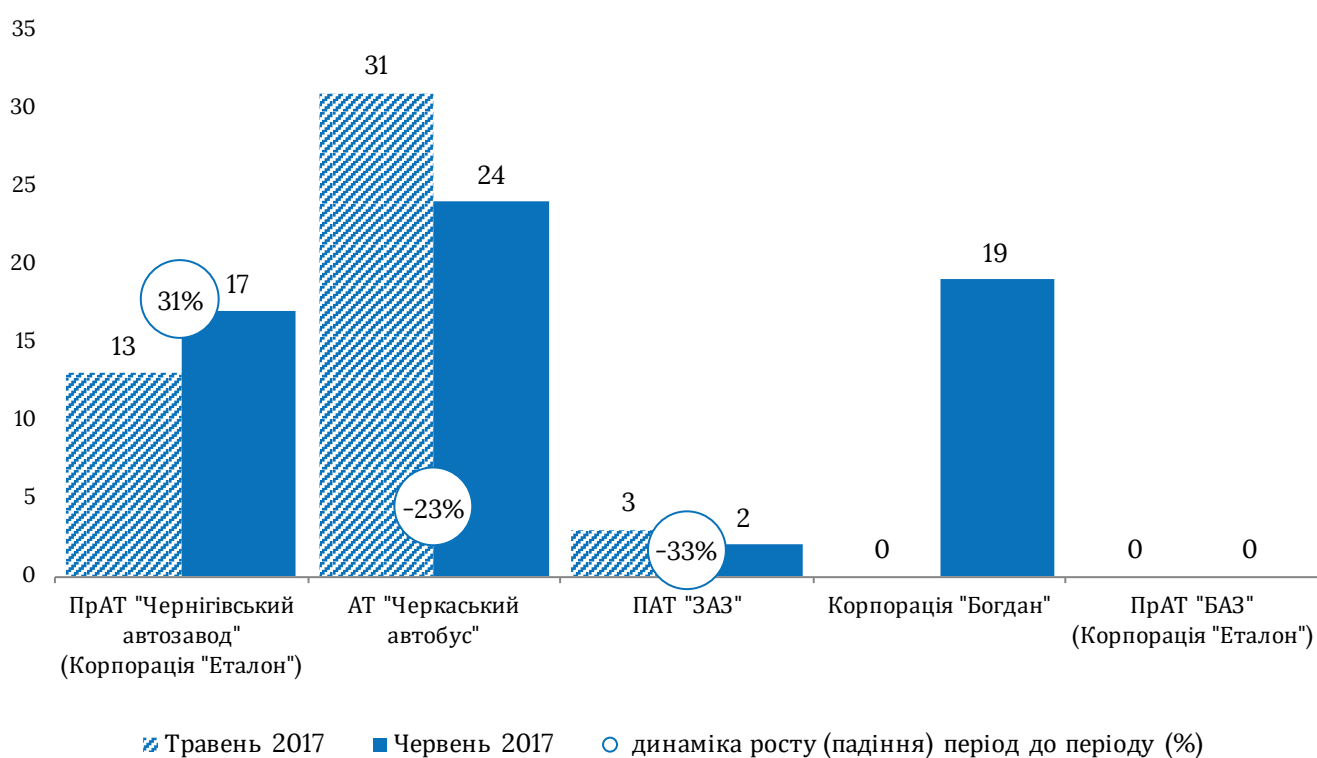


ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ



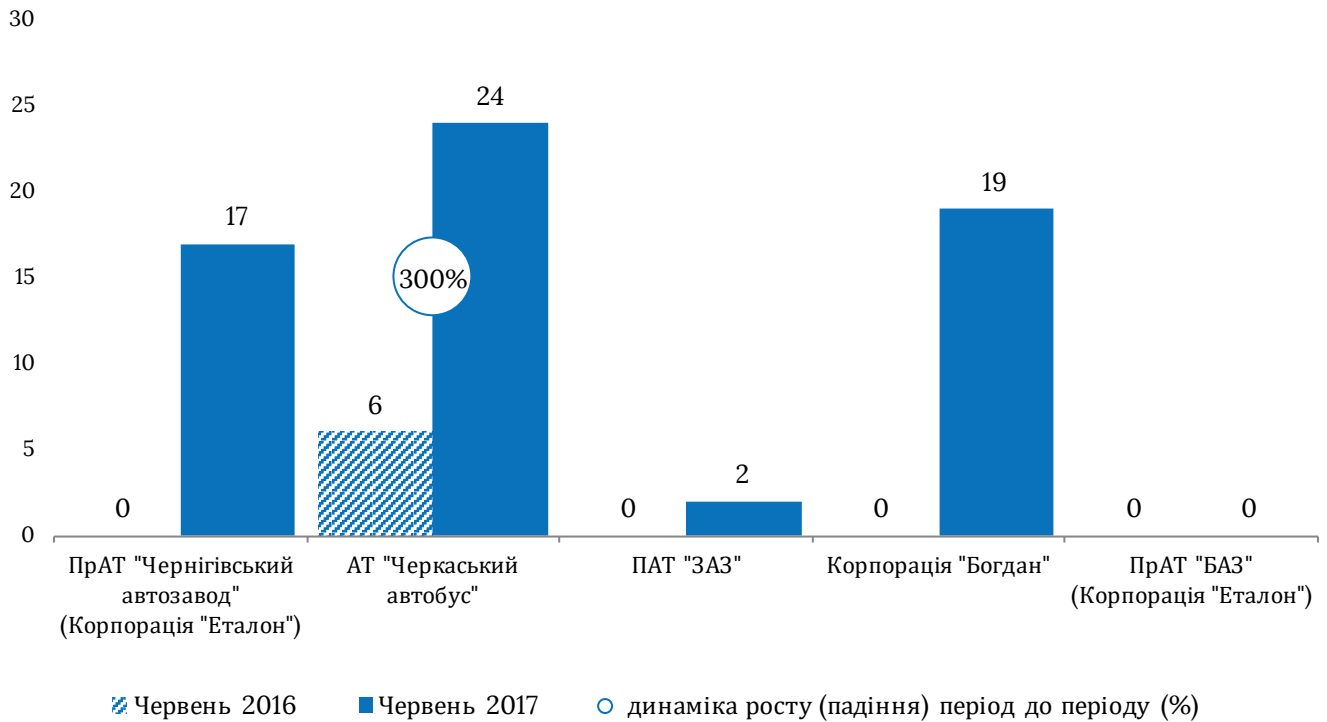
ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

(Травень 2017 - червень 2017, шт. та % росту період до періоду)



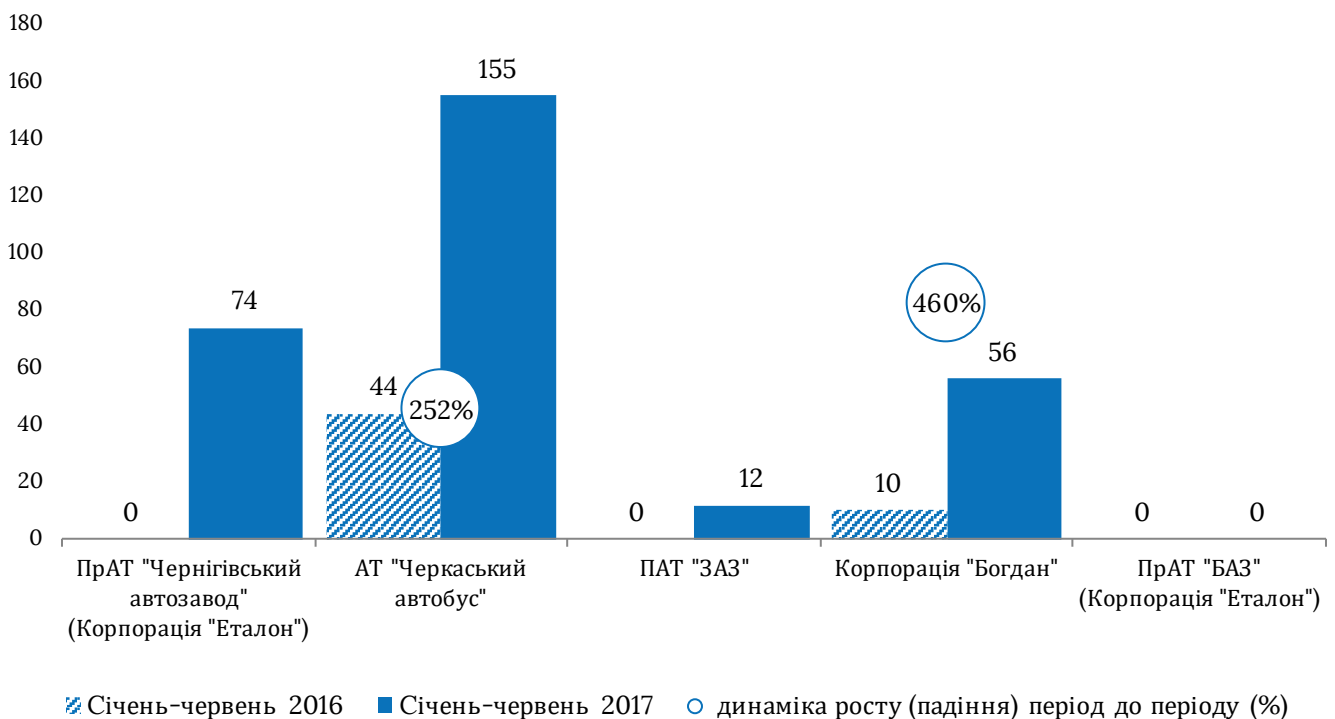
ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

(Червень 2016 - червень 2017, шт. та % росту період до періоду)

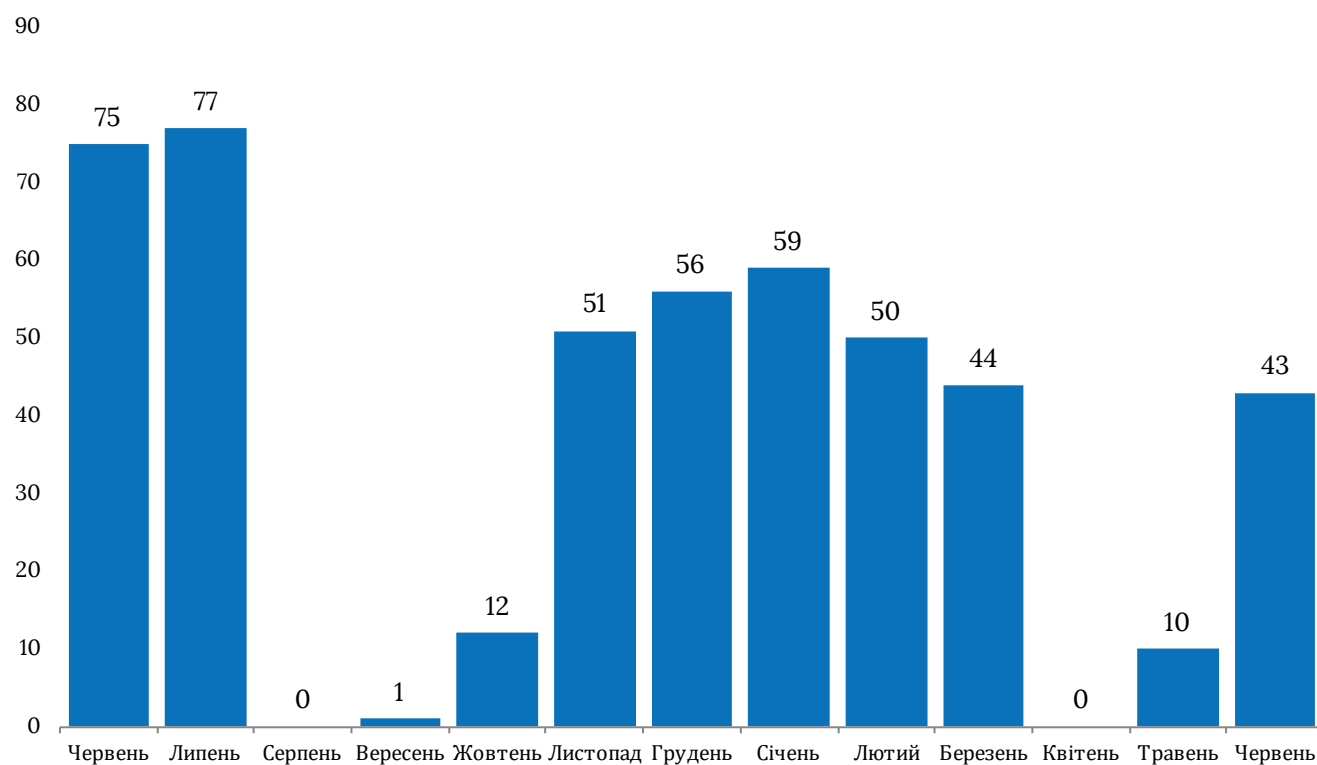


ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

(Січень-червень 2016 - січень-червень 2017, шт. та % росту період до періоду)

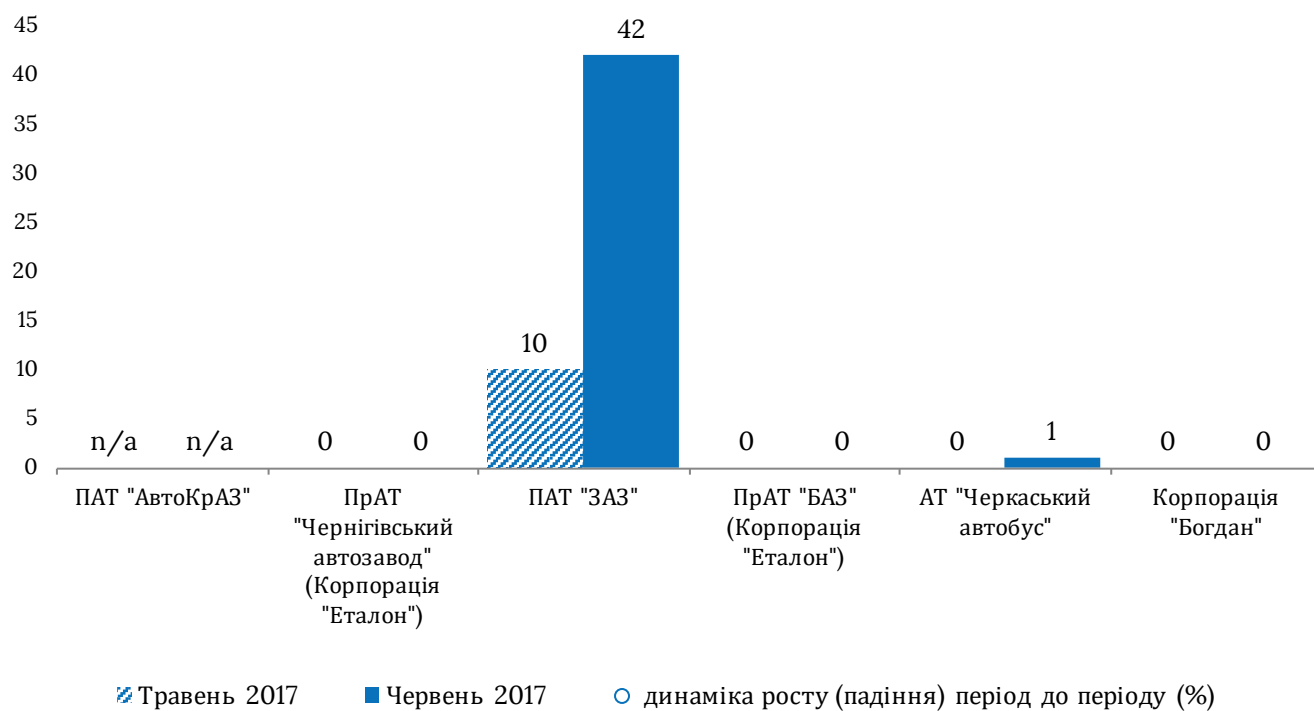


ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО



ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Травень 2017 - червень 2017, шт. та % росту період до періоду)



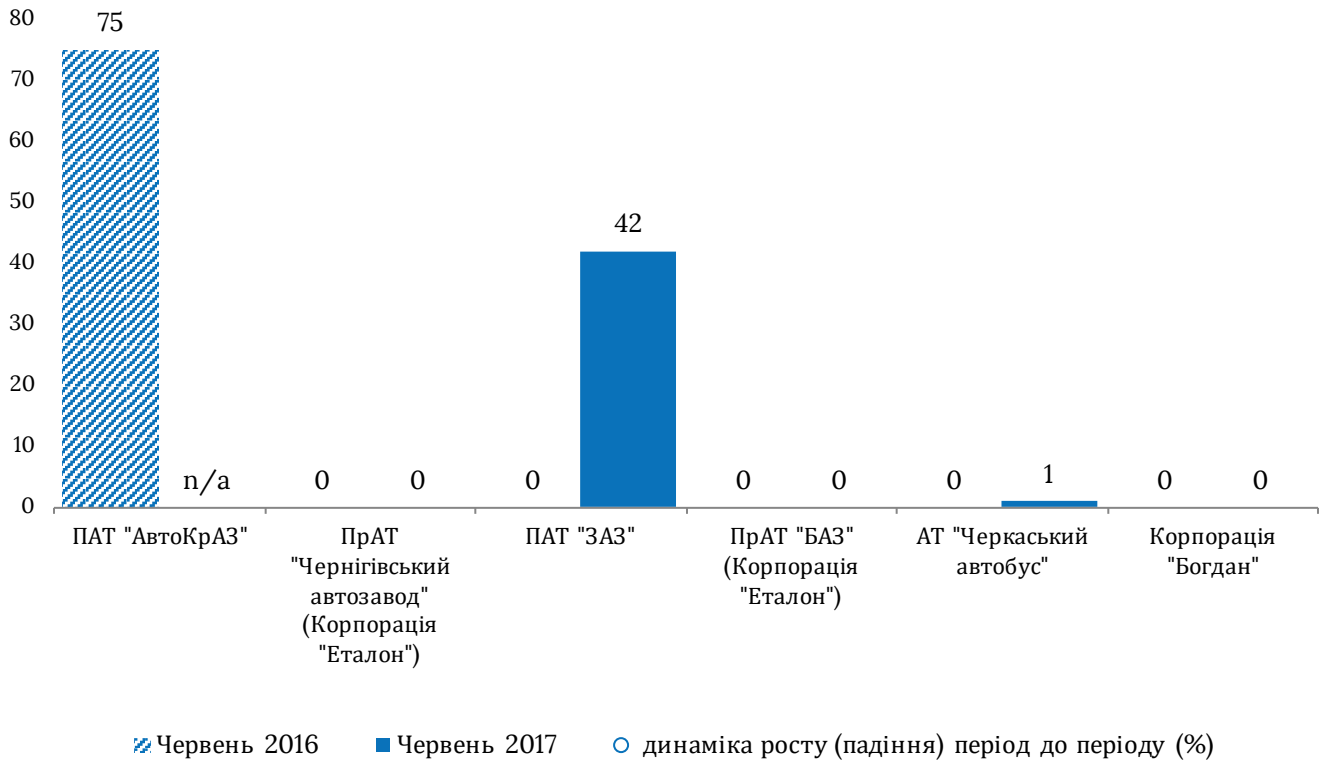
▨ Травень 2017

■ Червень 2017

○ динаміка росту (падіння) період до періоду (%)

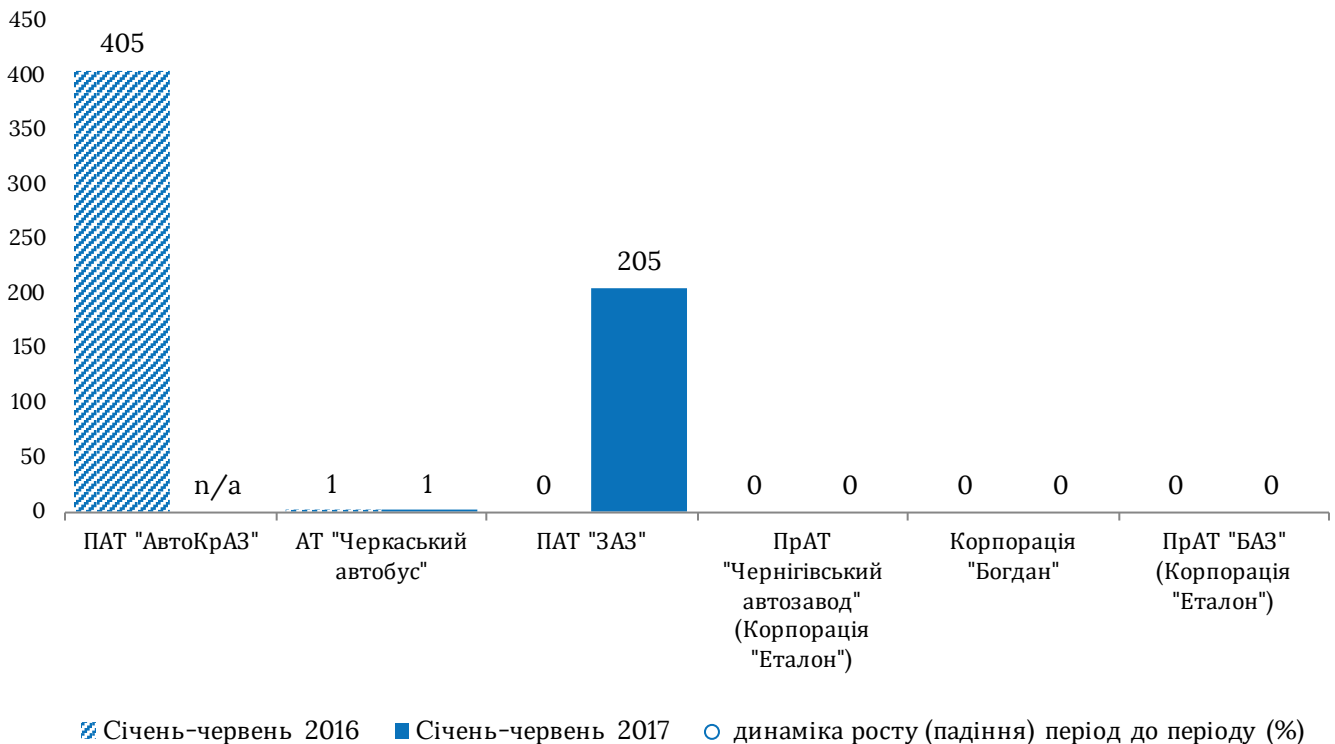
ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Червень 2016 - червень 2017, шт. та % росту період до періоду)



ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Січень-червень 2016 р. - січень-червень 2017 р., шт. та % росту період до періоду)



ПРОДАЖІ

Як повідомляє AUTO-Consulting, в червні продажі нових легкових автомобілів в Україні зросли на 45% до показника 6829 шт. У перший місяць літа авторинок подав хороший сигнал: продажі збільшилися у половини операторів, до того ж намітився і новий тренд.

За підсумками півріччя 2017 р, зусиллями всіх операторів вже реалізовано 36375 нових легкових автомобілів, що на 35% більше, ніж рік тому.

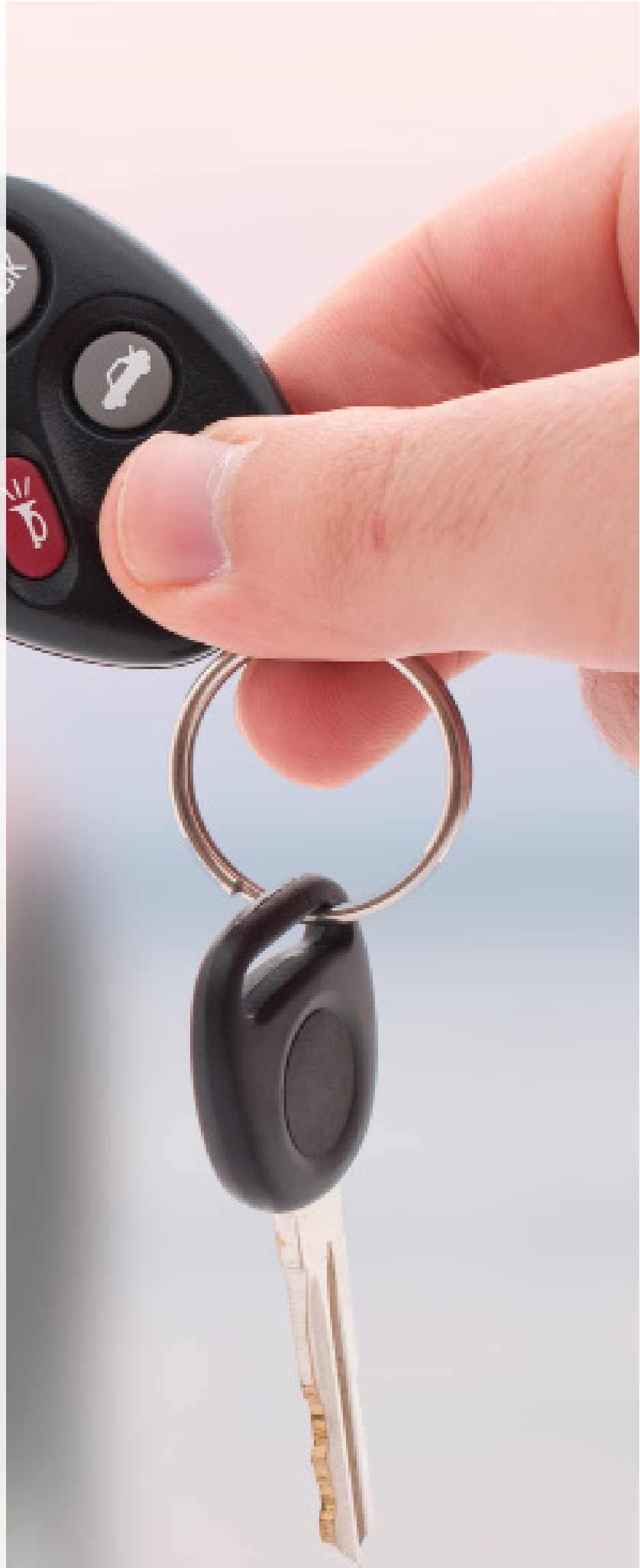
Лідером українського авторинку в червні стала Renault, якій тепер належить 10,8% ринку. На другому місці - Toyota. Третю позицію впевнено займає Skoda, а четверту - Kia.

А ось на 5-місце в червні вийшла Mitsubishi, завдяки масштабним поставкам кросоверів Outlander PHEV для поліції. Ривок Mitsubishi відтіснив на сходинку нижче Nissan і на дві - VW і Hyundai. Ford вдалося зберегти свої обсяги і місце в Топ-10.

А в сегменті преміальних автомобілів - нові рекорди. Mercedes-Benz на 25% наростив продажі, що дозволило йому не тільки зберегти статус №1 серед німецької Великої Трійки, а й увійти до Топ-10 найбільш продаваних марок в Україні. Буквально за крок (в кількох авто) від нього - BMW. А це означає, що боротьба за лідерство ще не закінчена.

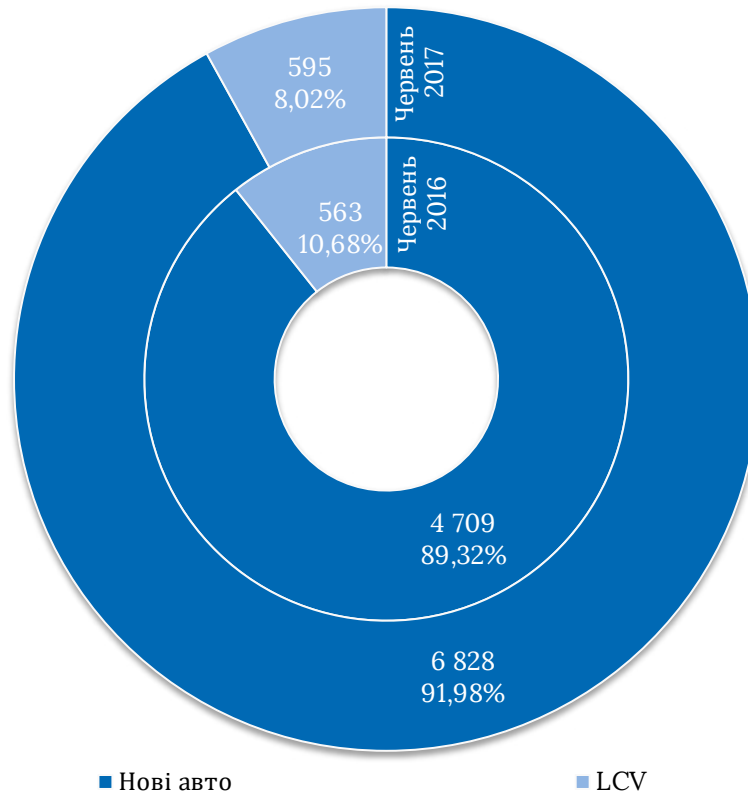
І схоже, що саме Mercedes-Benz і BMW стали головними "гравцями" на ринку преміум - інші в червні сильно відстали і демонстрували негативні показники.

З трендів літа відзначимо також зростання популярності узбецького бренду Ravon. У червні він додав ще дві позиції, потіснивши Suzuki і Mazda, і наполегливо наближається до Топ-10. На противагу йому, все решта китайські бренди в червні ще знизили продажі. Скоротили реалізацію і дилери АвтоВАЗу. Трохи краще почали продаватися в червні українські ЗАЗ, але 18-е місце бренду на українському ринку викликає тривогу.

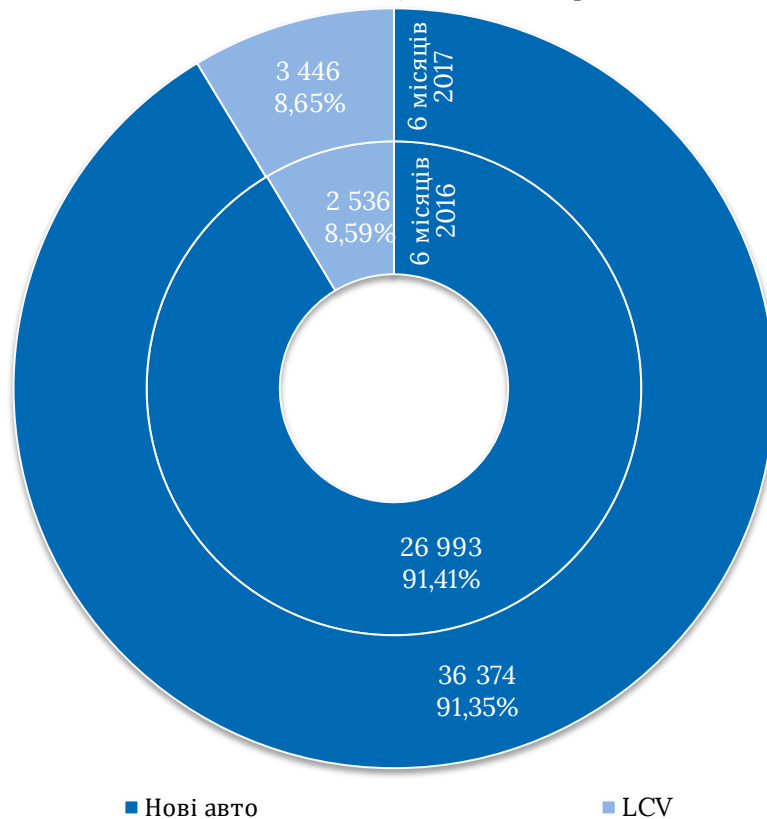


ПРОДАЖІ АВТО

(червень 2017 р. та червень 2016 р., шт. та % ринку)

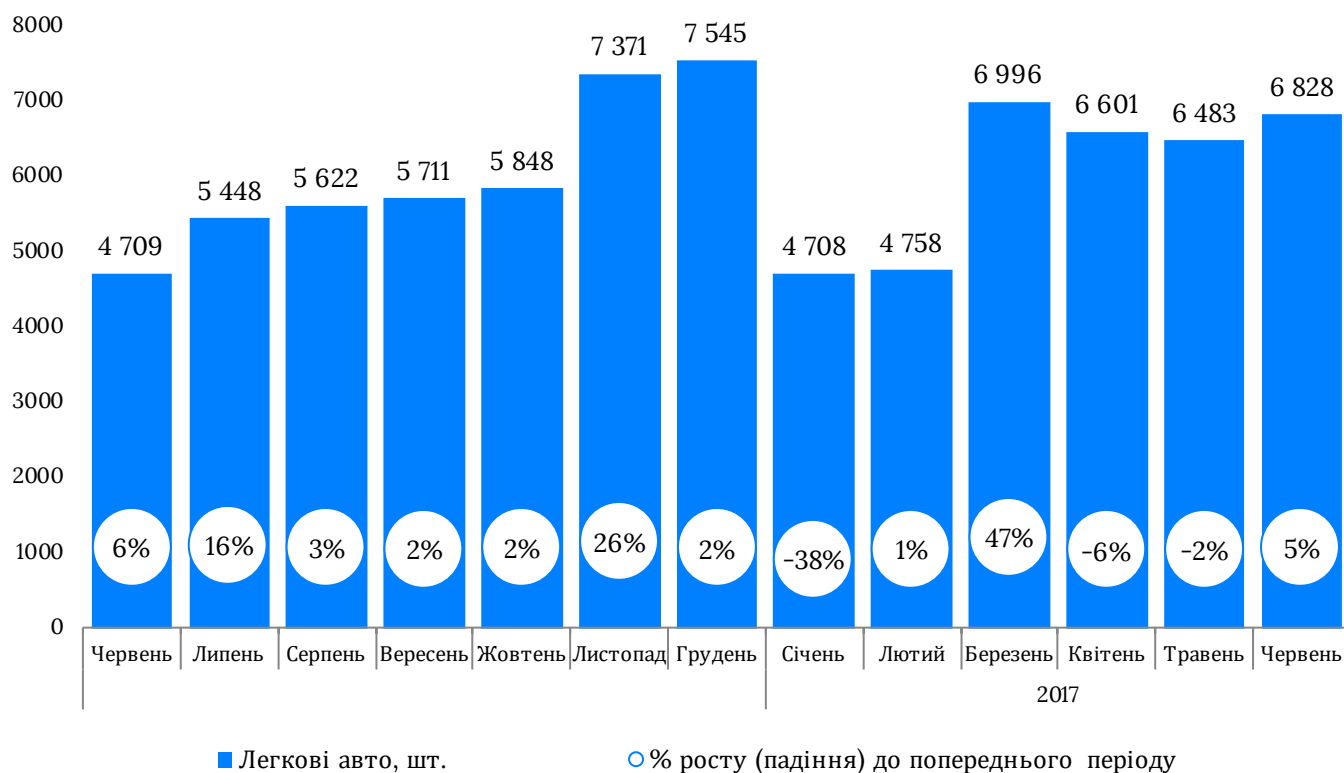
**ПРОДАЖІ АВТО**

(6 місяців 2017 р. та 6 місяців 2016 р., шт. та % ринку)



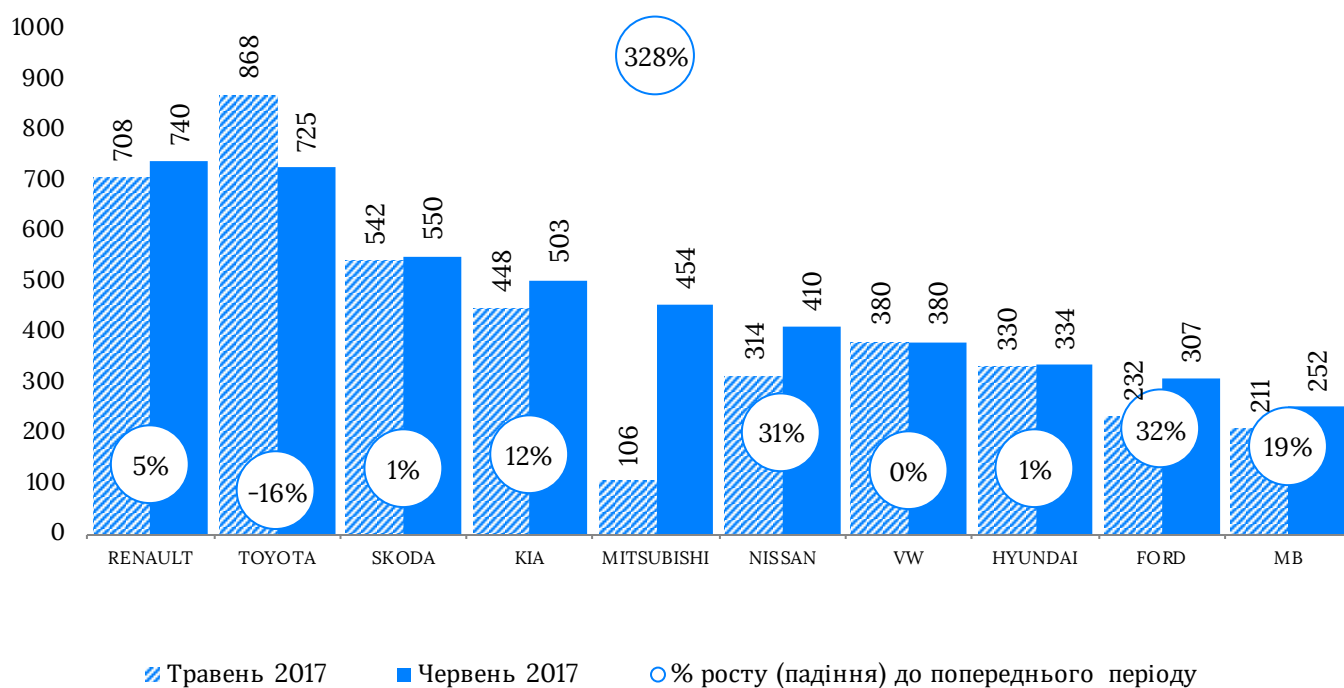
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(шт. та % росту до попереднього місяця)



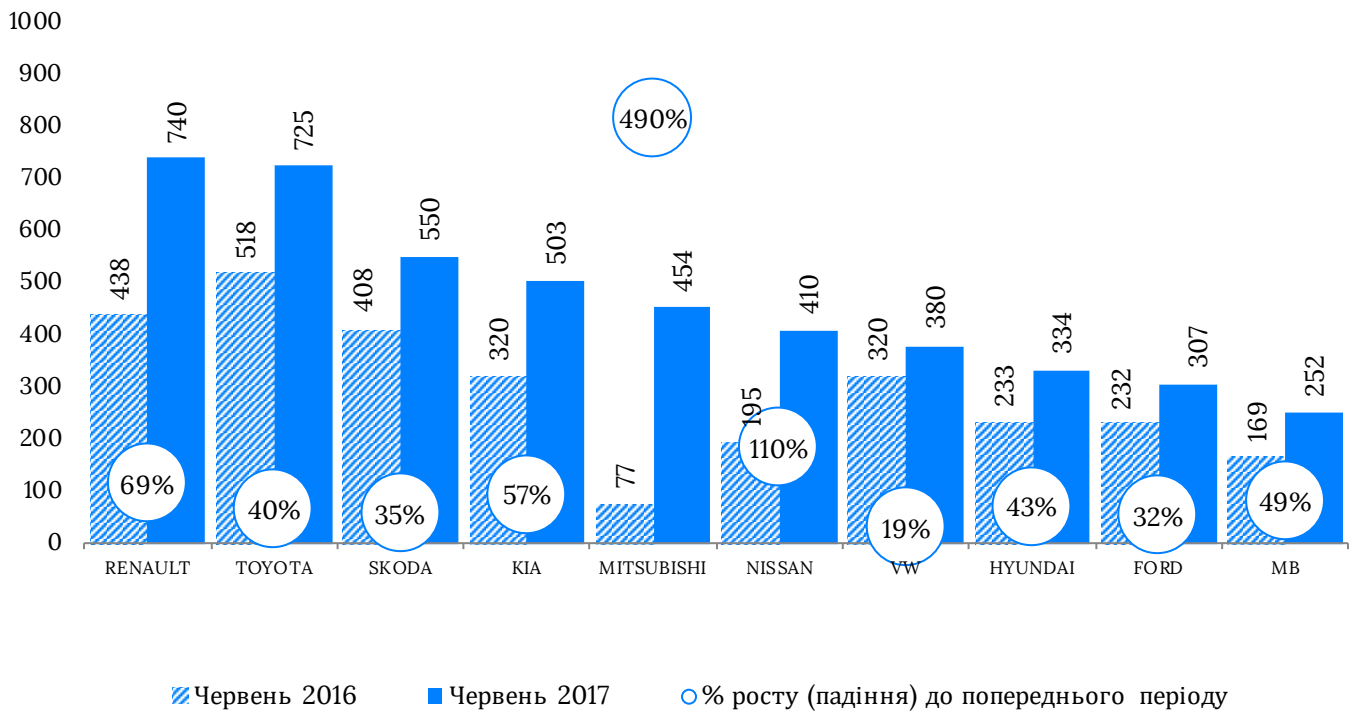
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(травень 2017 та червень 2017, шт. та % росту період до періоду)



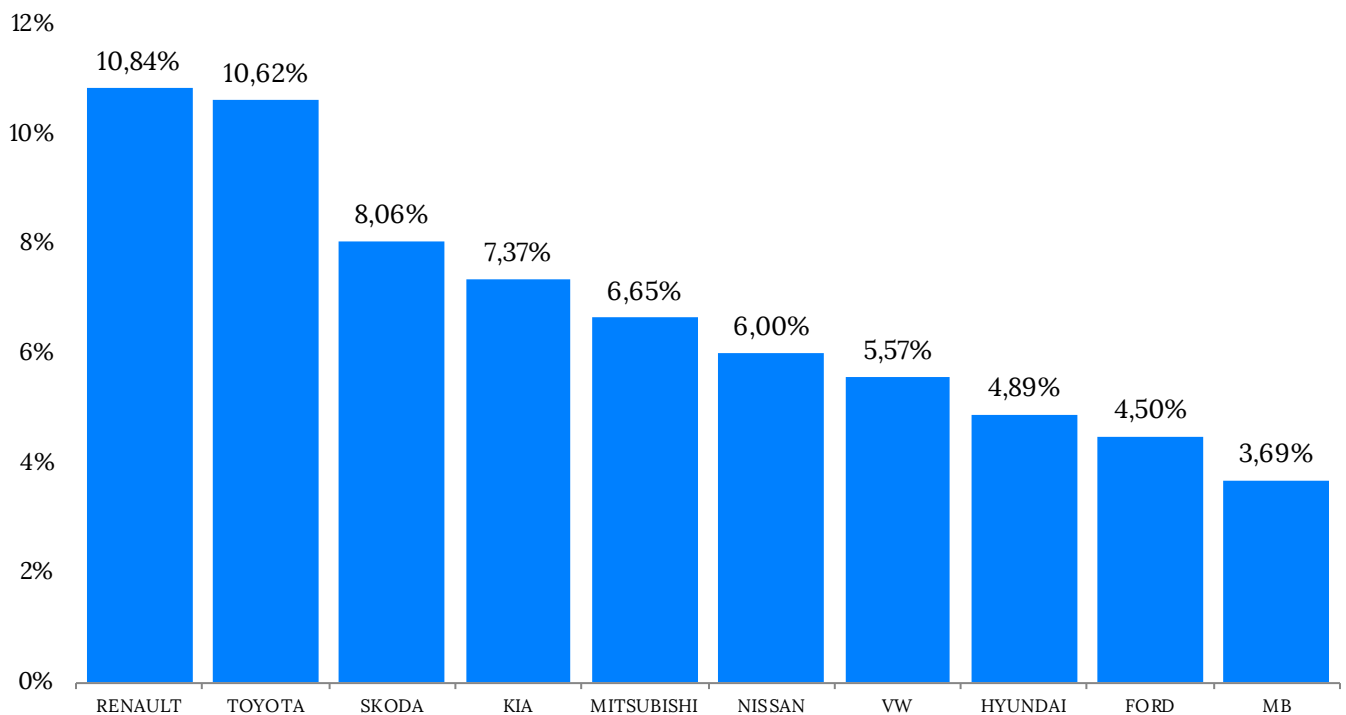
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(червень 2016 та червень 2017, шт. та % росту період до періоду)



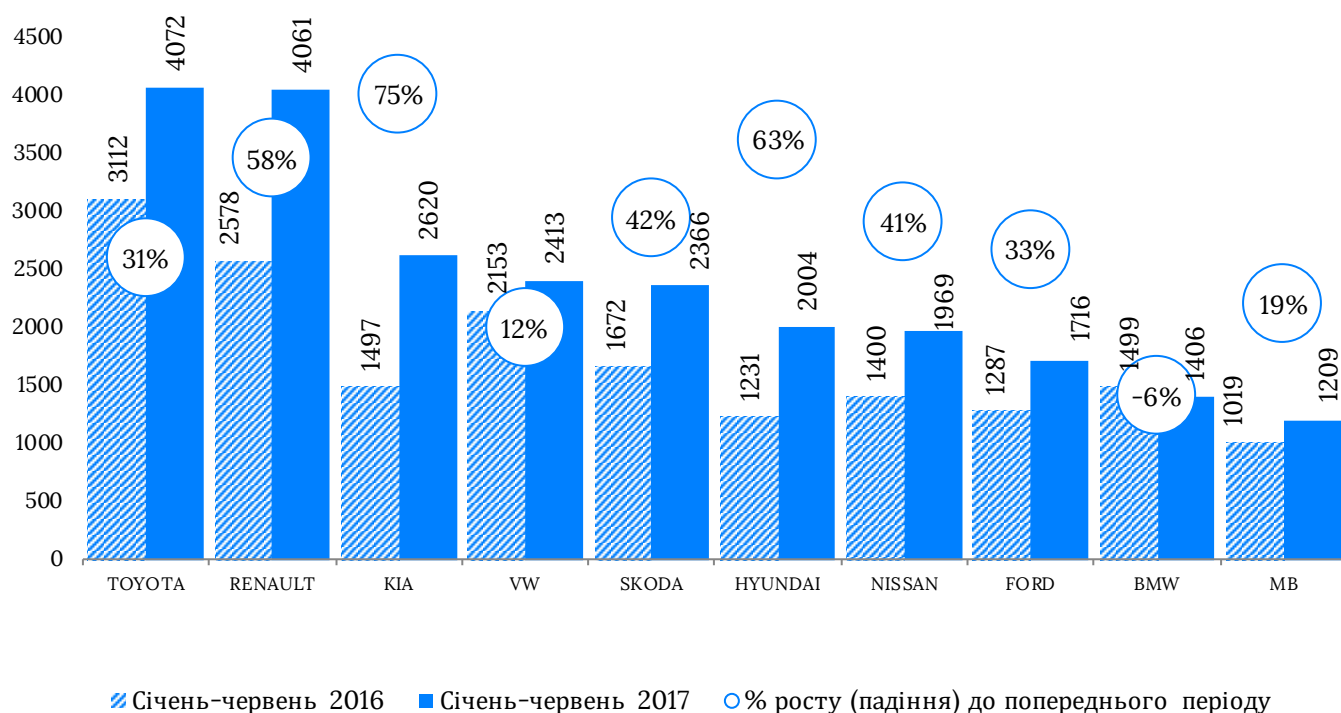
РЕЙТИНГ ПРОДАЖІВ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(червень 2017, % від усіх проданих легкових авто)



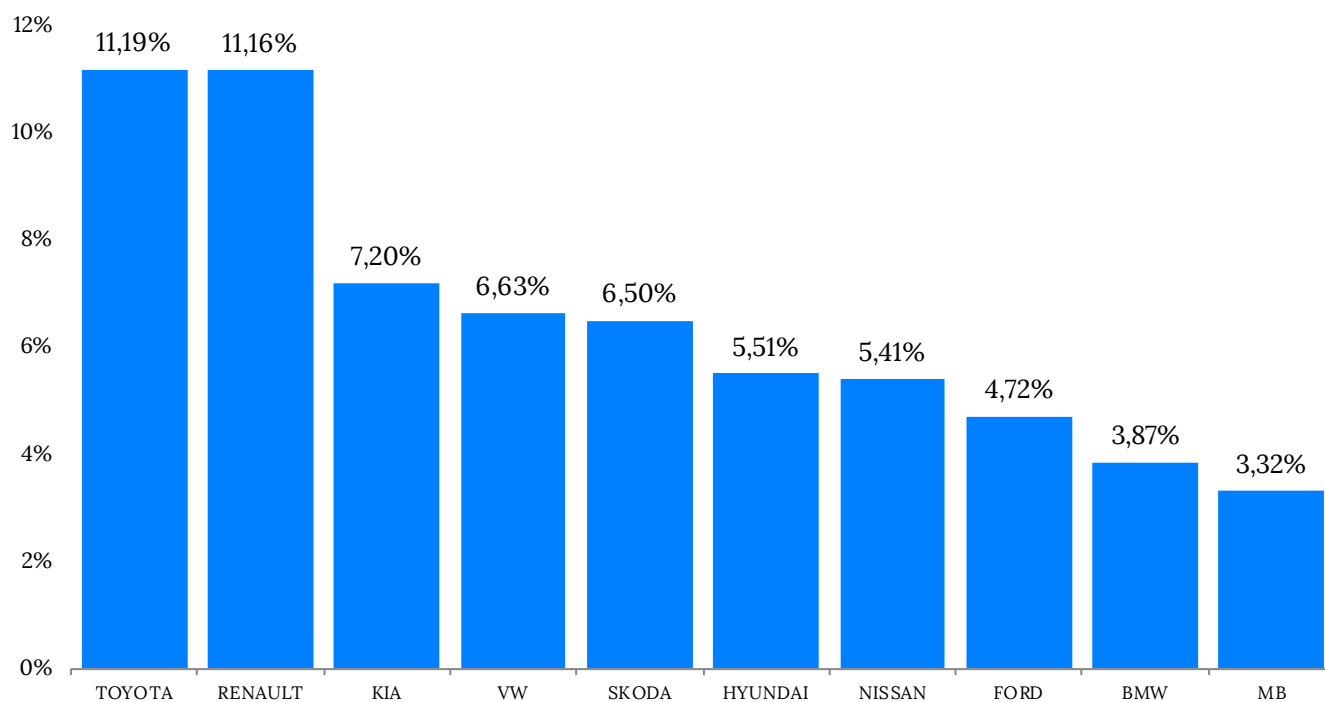
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(січень-червень 2016 та січень-червень 2017, шт. та % росту період до періоду)



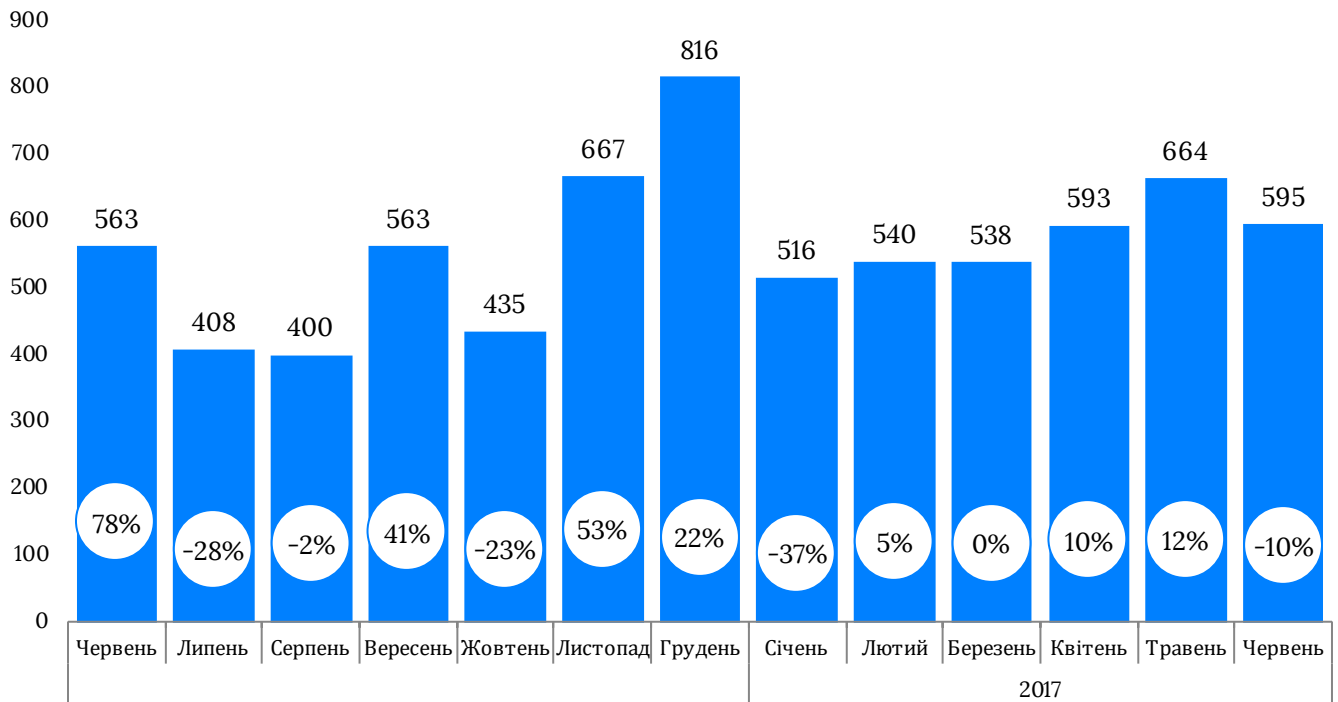
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(січень-червень 2017, % від усіх проданих легкових авто)



ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(шт. та % росту до попереднього місяця)

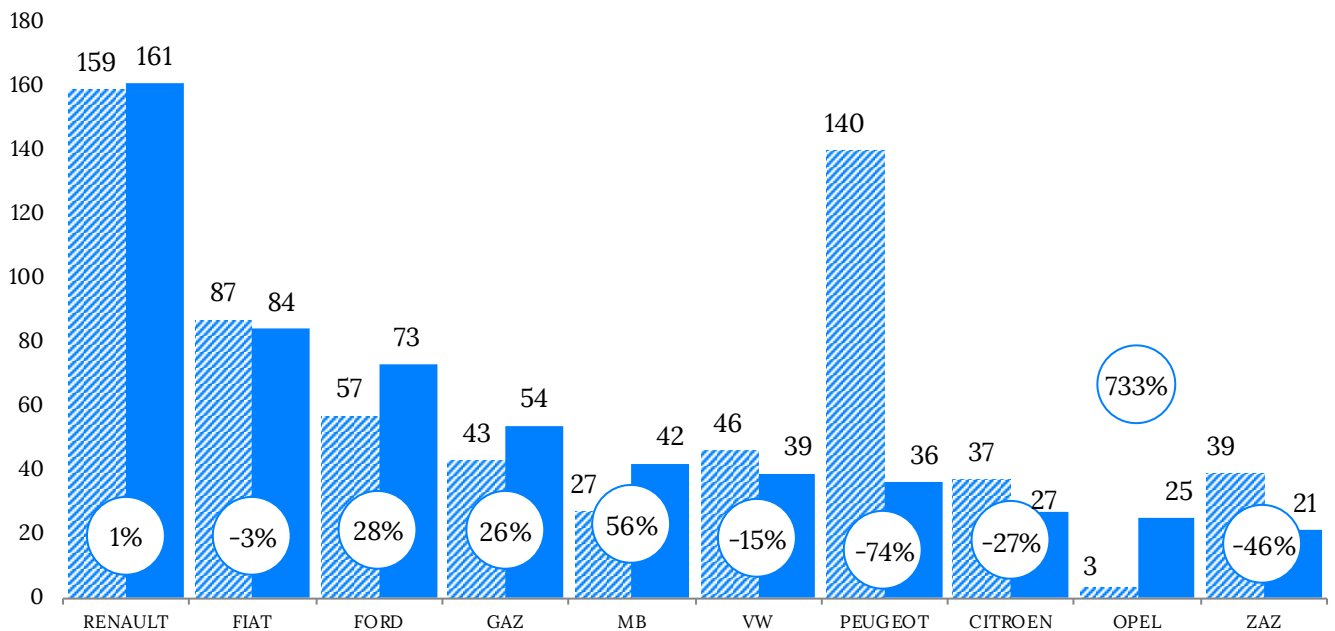


■ LCV, шт.

○ % росту (падіння) до попереднього періоду

ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(травень 2017 та червень 2017, шт. та % росту період до періоду)



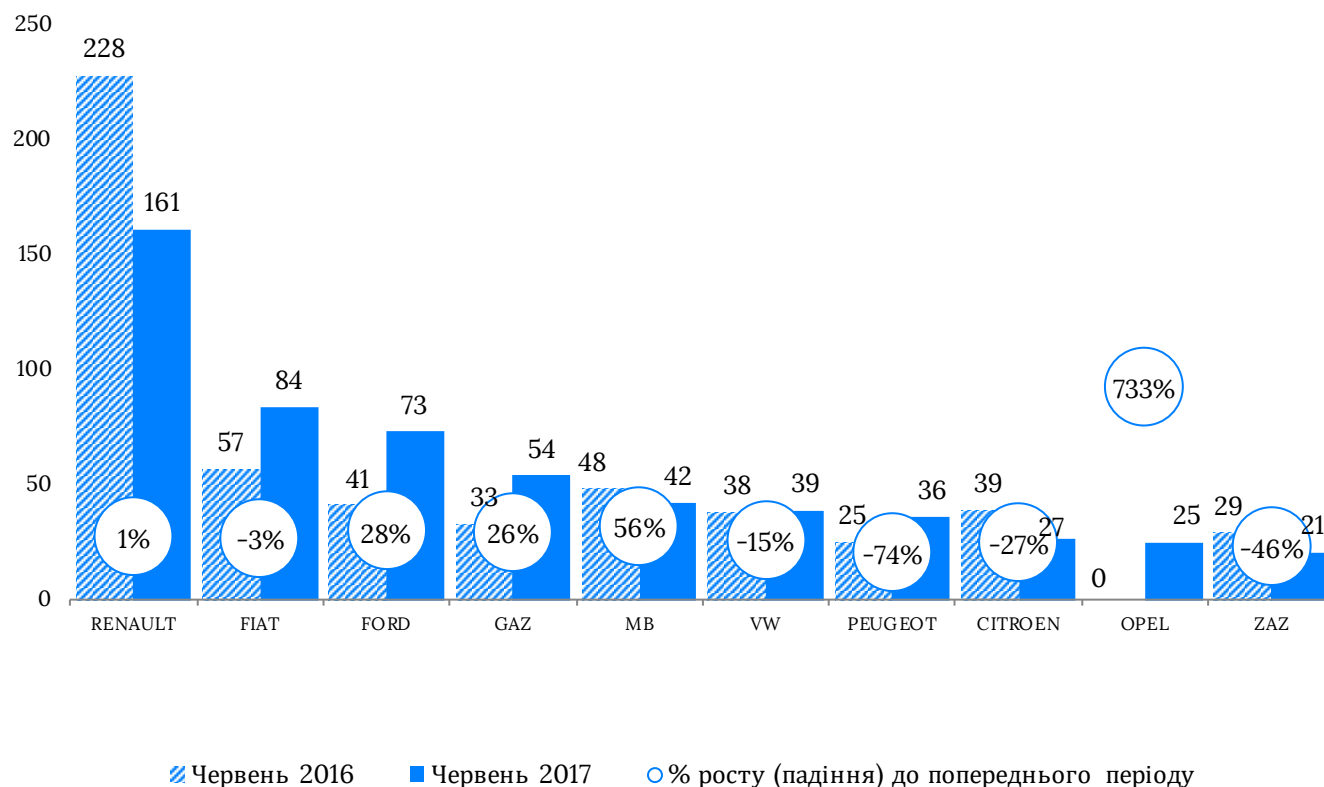
▨ Травень 2017

■ Червень 2017

○ % росту (падіння) до попереднього періоду

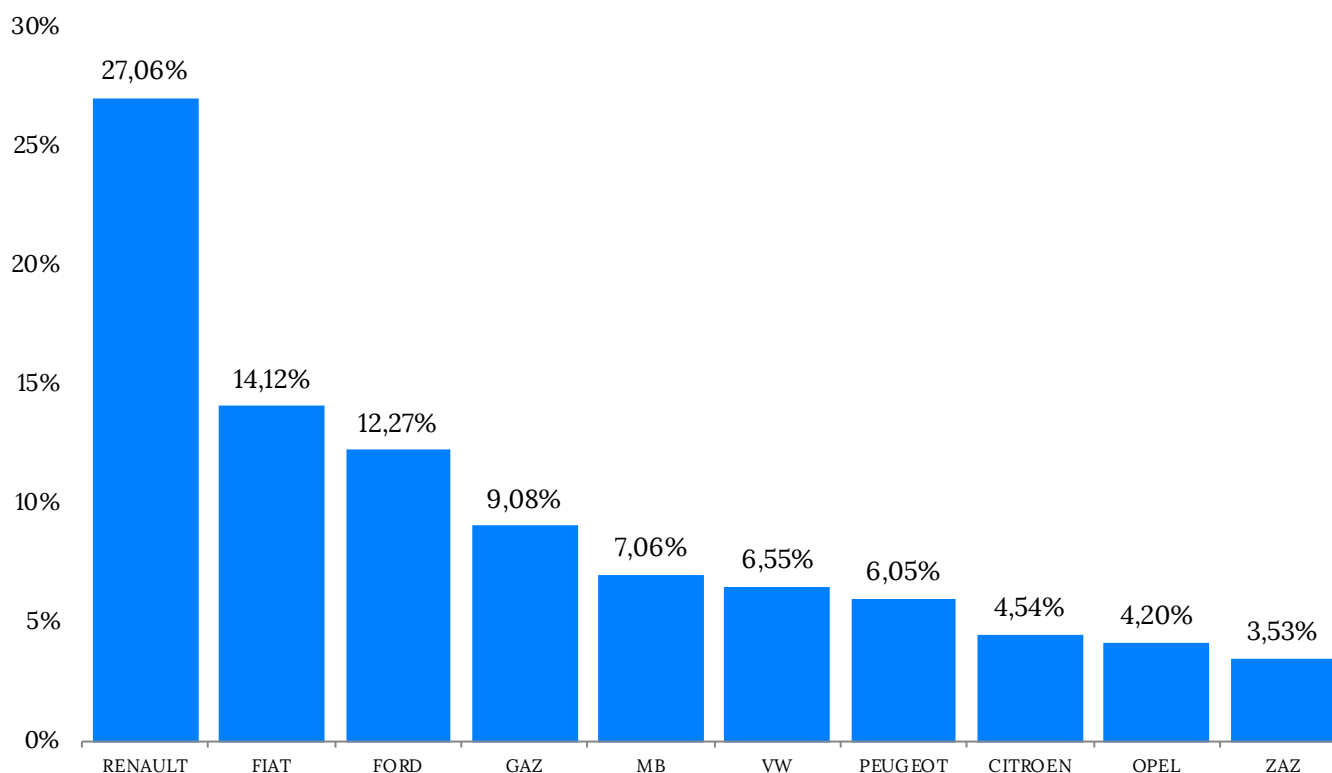
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(червень 2016 та червень 2017, шт. та % росту період до періоду)



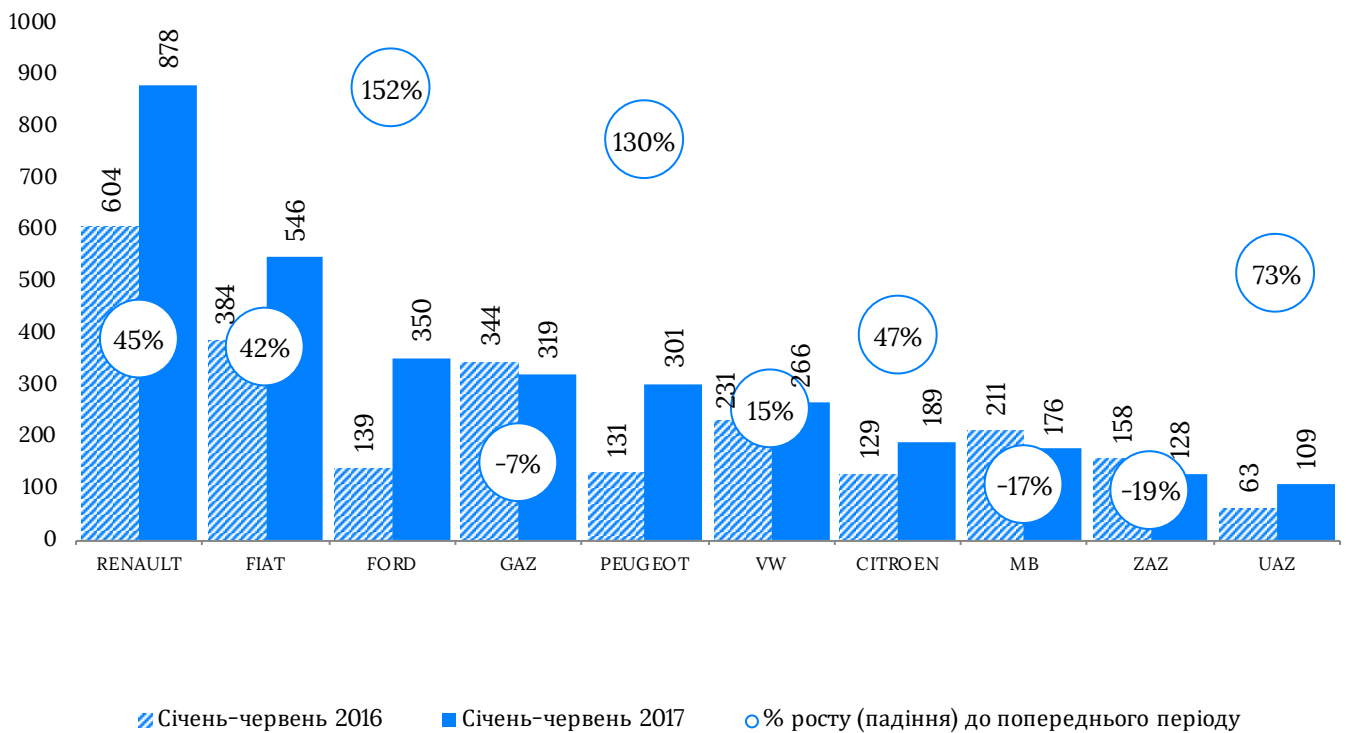
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(червень 2017, % від усіх проданих LCV)



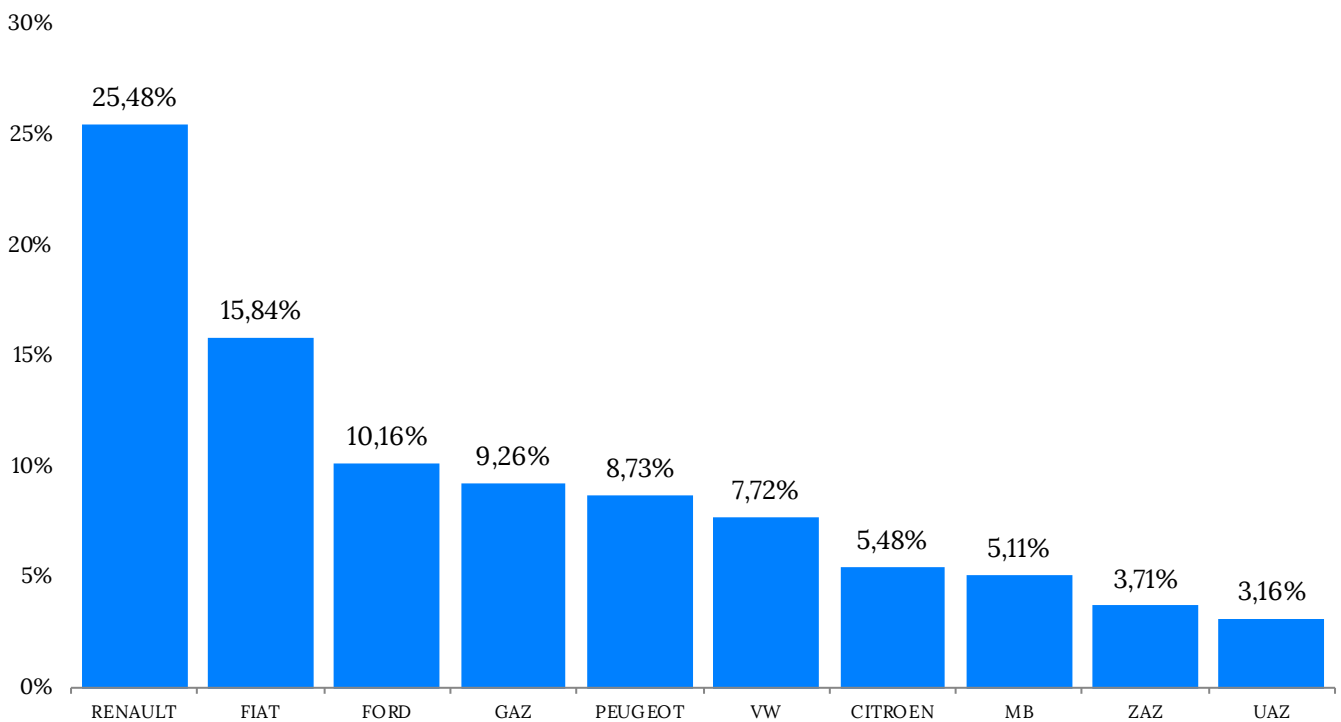
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(січень-червень 2016 та січень-червень 2017, шт. та % росту період до періоду)



ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(січень-червень 2016 та січень-червень 2017, шт. та % росту період до періоду)





Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

№6-7 (47-48) від 27.07.17

**Офіційне видання Федерації роботодавців
автомобільної галузі України**

review@fra.org.ua
fra.org.ua

Росповсюджується безкоштовно в електронному вигляді.