



ФЕДЕРАЦІЯ РОБОТОДАВЦІВ
АВТОМОБІЛЬНОЇ ГАЛУЗІ

№3 (3) ВІД 30.08.13

Review

AUTOMOTIVE INDUSTRY

СІМ РОКІВ НЕЩАСТЬ

Найтяжчий за останні два десятиліття період для європейських автовиробників триватиме щонайменше до 2016 року

СТАБІЛЬНИЙ ХВОРИЙ

Чотирнадцятимісячне падіння української економіки сповільнилось, але не зупинилось: автопром у лідерах з кінця

РОТАЦІЯ КИТІВ

Автовиробники із Китаю змінюють структуру українського ринку: досвід і довіра покупців поки не допомагають лідерам втримати старі позиції

ГАРЯЧИЙ ЛИСТОПАД

Підписання Угоди з ЄС може стати ключовим моментом в сучасній українській історії. Але чи маємо ми запасний план? І чи має його сам ЄС?

ПРОФІЛАКТИКА

Випереджаючи можливу стагнацію національної економіки, уряд РФ розширює програми допомоги російському автомобілебудуванню



Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

№3 (3) від 30.08.13

Офіційне видання Федерації роботодавців автомобільної промисловості України

Редактори:
Чепіжко О.С.
Шендеровський С.К.

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

В розділі «Виробництво» використані дані «Укравтопрому».

В розділі «Продажі» використані дані AUTO-Consulting.

Росповсюджується безкоштовно в електронному вигляді.

ЗАМІСТЬ ПЕРЕДМОВИ

Варто визнати: все складніше шукати приводи для оптимізму, спостерігаючи за відчайдушними спробами вітчизняного та світового автопрому повернутись в старі-добрі часи, віднесені вітром кризи, яка навіть не постукавши у двері нахабно увірвалася на поріг декілька років тому, та все ж варто спробувати. Ще раз.

Нумо, зазирнемо у шпаринку до Європи. Дамоклів меч неминучого скорочення виробничих потужностей для досягнення хоча б 75-відсоткового рівня їх завантаження безжально навис над європейськими виробниками. Альтернативи закриттям і вивільненням промислових та трудових ресурсів немає. І це вже не просто визнання проблеми лідерами країн ЄС. Це вже факт. Його наслідок - соціальне невдоволення громадян, яке вимагає від національних урядів демонстративно простягнути галузі рятівну руку допомоги. Немає нічого дивного в тому, що французький уряд кидає усі сили на порятунк PSA, пропонуючи державні гарантії та пільгове кредитування. Вкотре. Не варто шуткувати з галуззю, що створює шестикратний мультиплікативний ефект зайнятості. Галузі, що без зайвої скромності, є частиною гордості нації. Поки що. Чи дозволять потуги уряду пом'якшити падіння? Ймовірно, так. Чи стане від цього спокійніше в передмістях Парижа, Марселя та Ліону? Навряд чи. Се ля ві.

На протигагу опатній Старій Європі Китай з властивою йому енергійністю вже кілька років поспіль намагається в найкращих комуністичних традиціях не просто наздогнати, а перегнати Америку. Рахунок 7,79 : 7,74 (мільйонів легкових автомобілів – продажі першого півріччя поточного року) на користь США. Поки що. Однак, не зважаючи на значні шанси Піднебесної на перемогу у цьому великому автомобільному протистоянні, економіка Китаю балансує над

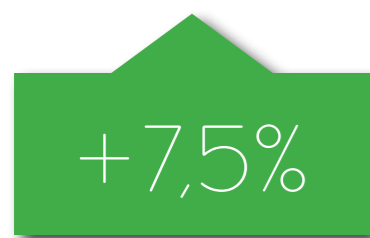
прірвою нестабільності. Помірність росту ринку та уповільнення економічного зростання на фоні посилення державного регулювання – основні лейтмотиви ризикованої ставки європейських гравців. Усе на червоне? Ризикуєте, панове, до речі, ризик – річ не завжди виправдана.

Та досить вже заглядати у чужі вікна, коли вдома теж є на що подивитись. Непохитний нервовий оптимізм уряду викликає щонайменше занепокоєння і навіть (ба більше!) – відчуття тривоги не тільки за галузь, а й за економіку країни в цілому. До речі, вона, економіка, згідно з урядовими про-гнозами, має зрости на 3,5% за підсумками року. Не вірите? Шкода! Схоже, уряд має намір розповідати нам мантру про «покращення» щонайменше до 2015 року. На жаль, промислове виробництво (що стрімко котиться вниз), об'єми експорту (що не відстають від останнього) та резерви Національного банку (що вже давно не відчували себе такими кволими) не читають новин. М'яко кажучи невпевненість у подальшій співпраці, а відтак і фінансуванні, з МВФ – просто ніщо у порівнянні зі світлим майбутнім та вже майже фактом того, що вся країна знов як у 2008 (СОТ) «вступить» у три літери (ЗСТ), дарма що інші дві (РФ) не без наслідків проти. Невблаганний оптимізм уряду коштуватиме багато. Рахунок, як і завжди, сплачуватиме бізнес, нажаль, на відміну від уряду, не векселями.

Не зважаючи на зміну курсу попереду на турбулентність наших регуляторних умов майже непридатну для подальшого пілотування, ми все ж продовжуємо політ. Де здійснить посадку наш літак і чи не буде вона аварійною – це вже інше питання. А наразі радимо вам залишити паски безпеки застібнутими впродовж усього польоту. Задля вашої ж безпеки.

На титульній сторонці. Головний корпус заводу (кластеру) Packard в Детройті, якому,

як і багатьом американським автовиробникам, не вдалось пережити рецесію кінця 1950-х.



ОБСЯГ ІНОЗЕМНИХ
ІНВЕСТИЦІЙ*



ОБОРОТ
РОЗДРІБНОЇ ТОРГІВЛІ**

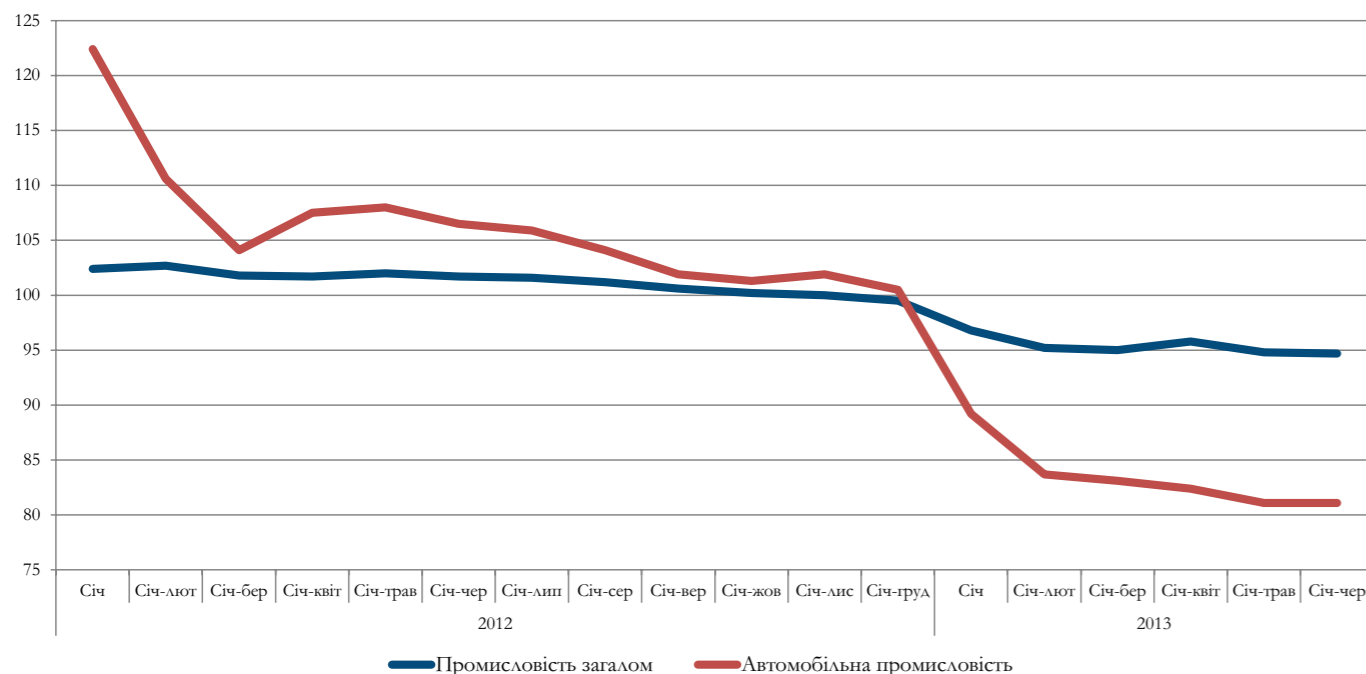


ВИКОНАННЯ
БУДІВЕЛЬНИХ РОБІТ***

* За січень-червень 2013 до січня-серпня 2012 року, Держстат
** За січень-липень 2013 до січня-липня 2012 року, Держстат

ТЯЖКИЙ СТАБІЛЬНИЙ ХВОРИЙ

ІНДЕКС ПРОМИСЛОВОГО ВИРОБНИЦТВА
(у % до відповідного періоду попереднього року)



джерело: Державна служба статистики

Обсяг промислового виробництва в Україні в липні 2013 року знизився на 4,9% до липня 2012 року, що краще за червень і травень, коли зниження промвиробництва становило відповідно 5,7% і 9,3%. Тривале падіння сповільнилось, але не припинилось.

Про це йдеться у попередньому повідомленні Держстату, передає «Економічна правда».

Загалом за підсумками семи місяців спад становив 5,3%, що відповідає показнику за підсумками півріччя, але гірше 5,2% за підсумками п'яти місяців

і 4,2% - за підсумками чотирьох місяців. Статистичне відомство також уточнило, що в липні порівняно з червнем поточного року промвиробництво зросло на 5,1%.

У розрізі галузей економіки ситуація видається ще гіршою. Наприклад, падіння автомобільної та хімічної промисловості за січень-липень поточного року склало 18,9% (відповідно до аналогічного періоду 2012 року). Гірша ситуація тільки у сфері виробництва електричного устаткування, де падіння перевищило 20%.

Позитивною динамікою можуть похвалитись лише три сфери промисловості: виробництво основних фармацевтичних продуктів (119,7%), виготовлення виробів з деревини та виробництво паперу (103,6%) і добування металевих руд (102,%)

Падіння промислового виробництва триває вже чотирнадцятий місяць. Востаннє ріст промисловості (місяць до місяця) Держстат зафіксував в травні минулого року. Загалом промвиробництво в Україні минулого року скоротилося на 1,8%.

На цьому тлі доволі радісними

18,9%

Становить падіння Індексу промислового виробництва за січень-липень поточного року (до аналогічного періоду 2012 року; 81,1% період до періоду) для автомобільної промисловості. В серпні минулого 2012 року аналогічний показник перевищував минулорічний на 5,9% (105,9% січень-серпень 2011 року до січня-серпня 2012 року). Загалом по економіці падіння становить 5,3%.

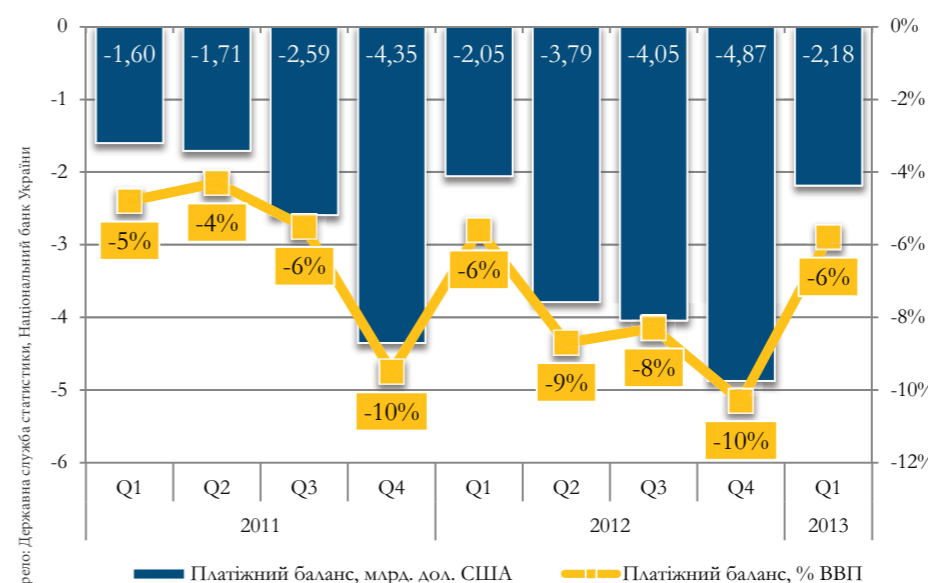
\$794,4 МЛН.

Склад дефіциту зовнішньоторговельного балансу за перше півріччя поточного року, повідомляє Держстат (попередні дані). За аналогічний період попереднього року значення показника становило \$3,8 млрд. Найбільших змін зазнало сальдо торгівлі з країнами-учасниками СНА: дефіцит у \$2,2 млрд., що спостерігався у січні-червні 2012 року, змінився на профіцит в \$1,4 млрд. в 2013 році.

7,1%

Зросли наявні доходи, що можуть бути використані населенням на придбання товарів та послуг у I кварталі 2013 року порівняно з відповідним періодом попереднього року. Номінальні доходи населення за аналогічний період зросли на 7,0%. Зростання реального наявного доходу визначено з урахуванням цінового фактору, становило 7,6%, повідомляє Держстат.

ПЛАТІЖНИЙ БАЛАНС
(за 2011-2013 роки, поквартально)



джерело: Державна служба статистики, Національний банк України

є позитивні результати зовнішньої торгівлі товарами та послугами, які у травні дозволили поліпшити відповідний показник шість місяців. Негативне сальдо зовнішньої торгівлі за підсумками січня-травня скоротилося у 2,3 рази - 2,4 млрд доларів, проти 5,7 млрд доларів за січень-травень 2012 року. Основною причиною формування позитивного сальдо зовнішньої торгівлі товарами за підсумками травня, стало перевищення темпів падіння імпорту товарів над експортом. Головним чином це зумовлено позитивними змінами у сальдо торгівлі мінеральними продуктами на 3,6 млрд доларів та продукції машинобудування - на 1,2 млрд доларів. Незначне покращення сальдо також відбулося в торгівлі промисловими товарами (на 187,5 млн доларів), продукції хімічної промисловості (на 51,3 млн доларів) та деревини і виробів з неї (на 3,2 млн доларів).

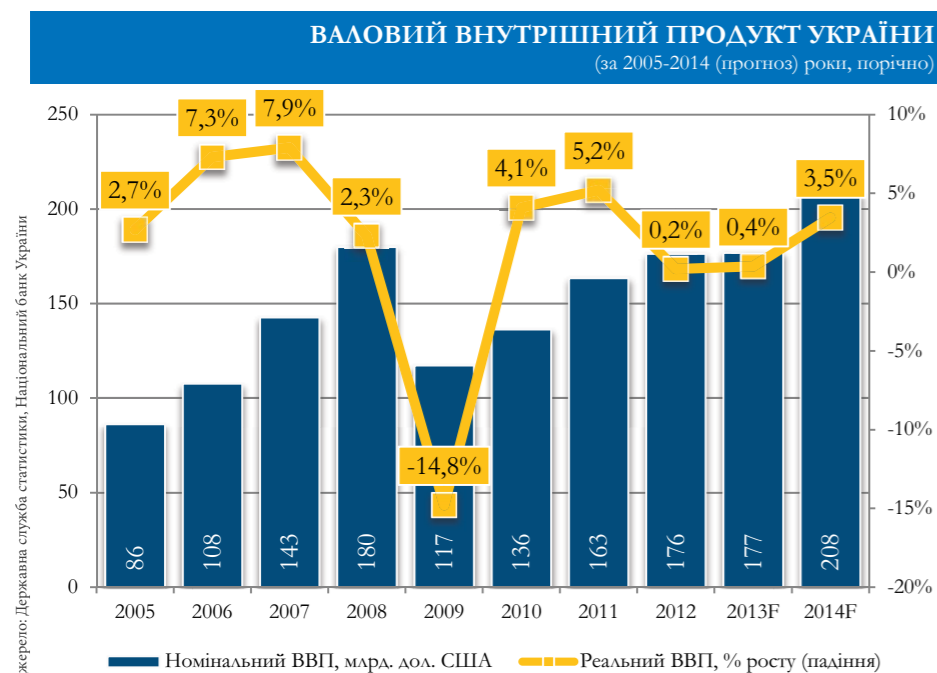
Паралельно з цим слід відзначити також певне падіння експорту за перші п'ять місяців, що зокрема зумовлено

погіршенням кон'юнктури на зовнішніх ринках українських товарів. Не в останню чергу роль відіграло зниження цін та попиту на українську сталь з відповідним пониженням індексу цін з 348 на початку року до 154 пунктів у липні (у 2,5 рази).

При цьому індекс інфляції споживчих цін у порівнянні до відповідного періоду попереднього року залишився майже незмінним на рівні 0,2%, в той час як індекс споживчих цін виріс до 6,6%, що, можливо, є певним позитивним сигналом в покращенні ринку промислової продукції. Частково ріст цін на промислову продукцію зумовлений скоріше ростом цін на енергоносії, ніж попитом на неї.

Згідно з попередніми даними Держстату за перше півріччя поточного року, скорочення дефіциту торговельного балансу триває. За шість місяців 2013 року значення показника зросло майже у 4,7 рази: 0,79 проти 3,79 млрд. дол. США роком раніше.

I ТИ, ВВП?



У другому кварталі 2013 року ВВП, у порівнянні з аналогічним періодом минулого року, знизився на 1,1%, повідомляє Державна служба статистики. Україна залишається єдиною країною СНД з негативною динамікою Валового внутрішнього продукту.

Деяку надію вселяють попередні дані національного статистичного відомства, які представив прем'єр-міністр Азаров на своїй сторінці у Facebook. Згідно з ними, ріст ВВП у липні (до червня) становим 2,5%, що залишає невеликі шанси на позитивне значення показники за результатами дванадцяти місяців. Вимушені, однак, зазначити, що на час публікації номеру жодних офіційних даних Держстату опубліковано не було.

Нагадаємо, що найбільш оптимістичний прогноз росту ВВП був представлений саме національним урядом. Згідно з його прогнозами, ріст показни-

ка за підсумками року становитиме 2,5% - 3,4%. Наприклад, оптимістичний сценарій Держстату, озвучений в кінці першого кварталу, передбачав падіння ВВП на 1,1%.

Прогноз ЄБРР, опублікований на початку травня, передбачав сповільнення ВВП на -0,5%, а Міжнародний валютний фонд прогнозував ріст ВВП на рівні 0%.

Позитивну динаміку ВВП передбачала міжнародна аудиторська компанія EY (0,3%), Всесвітній банк (1%) та Standart & Poors (1%).

Таким чином, консенсус-прогноз росту ВВП в 2013 році від міжнародних організацій становить 0,4%.

Жодні з цих даних не враховують сучасний стан російсько-українських відносин, які, на думку управляючого партнера компанії Capital Times Еріка Наймана, можуть обійтись національній економіці втратою 4,5% ВВП.

O, МРІЇ



Міністерство фінансів розраховує фінансувати дефіцит держбюджету-2014 за рахунок масштабної приватизації, повідомляє видання «Капітал».

У наступному році надходження від приватизації до держбюджету можуть скласти 17 млрд грн. Такий прогноз закладає Міністерство фінансів у своїх розрахунках до держбюджету на 2014 рік. Ці кошти стануть джерелом фінансування дефіциту держбюджету, запланованого на рівні 3% ВВП. Очікувані доходи від приватизації в півтора рази перевищують заплановані на цей рік, враховуючи той факт, що, на думку експертів, й нинішній прогноз сильно завищений: за перше півріччя до бюджету від продажу держпідприємств вдалося зібрати лише 0,17 млрд. грн, тобто всього 8,79% від запланованого.

На думку Рахункової палати, причина зриву плану приватизації в тому, що на продаж виставляються непривабливі і малоліквідні підприємства.

ПІШЛИ В ДРУК



Кабінет міністрів України доручив Державній казначейській службі випустити векселі під заборгованість держави перед одержувачами бюджетних коштів (без врахування боргів по зарплаті і соцвиплат) і заборгованість з різниці в тарифах, повідомляє видання «Капітал».

У всіх випадках векселі будуть випущені на термін до п'яти років і з прибутковістю в 5% річних. Один вексель буде коштувати 500 тис. грн., проте розраховувати на його отримання можна і при меншій заборгованості. Наприклад, підприємства, яким держава заборгувала з різниці в тарифах 10 тис. грн. і більше, зможуть отримати векселя в рахунок цього боргу, якщо пообіцяють направити їх на оплату використаного газу та інших енергоносіїв.

Очікується, що випуск векселів знизить навантаження на видаткову частину бюджету. За розрахунками Міністерства фінансів, наведеним у проекті держбюдже-

ту на 2014 рік, якщо в нинішньому році оформити у вигляді векселів кредиторську заборгованість на суму 6,1 млрд грн., то в наступному році на їх погашення та обслуговування знадобиться всього 1,5 млрд грн. Не менш значне полегшення принесе і випуск ПДВ-векселів.

Як відзначає видання, станом на 1 липня кредиторська заборгованість держбюджету становила 6,8 млрд грн., місцевих бюджетів - 8,9 млрд грн. Підтверджена перевіркою заборгованість з компенсації ПДВ - 4-4,5 млрд грн. Борги на суму ще 7 млрд грн. знаходяться на розгляді в судах.

Нагадаємо, закон про векселі набув чинності 27 липня. За словами автора документа Валерія Омельченка, запровадження механізму реструктуризації бюджетної заборгованості державного бюджету з застосуванням фінансових векселів позитивно позначиться на витратах держбюджету.

15,6%

Доходів бюджету може скласти **обслуговування державного боргу в 2014 році**, згідно з песимістичним сценарієм розвитку Міністерства фінансів, при умові зниження обмінного курсу до 8,7 грн./дол. США. Як повідомляє видання «Капітал», оптимістичний ж сценарій розвитку передбачає направлення 13,5% доходів державного бюджету на обслуговування зовнішніх запозичень.

\$5,5 млн./году

Можуть становит **втрати агропромислового комплексу** через проблеми на українсько-російському кордоні. Таку оцінку озвучили в асоціації «Український клуб аграрного бізнесу». Найбільшої шкоди зазнають виробники шоколаду, сирів, хлібобулочних виробів, свинини, плодівих та овочевих соків. Річний експорт підприємств АПК в Російську Федерацію перевищує 2 млрд. дол. США.

8,75 грн./дол.

Становитиме **курс національної валюти до долара США** до початку літа наступного року, прогнозують аналітики компанії Investment Capital Ukraine. Їх базовий сценарій розвитку економіки передбачає ведення урядом гнучкої економічної політики, яка дозволить продовжити співробітництво з Міжнародним валютним фондом вже з початку 2014 року.

ГАРЯЧИЙ ЛИСТОПАД: ПЛАН «Б»?



ОЛЕКСАНДР СУШКО,

науковий директор Інституту євро-атлантичного співробітництва



АМАНДА ПОЛ,

експерт брюссельського аналітичного центру European Policy Center



ВОЛЬФ ДІТРИХ ГАЙМ,

Надзвичайний та повноважний посол Австрії в Україні

Є Угода і обидві сторони дуже зацікавлені в тому, щоб зробити останній крок. Але є ряд питань, що створюють перешкоди та ставлять під сумнів цей крок. Мабуть, Ви також чули розмови про План А та План Б, і про те, що може трапитися у різних випадках.

Коли ми запитали комісара [з питань розширення та Європейської політики сусідства Штефана] Фюле під час його візиту в лютому, що трапиться, якщо Угода про Асоціацію не буде підписана на листопадовому саміті, відповіді не було. А не було її тому, що ЄС, насправді, не має конкретного Плану Б. Окремі люди можуть розглядати такий сценарій, але ні у кого немає плану на цей випадок. Ні у Брюсселі, ні у столицях країн-членів ЄС.

В нас є ряд складних та багаторівневих проблем. Найбільша з них – це втрата довіри між офіційним Києвом, інституціями Європейського союзу та країнами-членами ЄС. Тому, на мою думку, зараз не зовсім хороший час, щоб бути оптимістами.

Ще рік тому я б охарактеризувала політику ЄС стосовно України як хаотичну. На сьогодні ситуація змінилася – існує офіційно узгоджений підхід та зменшилася кількість риторики про недоцільність подальшого руху з Україною.

Я не думаю, що ЄС очікує на відповідність України абсолютно всім [заявленим] критеріям. Скоріше мова йде про 60-70% ключових позицій в питаннях судової системи, реформи виборчого законодавства та конституційної реформи, які були б достатніми, щоб задовольнити Євросоюз.

Якщо Угода не буде підписана, то це свідчитиме про провал політики Східного партнерства, навіть із поточними результатами Грузії та Молдови. Роль України та глибина її відносин з ЄС є просто неспівмірними за важливістю. Україна важлива у інтеграції всього регіону і якщо її залишити нестабільною, то це вплине на весь регіон.

Україна важлива у інтеграції всього регіону і якщо її залишити нестабільною, то це вплине на весь регіон.

Саме цей рік має всі передумови, щоб стати роком реформ. Малоімовірно, що наступний рік забезпечить можливості для системних та структурних змін, як через справи в ЄС, так і через передвиборчий період в Україні.

Я б хотів звернути увагу на ціну, яку Україні доведеться заплатити за втілення Угоди про асоціацію та Зону вільної торгівлі з ЄС. Будуть окремі сектори, регіони та бізнеси, які опиняться в негативному становищі, це без сумнівів. Але будь-які суттєві зміни несуть з собою і труднощі. Адаптація до нового формату може бути болісною, але саме це і є модернізацією. А Угода про асоціацію – це драйвер модернізації.

Плану Б не існує. Якщо Угода про асоціацію не буде підписана цього року, це матиме негативні наслідки для України. В торгівлі – це переорієнтація та зменшення торгівельних можливостей. В енергетиці – зростання залежності та недостатня енергоефективність. Ми спостерігатимемо повільну модернізацію, а в гіршому випадку – втрату Україною суверенітету.

ЩО ДАСТЬ ПРІОРИТЕТ?



фото: eurocar.com.ua

Кабмін схвалив проект постанови, який стверджує список пріоритетних галузей економіки, в яких стимулюється інвестиційна діяльність з метою створення нових робочих місць.

Як зазначає lb.ua, цей перелік вже розглядався і був схвалений урядом при розгляді 15 травня 2013 проект закону «Про внесення змін до деяких законів України щодо стимулювання залучення інвестицій». Тепер, за пропозицією Мінінфраструктури, до пріоритетних галузей економіки були віднесені курортно-рекреаційна сфера та туризм.

Таким чином, затверджений Кабміном список пріоритетних галузей економіки, а також напрямків діяльності в рамках цих галузей, виглядає так: агропромисловий комплекс (виробництво, зберігання харчових продуктів); житлово-комунальний комплекс (створення об'єктів повожден-

ня з відходами та будівництво, реконструкція та технічне переоснащення у сфері теплопостачання, централізованого водопостачання та водовідведення); машинобудівний комплекс (виробництво комп'ютерів, електронної та оптичної продукції, машин та устаткування, електроустаткування, автотранспортних та інших транспортних засобів); транспортна інфраструктура (будівництво, реконструкція та технічне переоснащення у сфері транспортної інфраструктури); курортно-рекреаційна сфера та туризм (будівництво курортно-рекреаційних об'єктів та об'єктів туристичної інфраструктури).

«З метою усунення дублювання стимулюючих норм у перелік включені ті галузі, які сьогодні не мають державної підтримки у вигляді пільгових режимів оподаткування, передбачених Податковим та Митним кодексами України», - зазначив директор департаменту Мінекономрозвитку Віктор Коваленко.

СТАНДАРТ



фото: akko.ua

Кабінет міністрів України прийняв рішення про перехід на паливні стандарти Євро-3, Євро-4 та Євро-5. Про це повідомив міністр енергетики та вугільної промисловості Едуард Ставицький, передає «РБК-Україна».

«Прийнято рішення ... згідно з національним планом дій з переходу на Євро-3, Євро-4, Євро-5», - сказав міністр. Він також запевнив, що Шебелинський ГПЗ не буде закритий після остаточного переходу України на стандарт Євро-3. Пан Ставицький переконаний, що уряд зробить усе можливе для того, що наалогодити там виробництво світлих нафтопродуктів сучасних стандартів.

Євро-3 - екологічний стандарт, що регулює вміст шкідливих речовин у вихлопних газах транспортних засобів з дизельними і бензиновими двигунами. Був введений в Євросоюзі в 1999 р. і замінений стандартом Євро-4 в 2005 році. У 2009 році Євро-4 був замінений на стандарт Євро-5.

* Повністю доповіді експертів доступні на сайті International Centre for Policy Studies

СОТ: 2018

Президент Володимир Путін підписав прийнятий Держдумою закон про державну підтримку виробників автомобілів і автокомпонентів, що працюють в рамках промислового виробництва, повідомляє «Укравтопром». Закон був розроблений в рамках плану дій уряду РФ, спрямованих на адаптацію окремих галузей економіки до умов СОТ.

На сьогодні підприємства автопрому Росії можуть ввозити в країну комплектуючі для виробництва машин по нульовим або зниженим митним ставкам. Відповідно до домовленостей про приєднання РФ до СОТ, всі пільги будуть скасовані з 1 липня 2018 року. Проте ряд інвестиційних угод були укладені на термін до 2020 року.

У зв'язку з цим Російська Федерація з 1 липня 2018 буде надавати таким компаніям державну підтримку у формі субсидій, наданих їм з федерального бюджету, а також в інших формах, передбачених законодавством РФ. Правила надання підтримки будуть встановлені урядом РФ. Така цільова допомога повинна вразовуватись при формуванні федерального бюджету на 2018-2020 роки.

В документі також передбачено аналогічну державну допомогу у разі, якщо до 1 лютого 2014 року наберуть чинності закони та інші нормативні правові акти, що вводять будь-які додаткові платіжні зобов'язання, за винятком податкових, або скасовують пільги, пов'язані з такими платежами.

ПЕРШИЙ МІЛЬЙОН



За даними інформаційного агентства «Auto-Dealer-СПб», у липні петербурзький автокластер подолав позначку в 1 млн. автомобілів, які були випущені в місті з моменту старту проекту в 2006 році.

Загалом, у січні-липні 2013 року петербурзькі автомобільні заводи Toyota, GM, Nissan і Hyundai випустили 224 700 машин, що на 4% більше аналогічного періоду минулого року. Тим не менш, падіння виробництва триває: в липні поточного року заводи кластеру випустили 24 100 машин, що на 28% менше, ніж у липні попереднього року. Зниження випуску автомобілів почалося ще в травні. Тоді воно складало 12% (до травня 2012 року). У червні-липні цього року в Санкт-Петербурзі вироблено 56 200 машин, що на 3% менше аналогічного періоду минулого року.

На думку генерального директора «Auto-Dealer-СПб» Михайла Чаплигіна, головна причина негативних показників літніх місяців – виробничі відпустки заводів, що входять до кластеру. Наприклад, заводи Toyota, Nissan та Hyundai

перебували на канікулах два липневих тижні, а завод GM не працював майже місяць – з 22 липня по 24 серпня.

«Сподіваємось, що позитивно на виробничих планах виробників восени позначиться програма пільгового автокредитування, у якій беруть участь 4 моделі, що випускаються в Петербурзі», - відмітив пан Чаплигін.

З березня 2011 року з метою стимулювання автовиробників в локалізації виробництва автокомпонентів урядом Російської Федерації було введено новий режим промислового складання автомобілів. Відповідно до нього, іноземним компаніям, локалізація виробництва яких з моменту укладення угоди протягом шести років досягне 60%, будуть надані умови для ввезення комплектуючих за зниженими митними ставками. Очікується, що такі заходи дозволять збільшити щорічний обсяг виробництва автомобілів в Санкт-Петербурзькому кластері до 1 млн. авто в рік вже до 2018 року.

АВТО ЯК РОЗКІШ

З 1 січня 2014 року в Росії з легкових автомобілів вартістю від трьох мільйонів рублів (721,3 тис. грн.) буде стягуватися підвищений транспортний податок. Про це йдеться у відповідному законі, підписаному президентом Володимиром Путіним, повідомляє «Економічна правда».

Як повідомляється, до статті 362 Податкового кодексу Росії внесені зміни, відповідно до яких

з машин вартістю від трьох до п'яти мільйонів рублів (721,3 - 1202,1 тис. грн.) буде стягуватися податок з коефіцієнтами 1,1, 1,3 і 1,5 (залежно від року випуску).

«Для автомобілів вартістю від п'яти до десяти мільйонів рублів (1,2 - 2,4 млн. грн.) буде стягуватися податок з коефіцієнтом 2, для машин вартістю від 15 мільйонів рублів (3,6 млн. грн.) - з коефіцієнтом 3. Вартість автомобіля буде визначати Мінпромторг на підставі мит-

них даних, відомостей про угоди і іншу статистику», - йдеться в повідомленні.

Законопроект про податок на розкішні автомобілі був схвалений Держдумою на початку липня цього року. Спочатку планувалося стягувати підвищений податок з автомобілів дорожче п'яти мільйонів рублів, однак до другого читання документ виправили, знизивши планку до трьох мільйонів.

Планувалося також ввести окремий податок на розкіш, проте від цієї ідеї згодом відмовилися.

КАДРИ

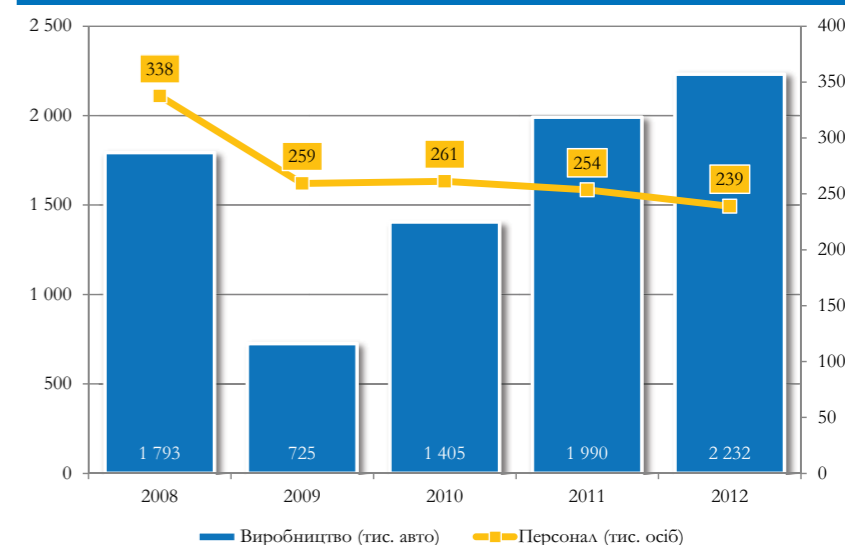
Кількість працівників, зайнятих на російських автомобільних заводах і підприємствах, що випускають комплектуючі, скоротилася з 2008 року на 29% - до 238 тисяч 884 осіб. При цьому з квітня 2012 по квітень 2013 чисельність працівників автоіндустрії зменшилася ще на п'ять відсотків. Про це з посиланням на дослідження «АСМ-холдингу» повідомляє motor.ru.

Звільнення були пов'язані з бажанням компаній оптимізувати чисельність персоналу. Так, Горьковський автозавод скоротив штат удвічі, а «АвтоВАЗ» - на чверть. При цьому за останні дванадцять місяців кількість задіяних в роботі людей у першого підприємства збільшилося на 5% (до 8 934 осіб), у другого - на 2,4% (до 68 тисяч осіб).

При цьому, незважаючи на постійне скорочення кількості працівників, обсяг випуску автомобілів постійно зростає з 2009 року.

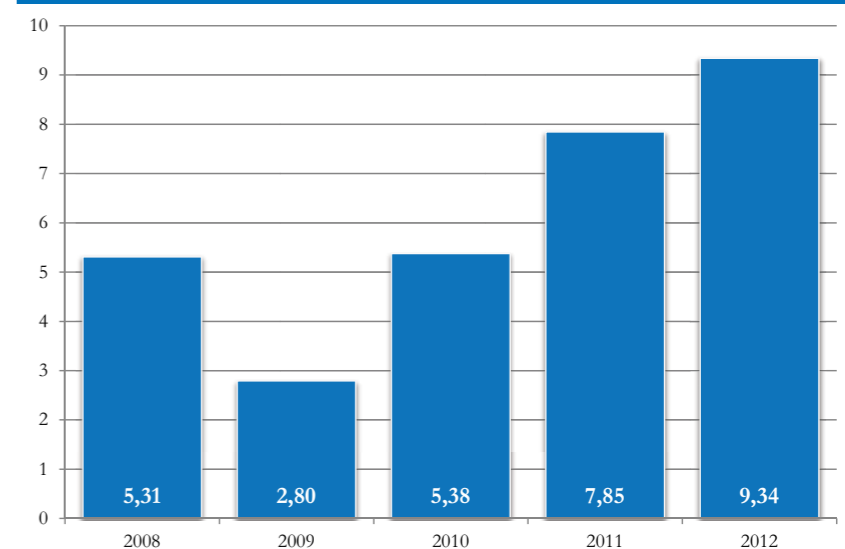
ДИНАМІКА ЧИСЕЛЬНОСТІ ПЕРСОНАЛУ ТА ВИПУСКУ АВТО

(тис. осіб та тис. шт. відповідно)



ДИНАМІКА ПРОДУКТИВНОСТІ АВТОМОБІЛЬНОЇ ГАЛУЗІ

(авто на одного працівника)



ОДИН ДЛЯ ВСІХ



фото: reuters.com

Проект закону, який поширює дію утилізаційного збору на всіх автовиробників, буде прийнятий Державною думою в листопаді 2013 року, повідомив перший заступник голови комітету промисловості парламенту РФ, перший віце-президент Союзу машинобудівників Росії Воло-

димир Гутен, повідомляє видання «Дело».

«Швидше за все, поправки до закону про утилізаційний збір з метою вирівнювання умов сплати збору на вітчизняну техніку та іномарки в першому читанні будуть розглянуті на початку осінньої сесії депутатів нижньої палати парламенту, а остаточно

прийняті - в листопаді 2013 року», - наводить слова Гутенева.

Раніше уряд Російської Федерації вніс до Держдуми законопроект, згідно з яким російські автовиробники будуть сплачувати утилізаційний збір. Передбачалося, що в разі ухвалення закон вступить в силу з 1 липня 2013 року. Однак парламентарі не встигли затвердити документ у весняну сесію і відклали його розгляд на осінь. Тепер ЄС вирішив запустити формальну процедуру вирішення спору до СОТ, і минулого тижня отримав від Євросоюзу офіційне повідомлення про початок консультацій про правомірність стягування Російською Федерацією утилізаційного збору на іноземні авто.

Утилізаційний збір в даний час сплачується при імпорті і нових, і старих транспортних засобів,

ми, виданими на придбання машин не дорожче 750 тис. руб., і маса яких не перевищує 3,5 т.

Субсидії надаються за кредитами, що відповідають наступним вимогам:

- автомобіль раніше не перебував на реєстраційному обліку, відповідно до законодавства Росії, не оформлявся на фізичну особу і був виготовлений не більше одного року до дати видачі кредиту;
- фізичною особою внесено передоплату за придбаний автомобіль в розмірі не менше 15% від її вартості;
- термін дії кредитного договору не перевищує 36 місяців.

Заходи, запропоновані Мін-

однак вітчизняні виробники можуть надати федеральним органам гарантію безпечної утилізації транспортного засобу в майбутньому. Ця відмінність викликало занепокоєння ЄС, і наприкінці лютого Міністерство економіки оголосило, що російські виробники будуть зобов'язані сплачувати ті ж збори, що й іноземні.

«Поряд з можливими кроками назустріч, у відповідності з умовами СОТ з вирівнювання умов для вітчизняних і зарубіжних виробників, не виключаю, що має сенс повернутися до коректування закону про утилізаційний збір з метою зниження підвищувальних коефіцієнтів для нової техніки, як для вітчизняних, так і зарубіжних виробників. Що ж до постачальників вживаного автотранспорту, вважаю за необхідне зберегти розроблену шкалу коефіцієнтів», - заявив Гутен.

промторгом, абсолютно не обґрунтовані ні ситуацією на ринку, ні наявністю зайвих коштів у бюджеті, вважає провідний експерт УК «Фінам Менеджмент» Дмитро Баранов.

«Ситуація на автомобільному ринку не настільки складна і не настільки повторює ситуацію 2008-2009 років, коли таку міру варто було б вводити. По-друге, дуже дивно, що програма досить тихо запущена, тому що раніше не говорилося про те, що є кошти на цю програму в бюджеті - не зовсім зрозумілими є джерела фінансування. По-третє, навряд чи варто очікувати, що програма допоможе серйозно нашому злетка стагнує авторинку. Загалом ринок не падає, а плавно знижується», - розповідає Баранов.

VIVE LA PSA!



фото: psa-peugeot-citroen.com

Єврокомісія схвалила план допомоги концерну PSA Peugeot на 7 млрд євро з боку уряду Франції, повідомляє «РБК-Україна».

Насправді автовиробниче об'єднання отримало ці кошти від офіційного Парижа ще в 2012 році, але їх виділення було неможливим без спеціальної санкції Євросоюзу. За умовами угоди, концерн повинен обмежити розмір своєї заборгованості, а процентна ставка по кредитах буде збільшуватися в міру поліпшення ситуації в PSA Peugeot Citroën.

Пільгове кредитування রাখоване на три роки. Воно дозволить дозволить компанії значно збільшити свої шанси у протистоянні зі своїм одвічним конкурентом Volkswagen AG.

Раніше повідомлялося, що PSA Peugeot Citroën веде переговори про продаж частини свого фінансового підрозділу Banque PSA Finance іспанському Banco Santander.

За словами експертів, сам факт подібних переговорів підкреслює серйозність фінансових труднощів французького авто-

виробника і глибину рецесії в Європі. Через економічні проблеми регіону та автогалузі більшість підприємств Peugeot працюють далеко не на повну потужність.

Крім того, у лютому повідомлялося, що Франція розглядає питання про націоналізацію частини акцій PSA Peugeot Citroën.

За підсумками 2012 року PSA Peugeot Citroën відзвітував про збитки в 5 млрд. євро. Більше того, компанія скоротила балансову вартість своїх заводів і інших автомобільних активів на 28% через списання на 4,13 млрд євро. Витрати від знецінення активів в компанії пояснили новими методичними вказівками з бухгалтерії, а також складною ситуацією на європейському авторинку.

PSA Peugeot Citroën - другий найбільший автовиробник у Європі після німецького Volkswagen. У групу, крім автомобільного підрозділу, входять банк Banque PSA Finance, постачальник автокомпонентів Faurecia та логістичний оператор Gefco, що спеціалізується на автомобільних вантажоперевезеннях.

МАРНА ДОПОМОГА

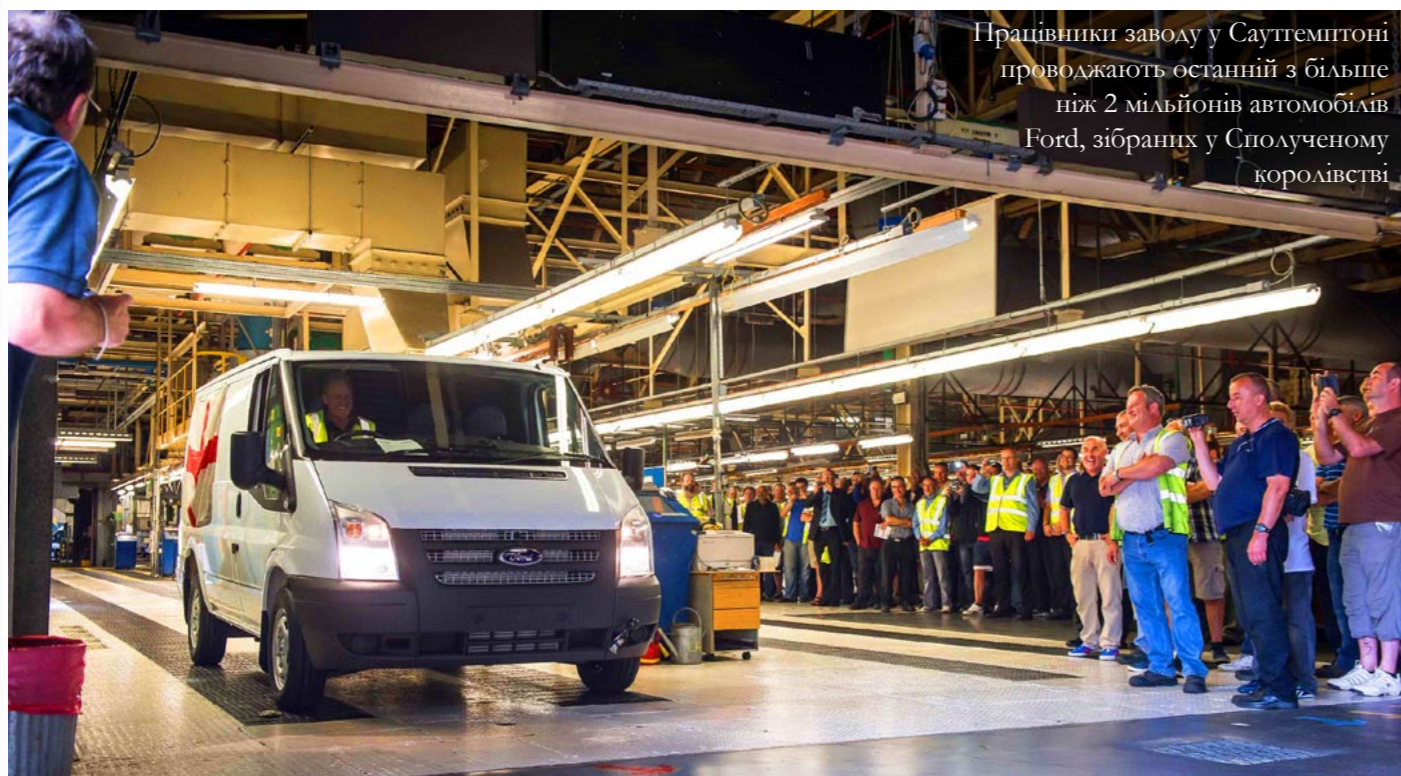


фото: karamin.ru

Держава готова підтримати росіян, які бажають придбати автомобілі в кредит, повідомляє «Коммерсант». На допомогу їм стартує програма пільгового кредитування. Експерти нововведення не схвалюють: ситуація на авторинку не вимагає подібних заходів, а бюджетні кошти можна було б спрямувати на інші потреби.

Мінпромторг прагне збільшити попит на автомобілі у російських покупців. Відомство розпочало реалізацію програми державної підтримки пільгового автокредитування. Розпочалась вона заднім числом - з 1 липня 2013 року. Державні субсидії плануються надавати за кредита-

СІМ РОКІВ НЕЩАСТЬ



Працівники заводу у Саутгемптоні проводжають останній з більше ніж 2 мільйонів автомобілів Ford, зібраних у Сполученому королівстві

Найгірший період для європейської автомобілебудівної галузі за останні 20 років триває. Для того, щоб позбутись збитків (щонайменше 5 млрд. щороку) компанії змушені позбавлятися надлишкових потужностей та вивільняти трудові ресурси. Стивен Оделл, CEO європейського підрозділу Ford, переконаний, що це єдиний можливий шлях в боротьбі зі збитками, що тягнуть на дно автомобільну індустрію Старої Сеньйори.

«Наша промисловість знаходиться в стані катастрофічного занепаду», - зізнається містер Оделл кореспонденту *Financial Times*. «В кінці-кінців ви змушені прийняти вірне рішення для бізнесу. Ви не можете плавати проти течії».

Його слова підкріплені «яскравою» статистикою: з 2008 по 2012 рік продажі авто в Європі впали з 16 до 13,1 млн. авто, і, згідно з найоптимістичнішими прогнозами, втратять ще 7% до кінця поточного року. Сумарні ж виробничі потужності на континенті становлять більше 19,1 млн. авто в рік. Вже зараз 6 із 10 заводів втрачають гроші.

Певна реструктуризація йде повним ходом. Ford закриває два заводи в Європі, Peugeot, Opel і бренди General Motors закривають по одному. Fiat закрив завод на Сицилії ще в 2011 році. Це дозволить збільшити навантаження на існуючі виробничі лінії до 75% від їх номінальної потужності, при умові, що об'єм продажів становитиме не менше 13 млн. авто.

Наприклад, завод Ford у

Саутгемптоні, на якому було зібрано більше 2 млн. автомобілів, буде переведено до Туреччини. Інше підприємство компанії, що знаходиться в передмісті Лондона – Дагенхемі – очікує повне перепрофілювання. Відтепер він буде виробляти лише двигуни, повідомляє *RT*. За даними аналітиків, ліквідація неефективних виробництв дозволить американському виробнику зберегти 400-450 млн. доларів США на рік при скороченні виробничих потужностей на 350 тис. авто (або, приблизно, на 18% від номінальної потужності).

Але, ймовірно, що навіть цих скорочень недостатньо для того, щоб докорінно змінити ситуацію, вважає Оделл. Збитки його підрозділу склали майже 1,8 млрд. дол.

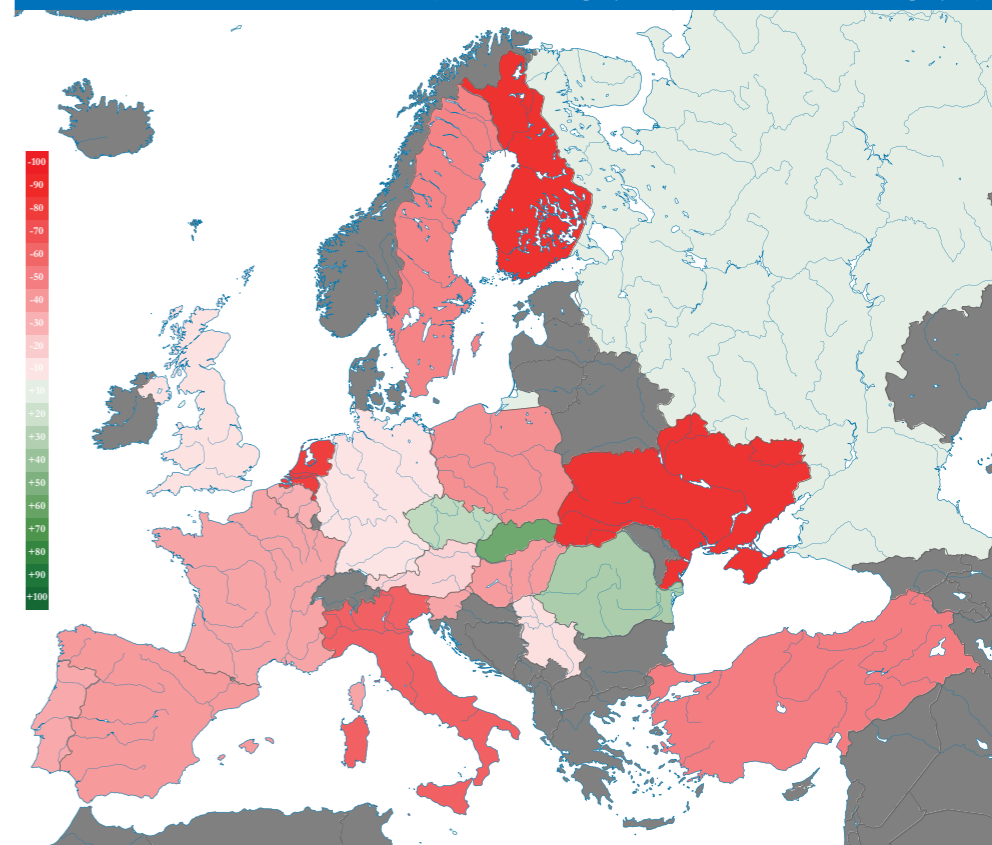
Аналогічний показник французького Peugeot склав більше 3 млрд. дол. Обидві компанії планують вийти на точку беззбитковості не раніше 2015 року. І вже зараз можна стверджувати, що це буде надскладним завданням. Згідно з дослідженнями Morgan Stanley, показниками операційної рентабельності Ford, Opel, Peugeot, Renault і Fiat (сумісно займають 42% ринку ЄС) в 2012 році становили від -3 до -9%.

За оцінками експертів, лише в Британії без роботи можуть залишитися до 10 тис. працівників, зайнятих на складальних лініях та супутніх виробництвах. Деякі з них, як, наприклад, робітники заводу у Саутгемптоні, переїдуть разом

із підприємством до передмістя Стамбулу. Більшості ж доведеться поповнити ряди безробітних або вийти на дострокову пенсію. «Я без роботи. Кажуть, що це звільнення за власним бажанням, але я з цим не згоден: мені просто не залишають вибору», наводить слова одного з працівників заводу autonews.ru.

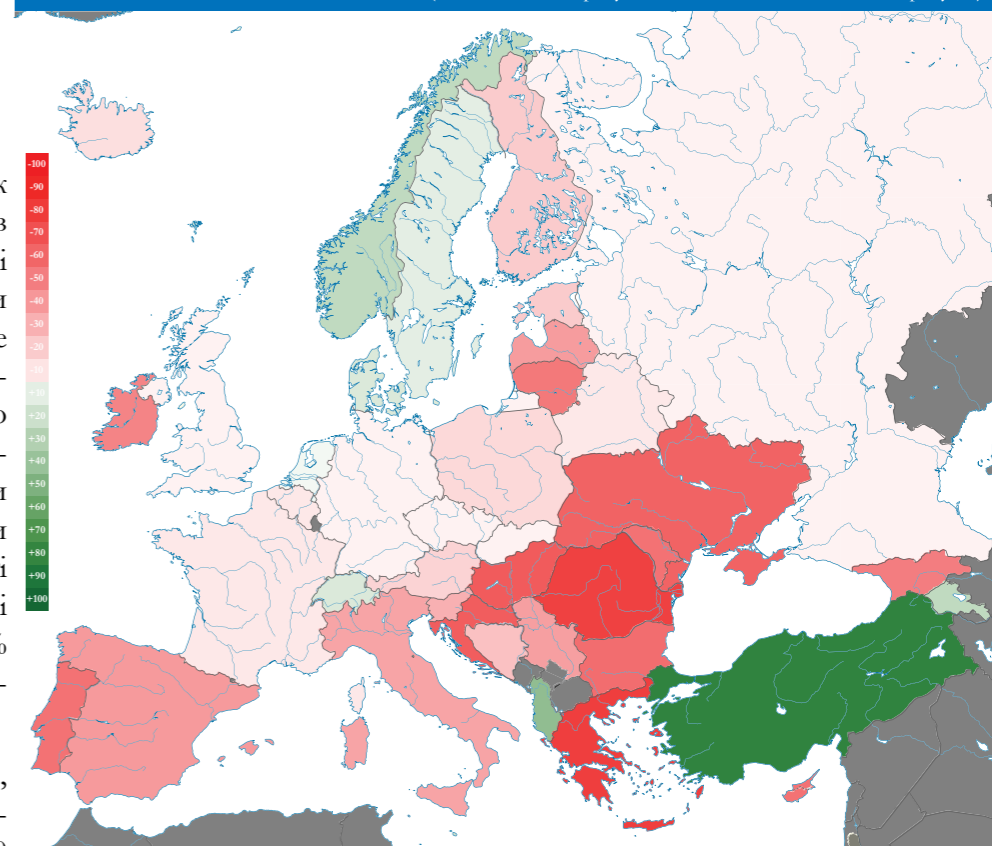
ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО У КРАЇНАХ ЄВРОПИ

(показники 2012 року до відповідних показників 2008 року, %)



ПРОДАЖІ ЛЕГКОВИХ АВТО У КРАЇНАХ ЄВРОПИ

(показники 2012 року до відповідних показників 2008 року, %)



ВЕЛИКА КИТАЙСЬКА ЗАЛЕЖНІСТЬ



Згідно з результатами першого півріччя поточного року, автомобільний ринок Китаю впритул наблизився до показників США: їх розділяє всього 50 тис. авто, повідомляє РБК Daily. Уже найближчим часом КНР випередить Сполучені штати у продажі нових автомобілів, що ще більше стимулюватиме автовиробників розширювати свою виробничі потужності на Сході, впевнені аналітики Center Automotive Research (CAR) при Університеті Дуйсбурга-Есена.

Керівник Center Automotive Research, професор Фердинанд Дуденхедер переконаний, що давно ні для кого не є секретом, що німецькі автовиробники давно визначили свої пріоритети: китайський ринок має значно вищий пріоритет, ніж американський. Експерти Центру підраховали, що сумарно з січня по червня поточного року Audi, BMW-Group, Mercedes Car Group, Porsche і Volkswagen реалізували

в КНР 1,71 млн. авто. Це майже втричі більше, ніж їх вдалось продати в США, і майже на мільйон більше, ніж в Німеччині. Більше, ніж в Китаї, німецьким автовиробникам вдається продавати лише в Об'єднаній Європі.

На думку професора Дуденхедера, якщо цій п'ятірці вдасться зберегти свою 22-відсоткову долю на ринку Піднебесної, то не пізніше 2018 року Китай стане головним ринком збуту німецьких авто. Якщо ж їм вдасться збільшити свою присутність до 25%, то це може відбутись вже 2015 року.

Але такі райдужні показники зовсім не радують німецьких експертів. Вони, наприклад, наголошують на тому, що 29% глобальних продажів Audi прийшлося на Китай. Ще більше цей показник у Volkswagen, який продає у Піднебесній 40% своїх авто (минулого року ця цифра становила 35%). «Згідно з нашими прогнозами, ще до початку 2020 року VW реалізуватиме на китайському ринку більше 50%

усіх своїх легкових авто, - звертає увагу професор Дуденхедер. - І, якщо економіка Китаю почне «кашляти», то Volkswagen ризикує отримати запалення легень з ускладненнями». На його думку, німецьким автовиробникам доцільно активізувати свій бізнес в інших регіонах світу, для того щоб передбачити свою все наростаючу залежність від одного єдиного автомобільного ринку.

Достеменно невідомо, чи дослухаються представники автомобільної промисловості до слів вчених. Наприклад, Volkswagen 16 серпня оголосив про відкриття заводу в північно-східному китайському місті Чанчунь, повідомляє [HispanicBusiness](#) з посиланням на [Deutsche Presse-Agentur](#). Лише на першому етапі підприємство випускатиме близько 300 тис. двигунів внутрішнього згорання. Згідно ж планами концерну, спільне німецько-китайське підприємство має збільшити цей показник випуску готової продукції в півтора рази до кінця другого кварталу наступного року. Для цього на підприємстві вже встановлені та проходять налаштування «найбільш передові системи виробництва, обробки і тестування в КНР».

Запуск заводу FAW Group є лише першим проектом світового концерну та його китайських партнерів. Протягом найближчих кількох років планується збудувати ще шість заводів у Піднебесній, на яких будуть вироблятися різноманітні модифікації

двигунів EA888, що використовуються на найбільш популярних моделях Volkswagen та Audi.

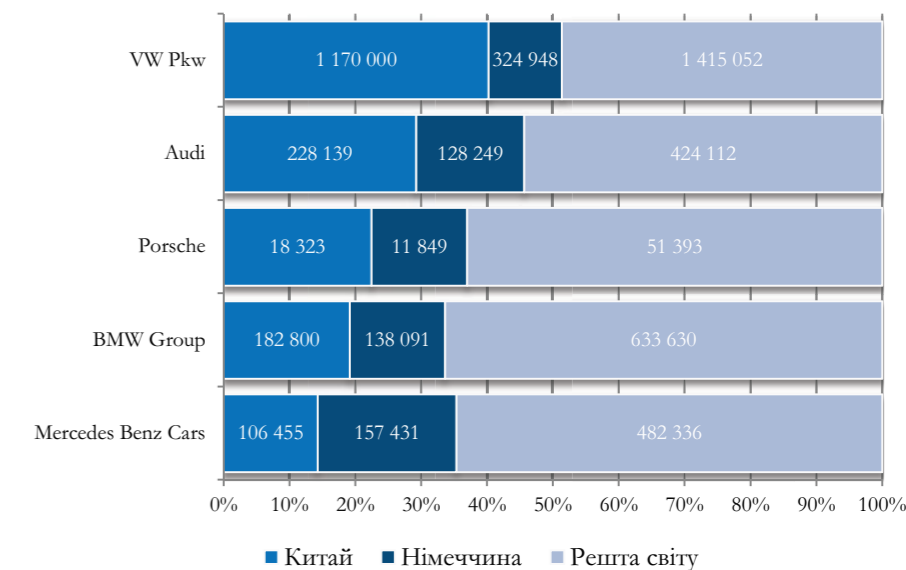
Торік компанія заявила, що планує до 2016 року інвестувати €14 млрд. в розробку нових моделей і розширення виробництва на FAW-Volkswagen та Shanghai Automotive Industry – іншому спільному підприємстві корпорації в КНР.

Але багатомільярдні прибутки неможливі без багатомільйонних проблем. Як стало відомо РБК Daily, у другу декаду серпня антимонопольне відомство КНР запідозрило іноземні компанії в цінових маніпуляціях. Основою для підозр стало нове трактування поняття «цінної змови», якою місцева влада вважає будь-які рекомендації виробників щодо роздрібних цін на свої товари.

«Наразі розпочато розслідування щодо цінової політики провідних автовиробників», - підтвердив заступник голови Союзу автодилерів Китаю. Згідно з його словами, антимонопольний департамент уряду КНР звернувся до цієї організації з вимогою надати детальну інформацію щодо існуючих практик формування цін на авто іноземних брендів. Урядові органи цікавлять не тільки вартість імпортованих авто, але й тих, що зійшли з китайських конвеєрів. Не варто звертати увагу на те, що таке розслідування викликало особливу тривогу у Німеччині.

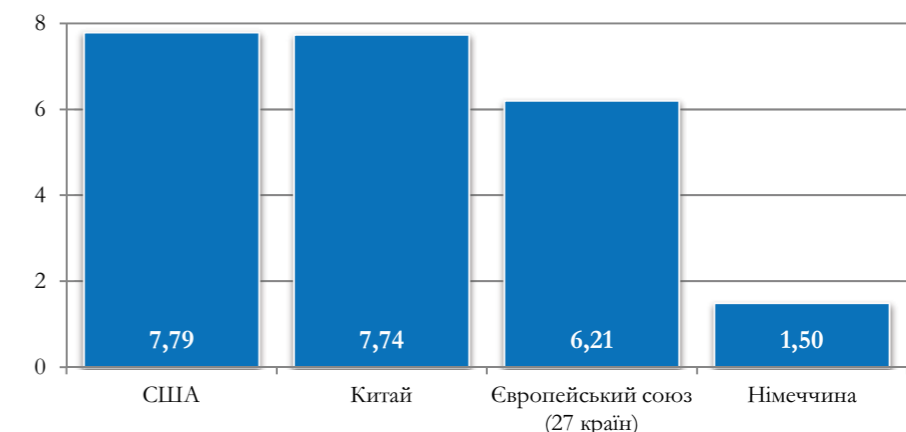
Таке нове трактування анти-

ГЕОГРАФІЯ ПРОДАЖІВ НІМЕЦЬКИХ АВТОВИРОБНИКІВ (продажі легкових авто у січні-червні 2013 року, шт.)



джерело: Center Automotive Research

НАЙБІЛЬШІ АВТОРИНКИ СВІТУ (продажі легкових авто у січні-червні 2013 року, млн.шт.)



джерело: Center Automotive Research

монопольного законодавства, до слова, прийнятого більше п'яти років тому, стало великою несподіванкою для автомобільної промисловості. Останні зміни суворого заборони автовиробникам диктувати роздрібні ціни для своїх дилерів. Однак, на практиці, автоконцерни все-таки узгоджували з продавцями розміри граничних знижок для кінцевих покупців. Протягом останніх років така практика повністю влаштувала усіх.

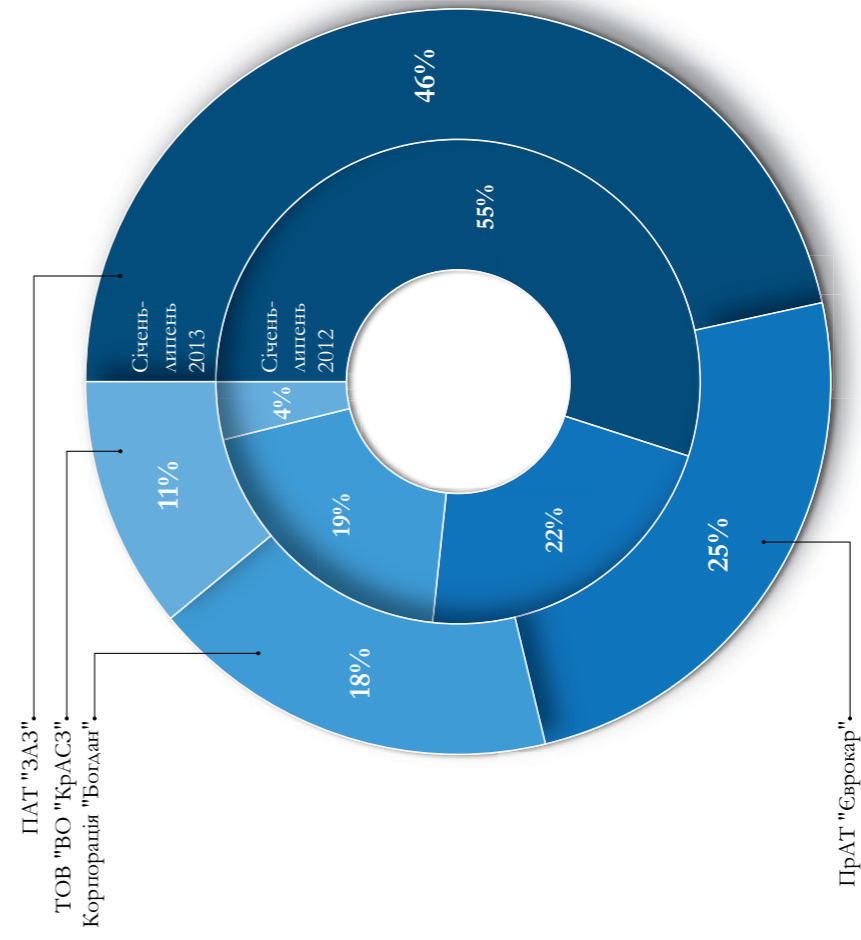
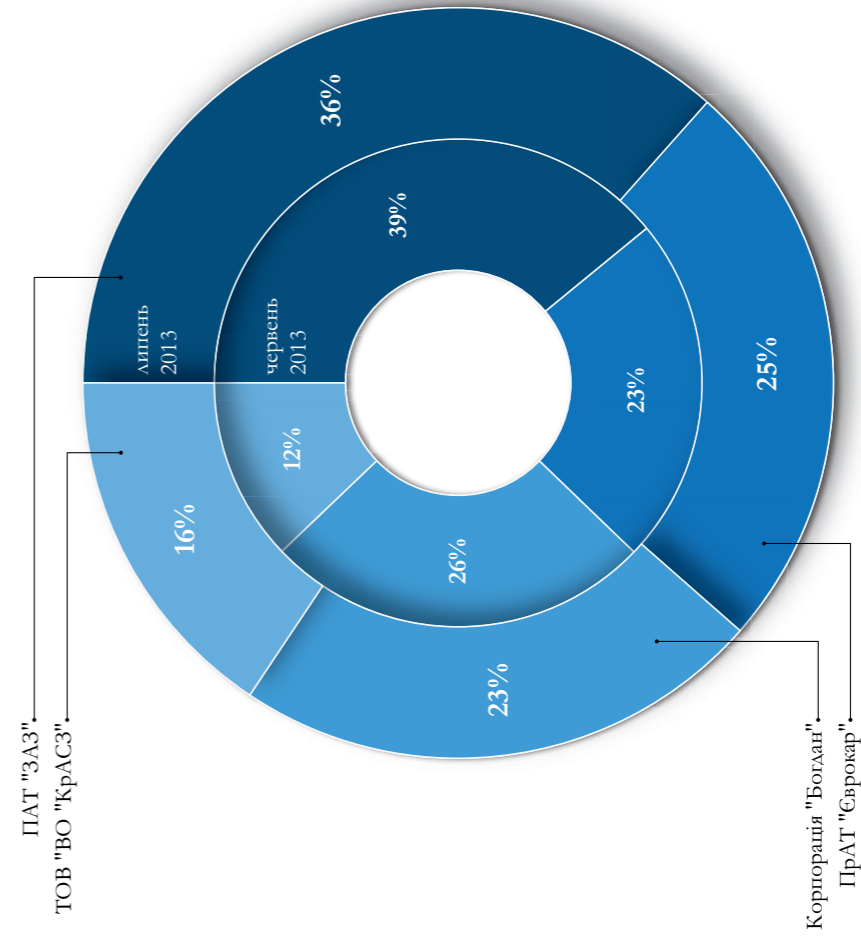
Тим не менш, така непередбачуваність є характерною рисою уряду КНР: те, на що вчора влада дивилася крізь пальці,

сьогодні може стати суворим порушенням чинного законодавства. Тим не менш, ми, скоріше за все, не почуємо критичних висловлювань представників автомобільної промисловості: вони, і це зрозуміло, не мають жодного бажання псувати відносини з державними органами.

Голова Audi China Дітмар Фогенрайтер наголошує, що ринок КНР став цілком зрілим протягом останніх років, а «щасливі часи, коли клієнти були згодні переплачувати за іноземні товари, залишилися в минулому».

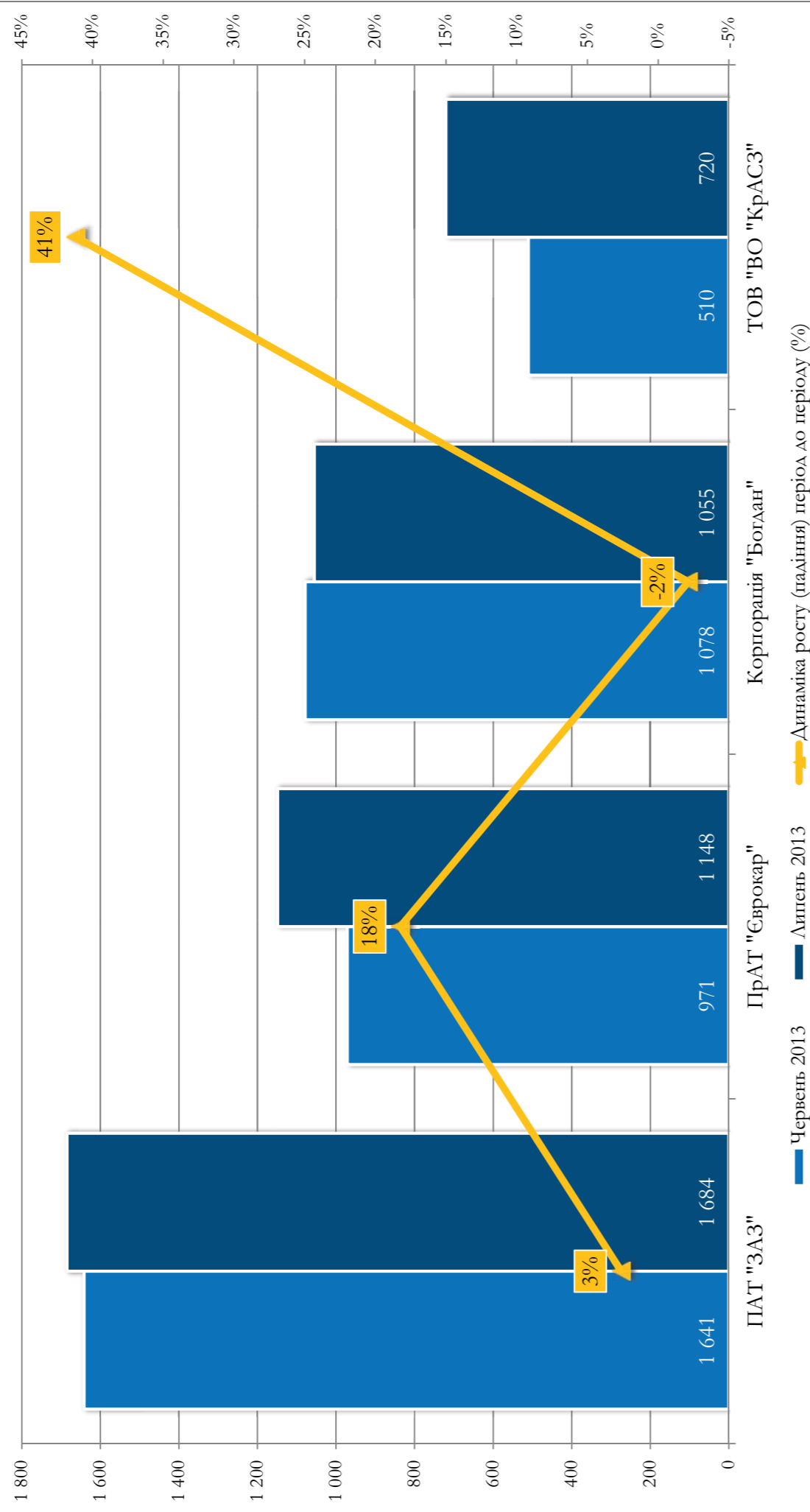


ВИРОБНИЦТВО: ЛЕГКОВІ АВТО
(у % до відповідного періоду)



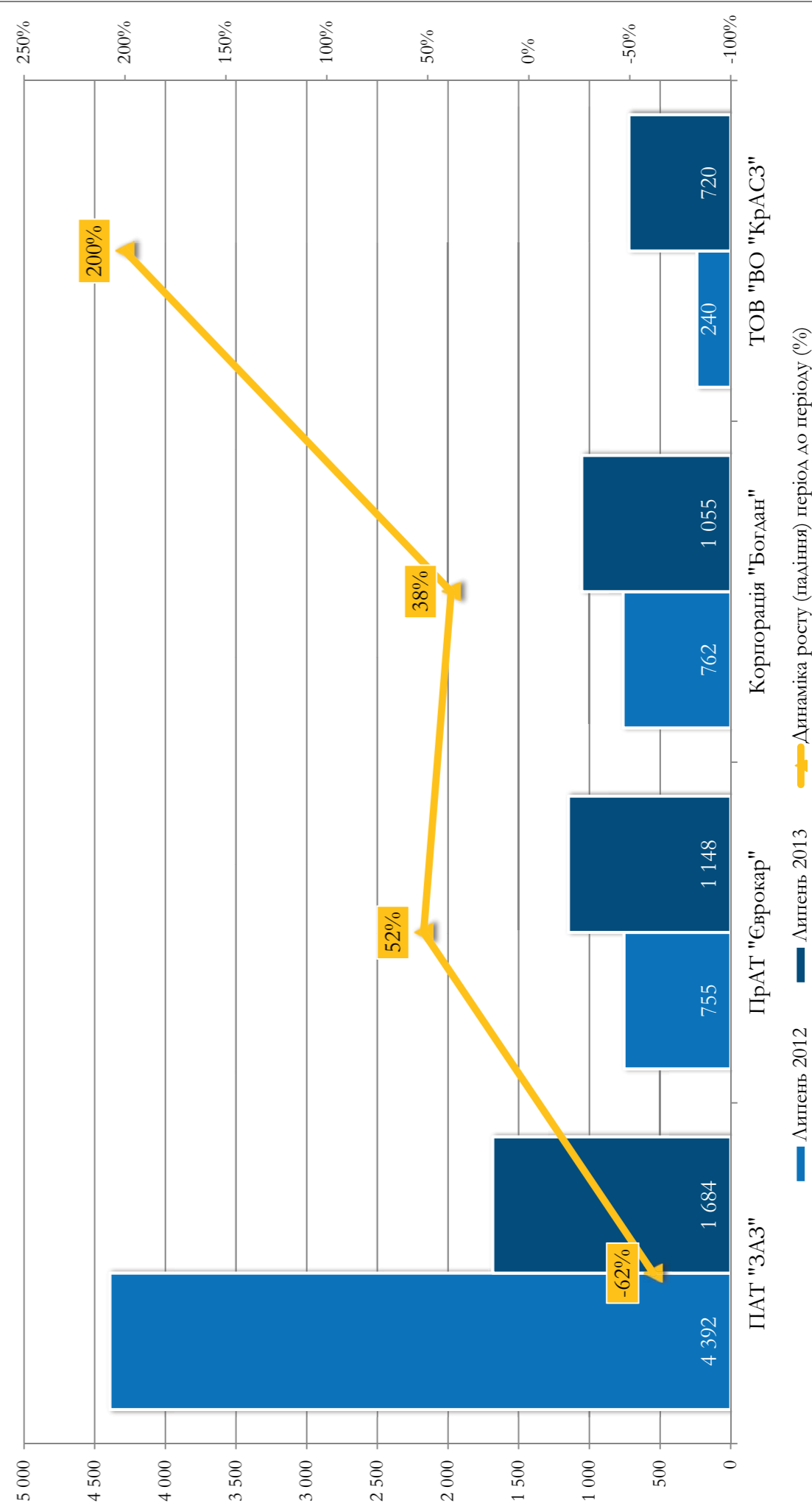
ВИРОБНИЦТВО: ЛЕГКОВІ АВТО

(Червень 2013 до липня 2012, пгук та % росту період до періоду)



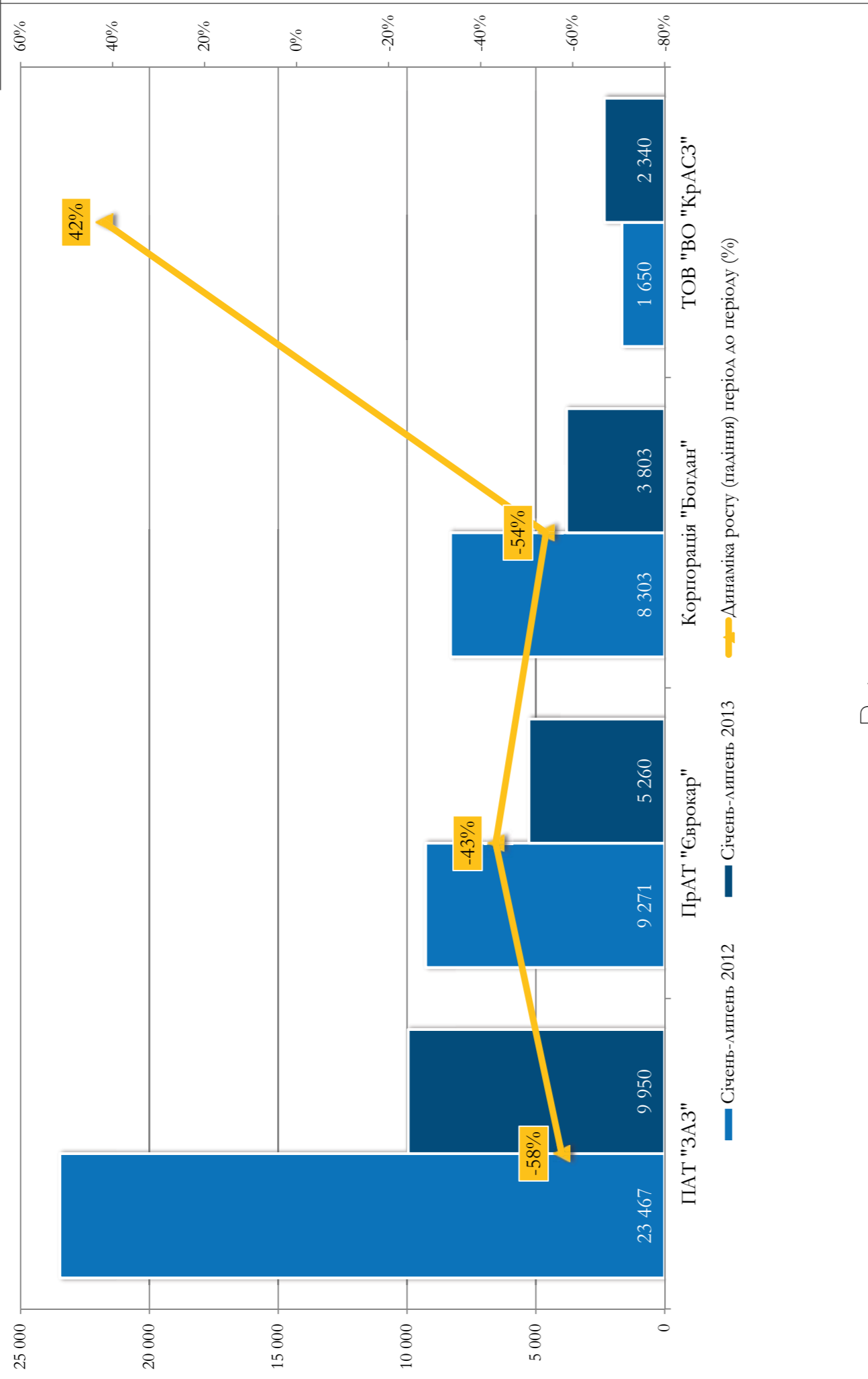
ВИРОБНИЦТВО: ЛЕГКОВІ АВТО

(Липень 2012 до липня 2013, пгук та % росту період до періоду)



ВИРОБНИЦТВО: ЛЕГКОВІ АВТО

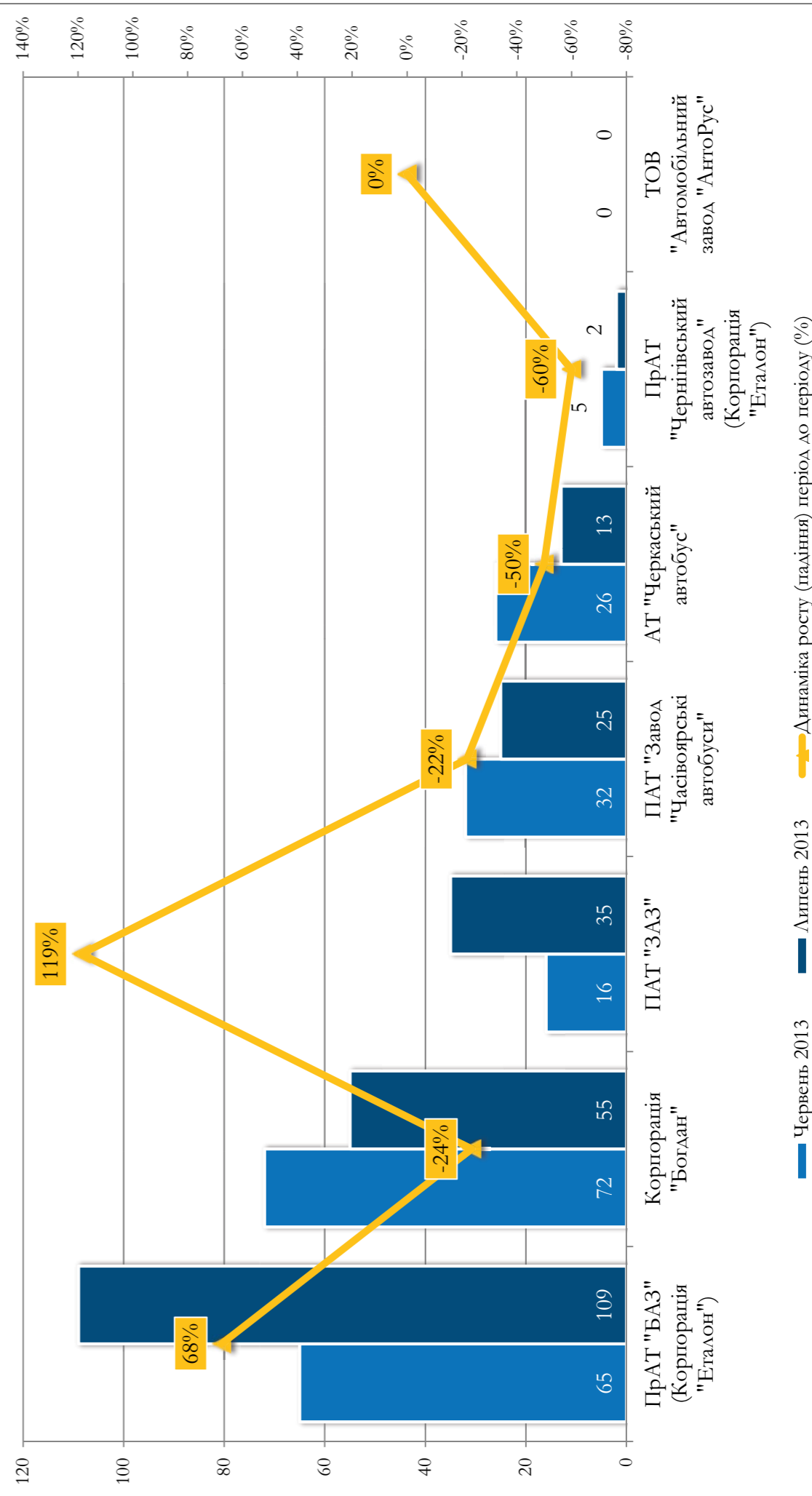
(Січень-липень 2012 до січня-липня 2013, птук та % росту період до періоду)



Review
№3 (3) ВІД 30.08.13

ВИРОБНИЦТВО: АВТОБУСИ

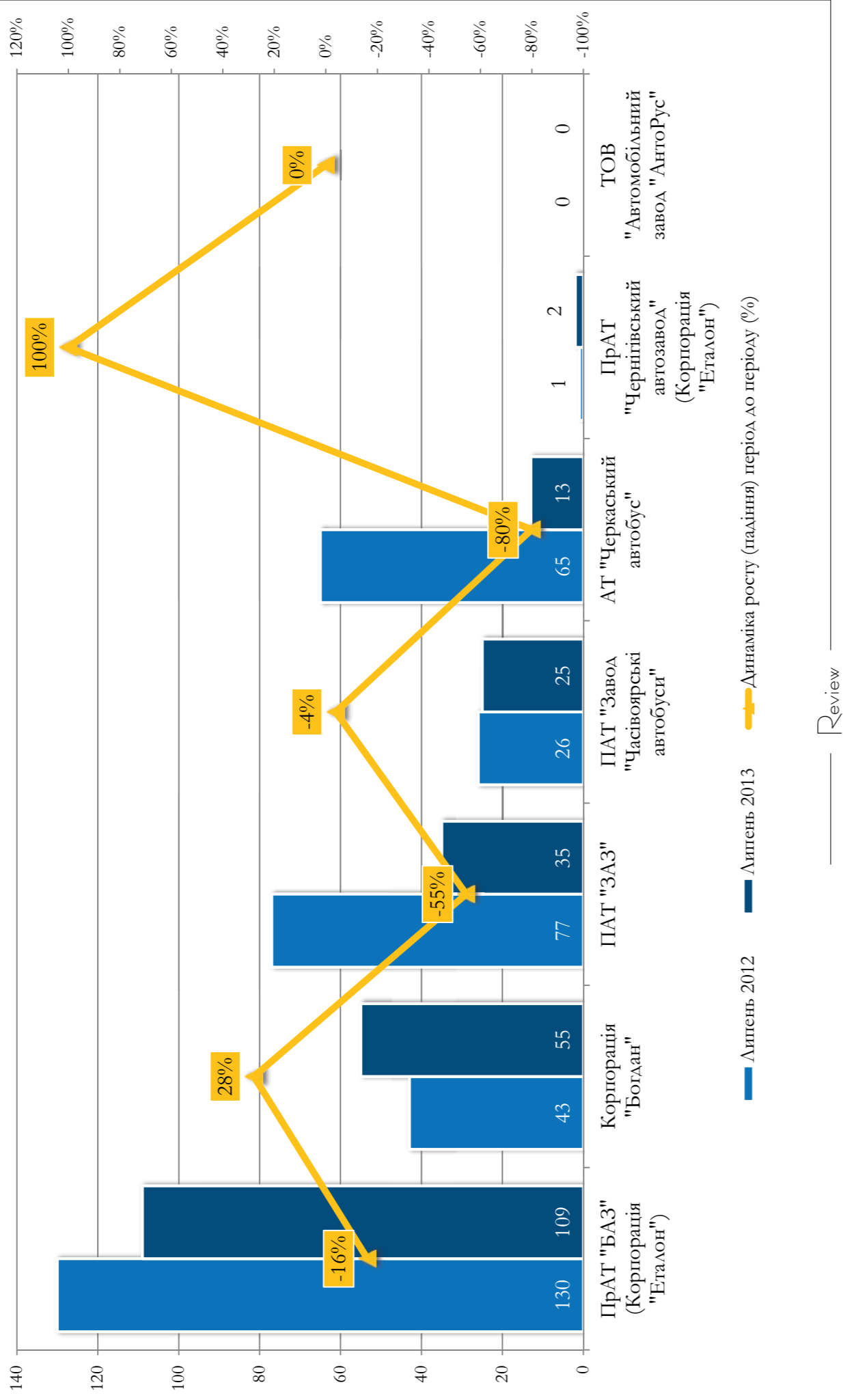
(Червень 2013 до липня 2012, птук та % росту період до періоду)



Review
№3 (3) ВІД 30.08.13

ВИРОБНИЦТВО: АВТОБУСИ

(Липень 2012 до липня 2013, штук та % росту період до періоду)

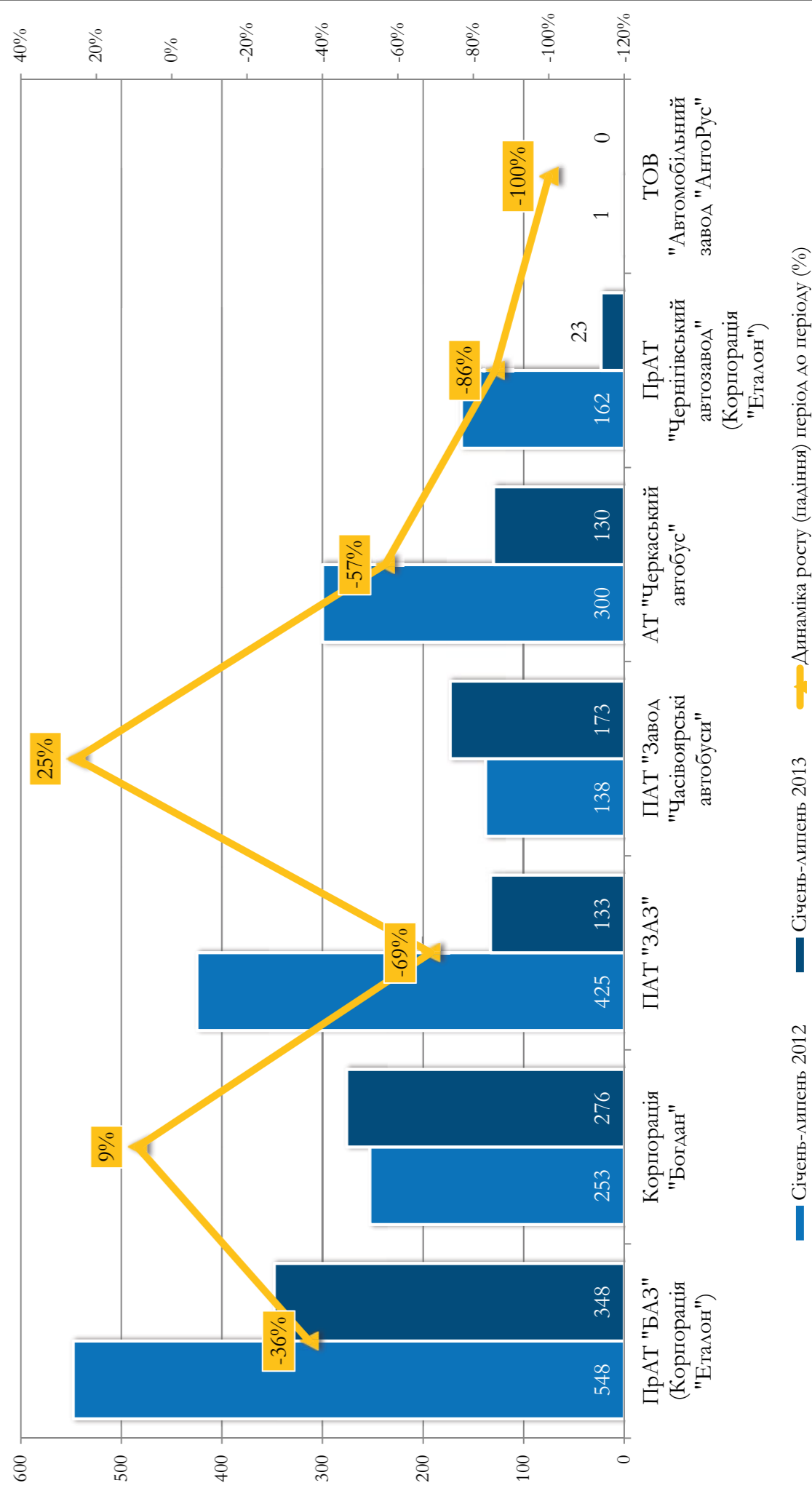


Review

№3 (3) ВІД 30.08.13

ВИРОБНИЦТВО: АВТОБУСИ

(Січень-липень 2012 до січня-липня 2013, штук та % росту період до періоду)

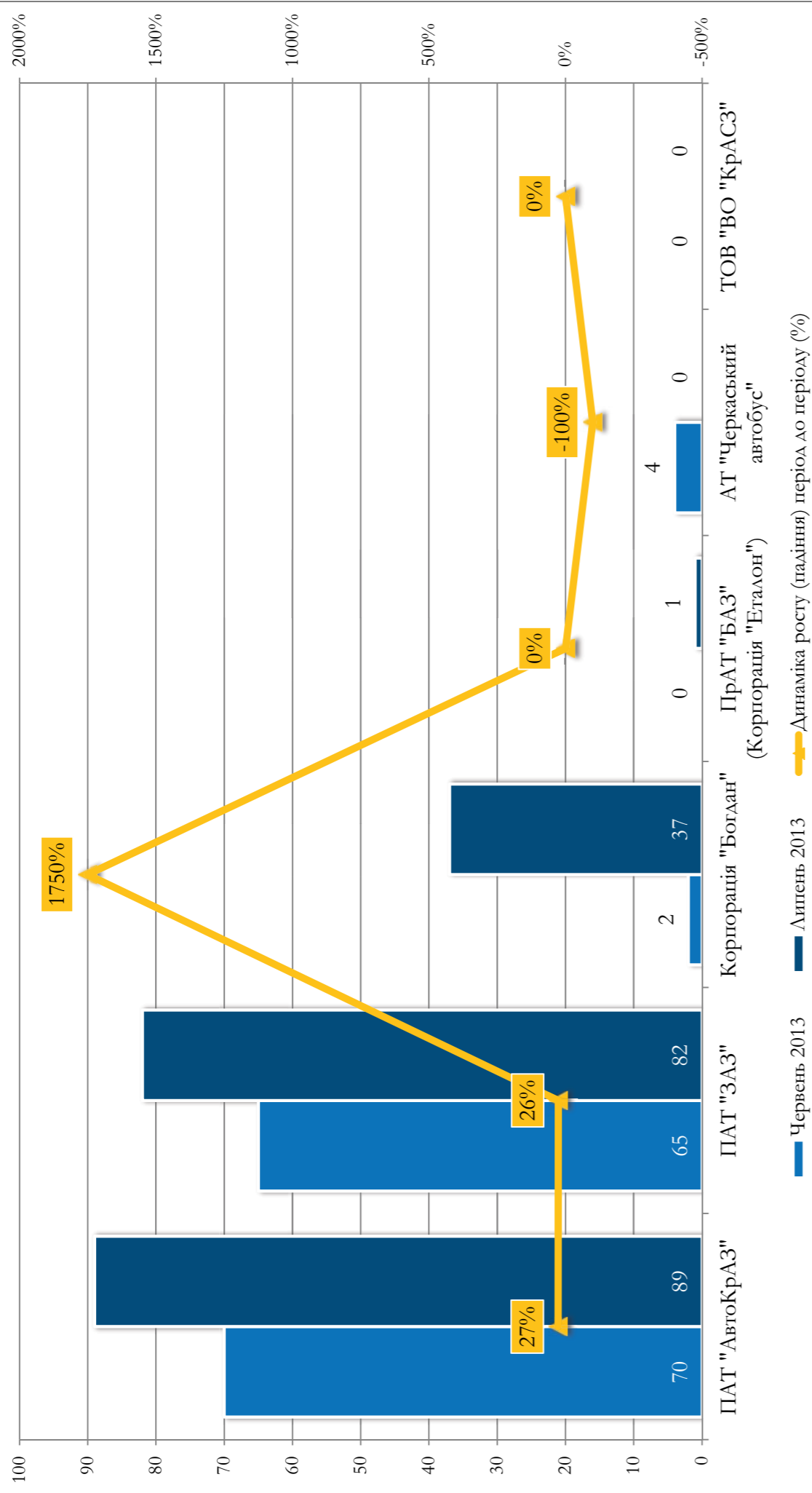


Review

№3 (3) ВІД 30.08.13

ВИРОБНИЦТВО: ВАНТАЖНІ АВТО

(Червень 2013 до липня 2012, птук та % росту період до періоду)

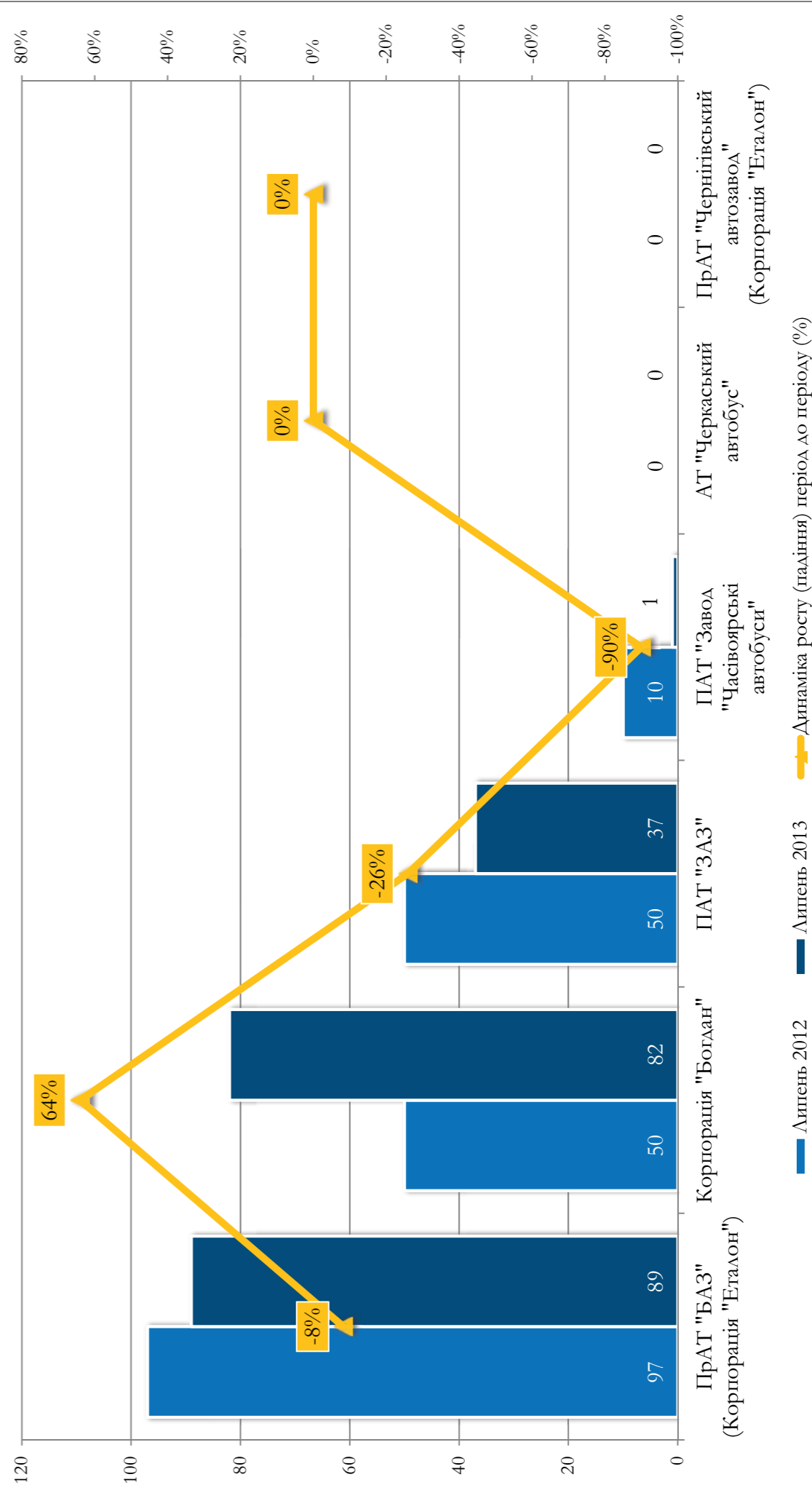


Review

№3 (3) ВІД 30.08.13

ВИРОБНИЦТВО: ВАНТАЖНІ АВТО

(Липень 2012 до липня 2013, птук та % росту період до періоду)

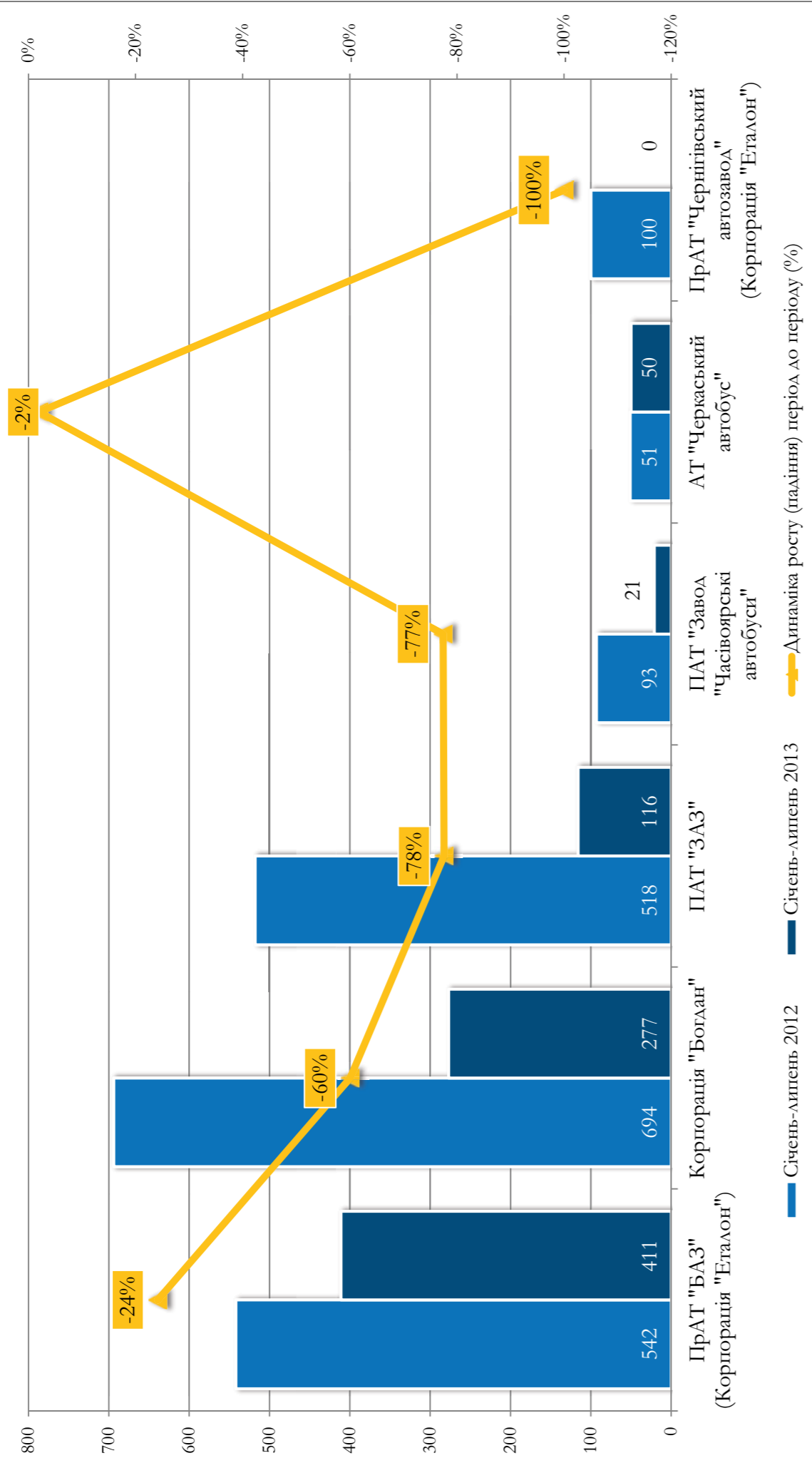


Review

№3 (3) ВІД 30.08.13

ВИРОБНИЦТВО: ВАНТАЖНІ АВТО

(Січень-липень 2012 до січня-липня 2013, птук та % росту період до періоду)



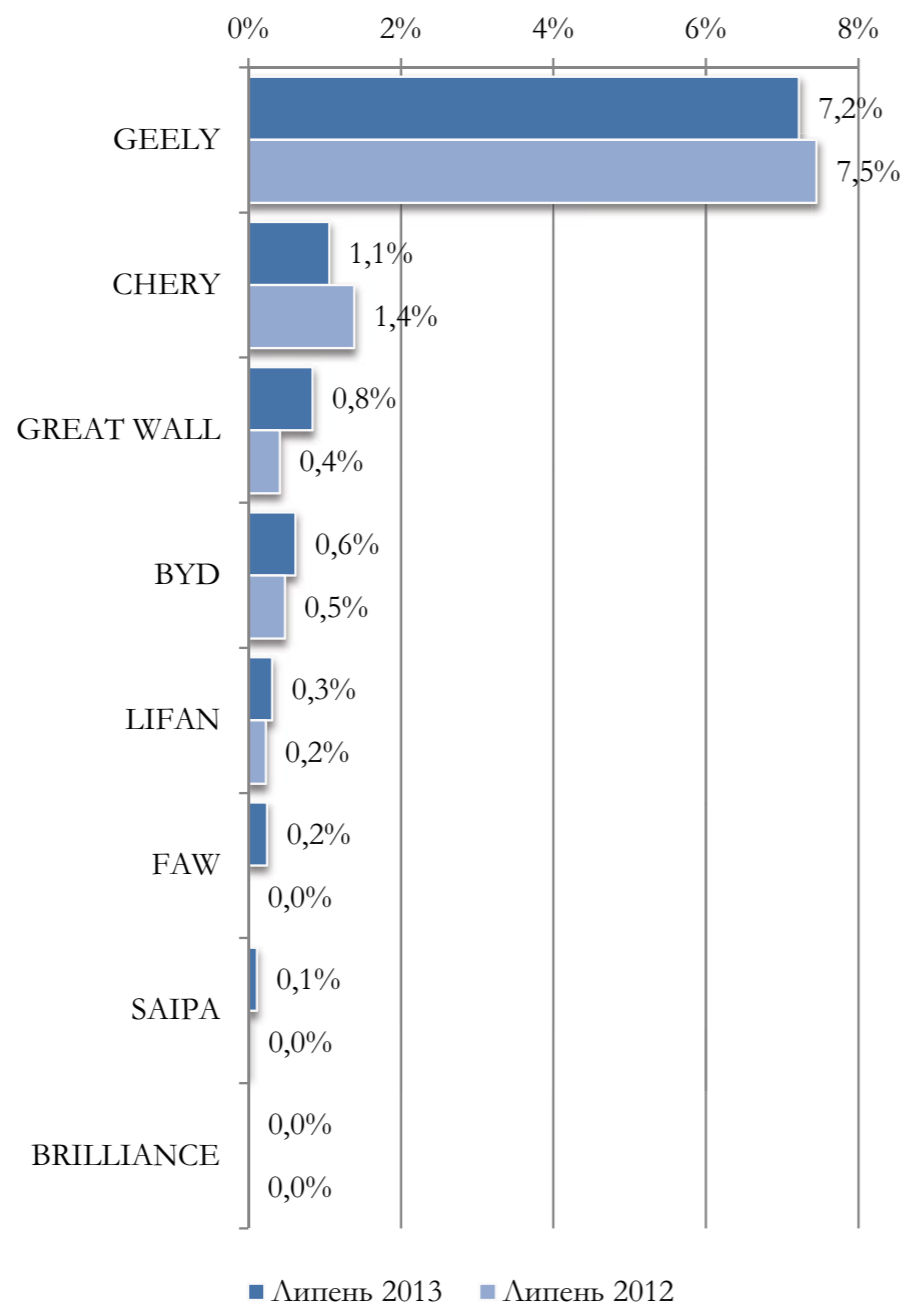
Review

№3 (3) ВІД 30.08.13

ПРОДАЖ

ПРОДАЖІ АВТОМОБІЛІВ КИТАЙСЬКИХ БРЕНДІВ

(% ринку легкових авто)



В рядах китайських брендів, які продаються в Україні, планується перестановка сил. Багаторічний досвід і завойована довіра наших покупців не допомагають старим лідерам утримувати свої позиції. **AUTO-Consulting** досліджував існуючі тенденції.

За підсумками першого півріччя 2013 року, частка китайських автомобілів на вітчизняному ринку знову виросла. У 2012-му, за даними AUTO-Consulting, вона була 7,5%, в нинішньому - майже 9,5%. За перше півріччя в Україні було куплено майже 10 000 китайських автомобілів різних марок. При тому, що продажі європейських, корейських та автомобільних брендів країн США продовжують падати. У першому півріччі 2013-го зростання показали представники лише двох країн: Піднебесної та Сонця, що сходить.

За підсумками 6 місяців продажі японських авто зросли на 4%, а китайських - майже на 40% (!). При цьому, в порівнянні з першим півріччям 2012-го, з 14 китайських брендів в нинішньому

році фактично продається тільки 6. Такі китайські марки, як Brilliance, Guansheng, Hafei, Changhe, Dong Feng, BIO і Soueast за перше півріччя продали від 0 до 1 автомобіля.

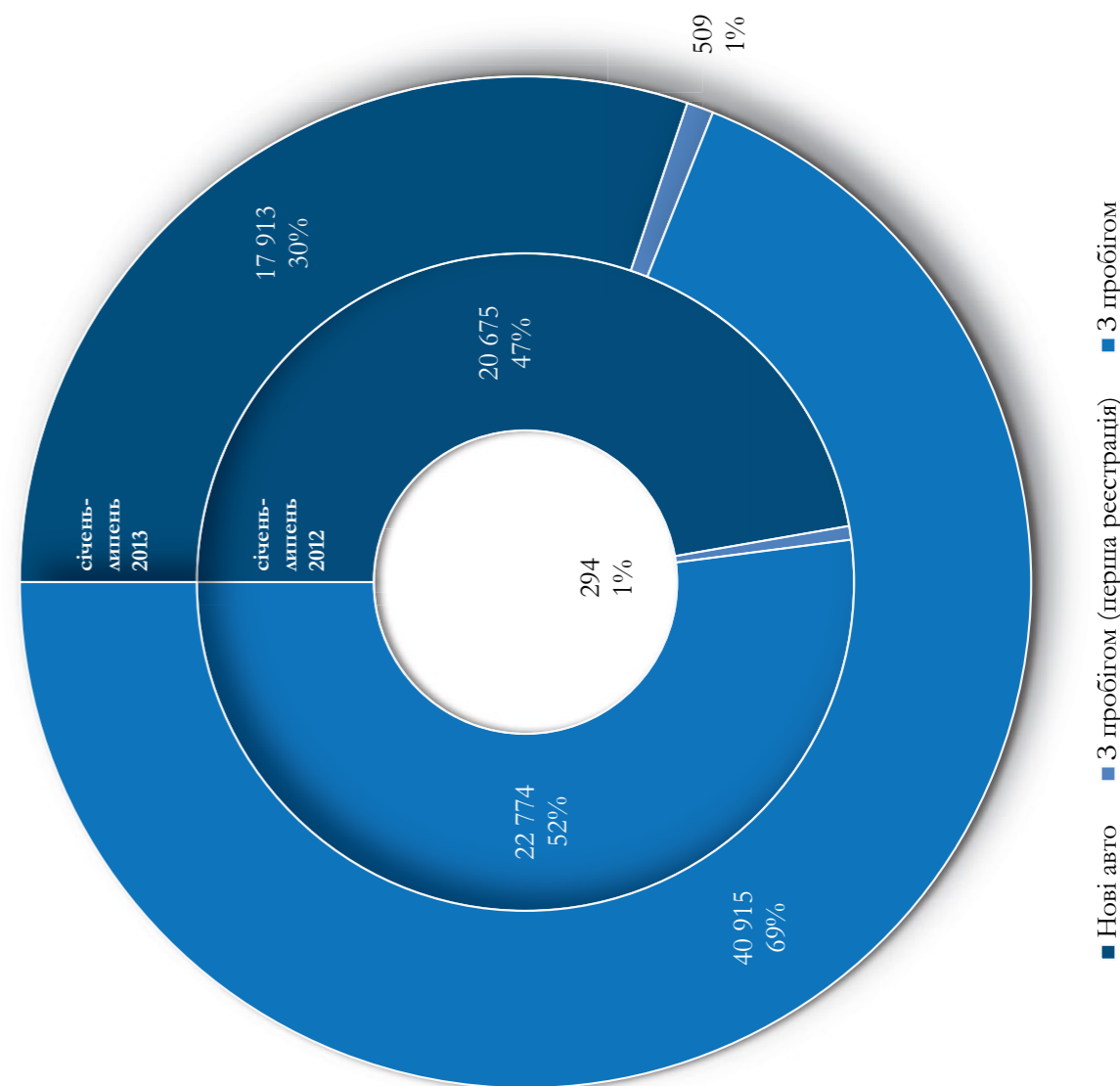
З одного боку, безсумнівно, що китайським авто в Україні довіряють все більше і більше. З іншого - в них волею-неволею доводиться вірити тим, кому доступний транспорт тільки за демократичною ціною. У дорогі

китайські авто в українців віри немає.

Додатковий приріст інтересу до китайців може стимулювати вихід на наш ринок легкових JAC. Причому, моделі цього бренду, мають намір не тільки продавати, а й збирати в Україні. Але це означає, що ні спецмита, ні утилізаційний збір, не вплинуть на їх ціну. Саме ціна - головний обмежувач для китайської експансії на українському ринку.

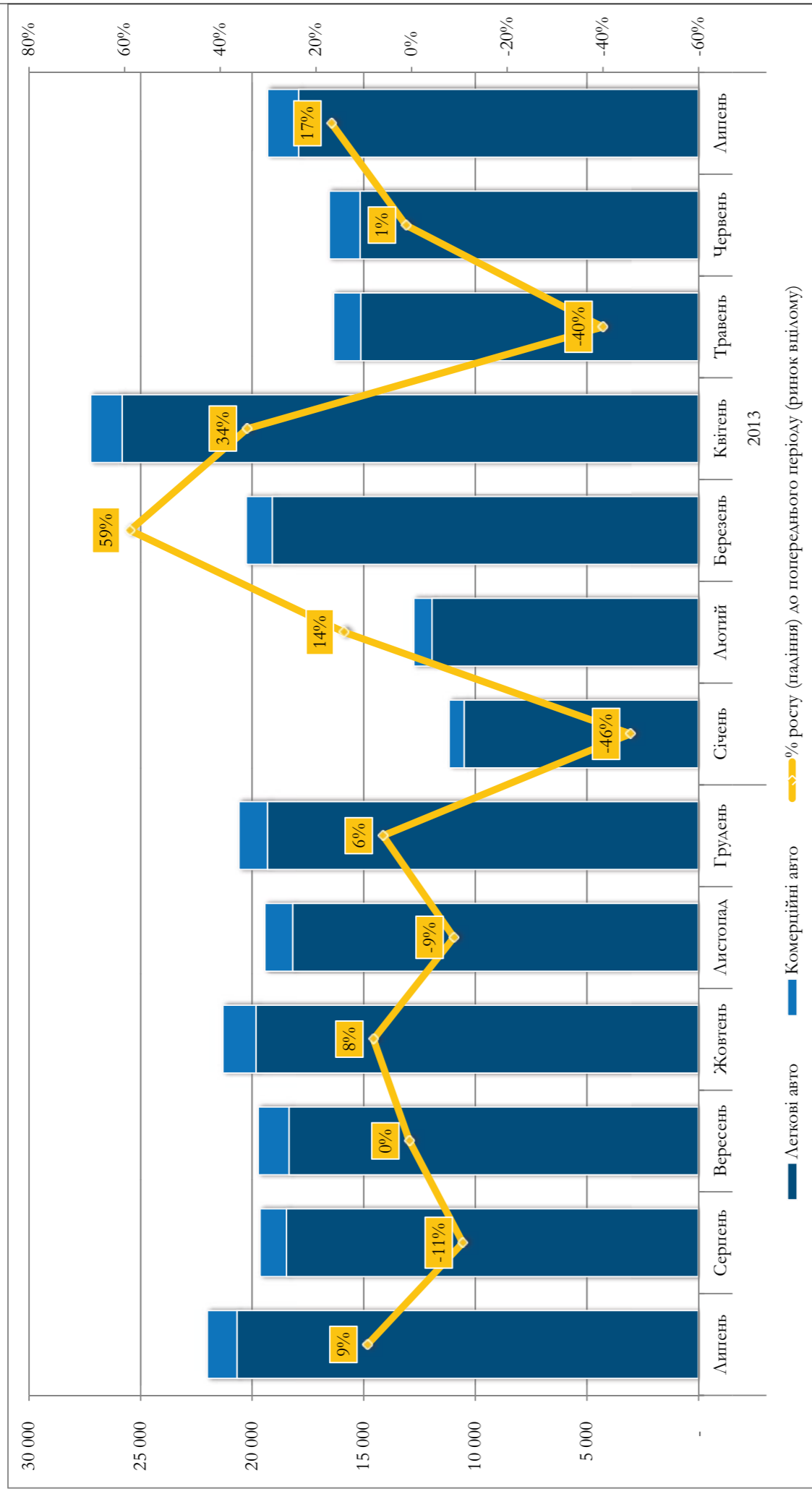
ПРОДАЖІ: СТРУКТУРА РИНКУ

(Січень-липень 2012 та січень-липень 2013, штук та %)



ПРОДАЖІ: ДИНАМІКА РИНКУ

(Липень 2012 - липень 2013, % росту місяць до місяця)

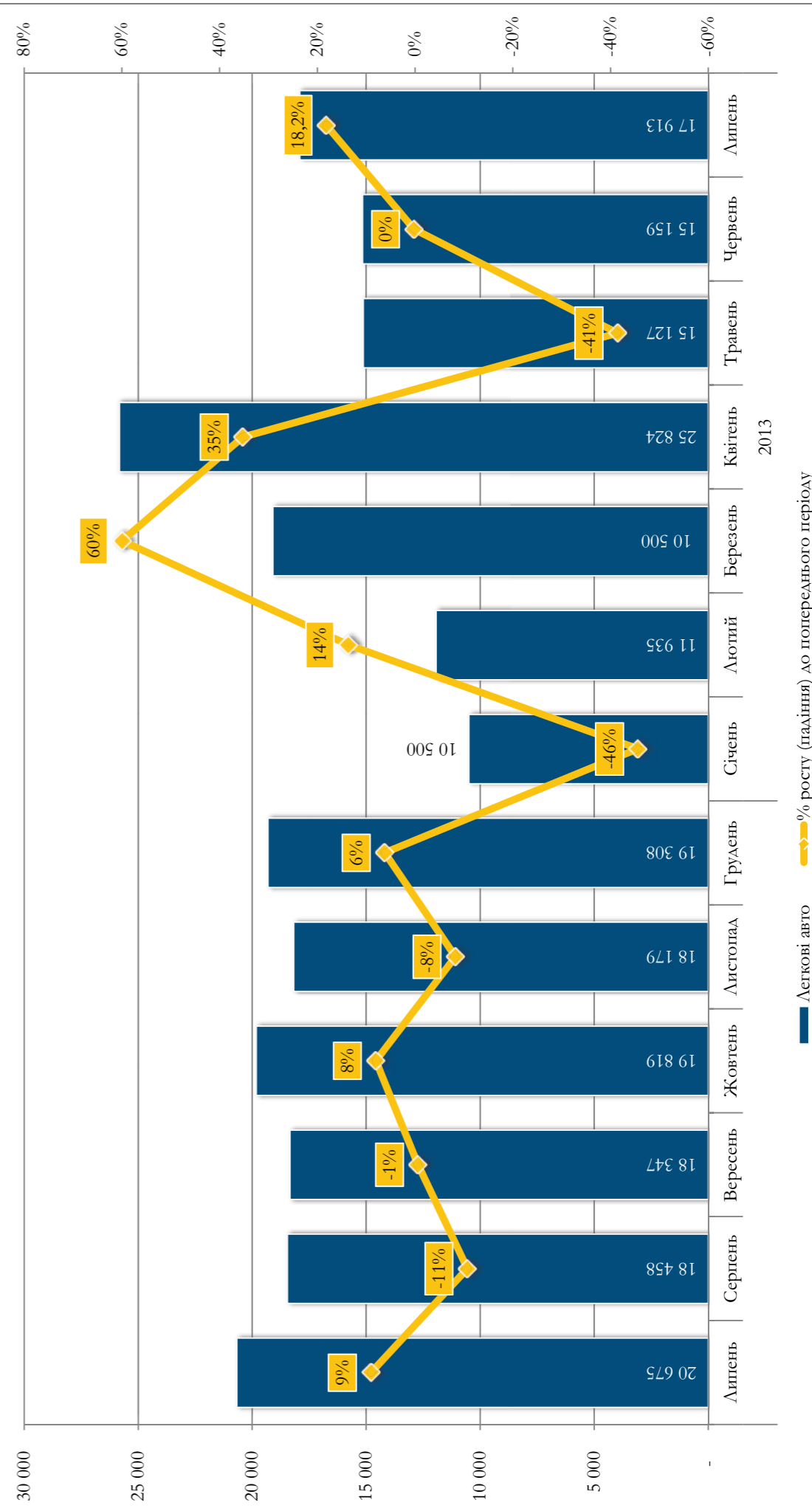


Review

№3 (3) ВІД 30.08.13

ПРОДАЖІ: ЛЕГКОВІ АВТО

(Липень 2012 - липень 2013, птук та % росту місяць до місяця)

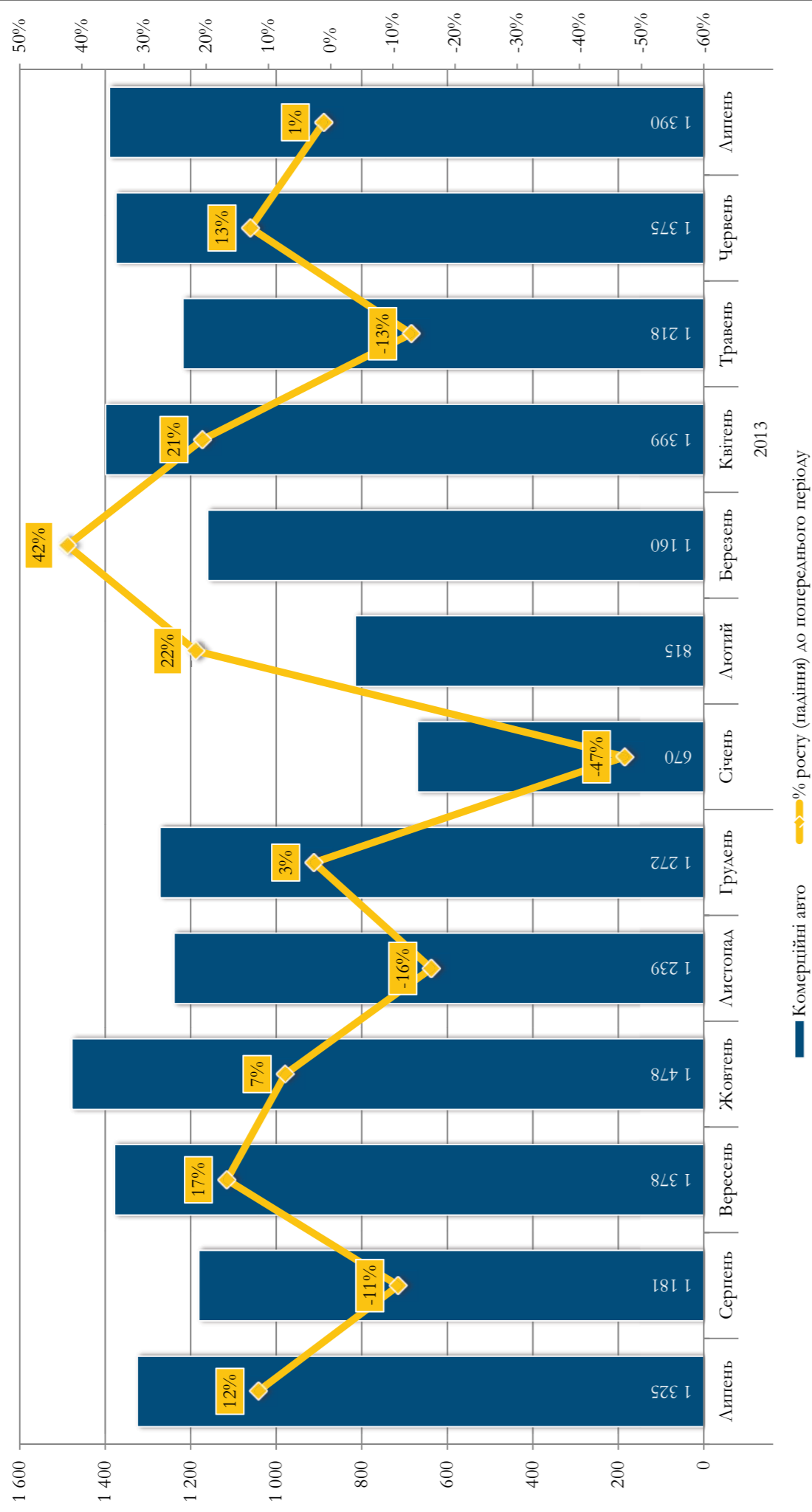


Review

№3 (3) ВІД 30.08.13

ПРОДАЖІ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО

(Липень 2012 - липень 2013, шук та % росту місяць до місяця)

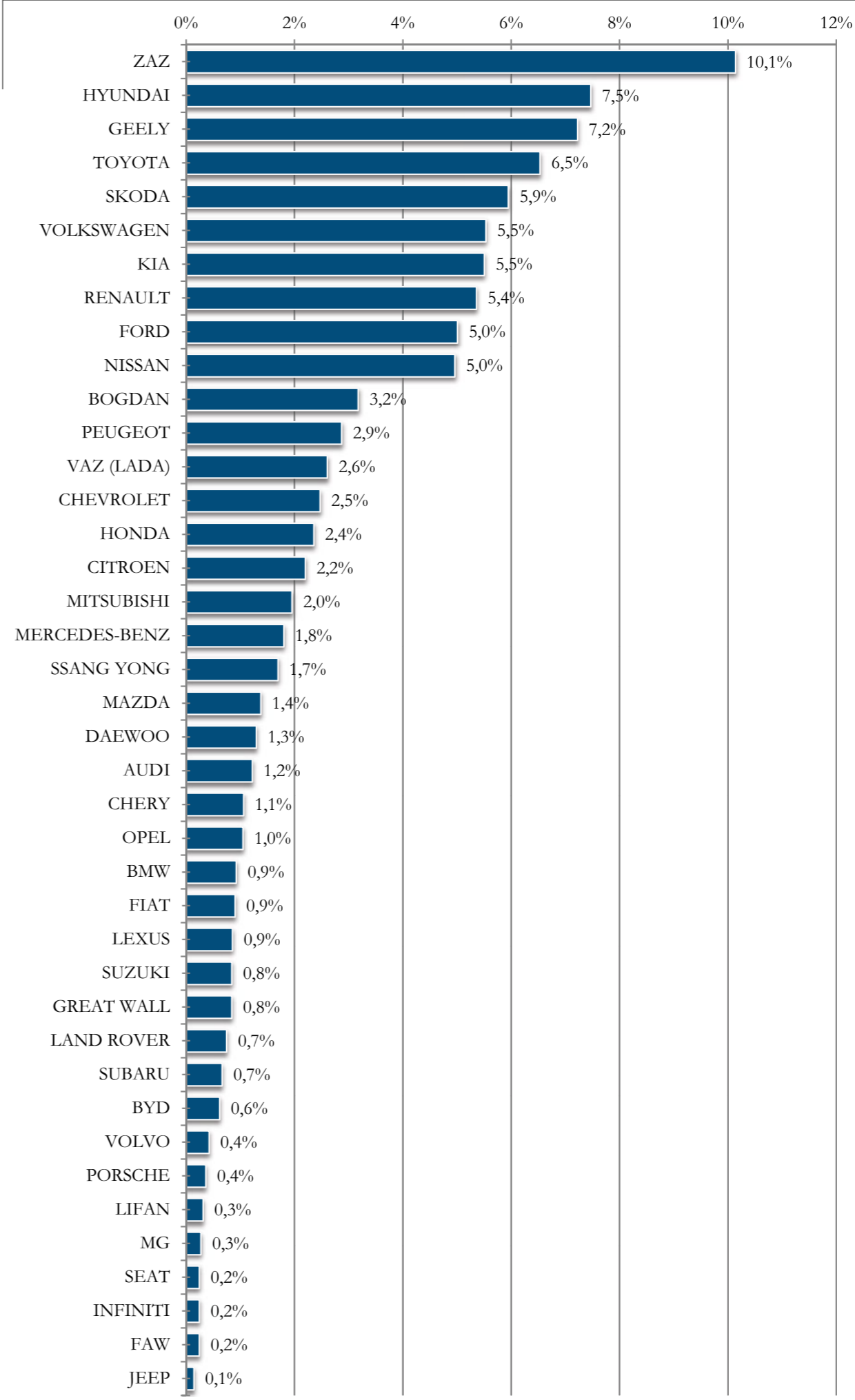


Review

№3 (3) ВІД 30.08.13

РЕЙТИНГ БРЕНДІВ: ЛЕГКОВІ АВТО

(Липень 2013, шук та % ринку)

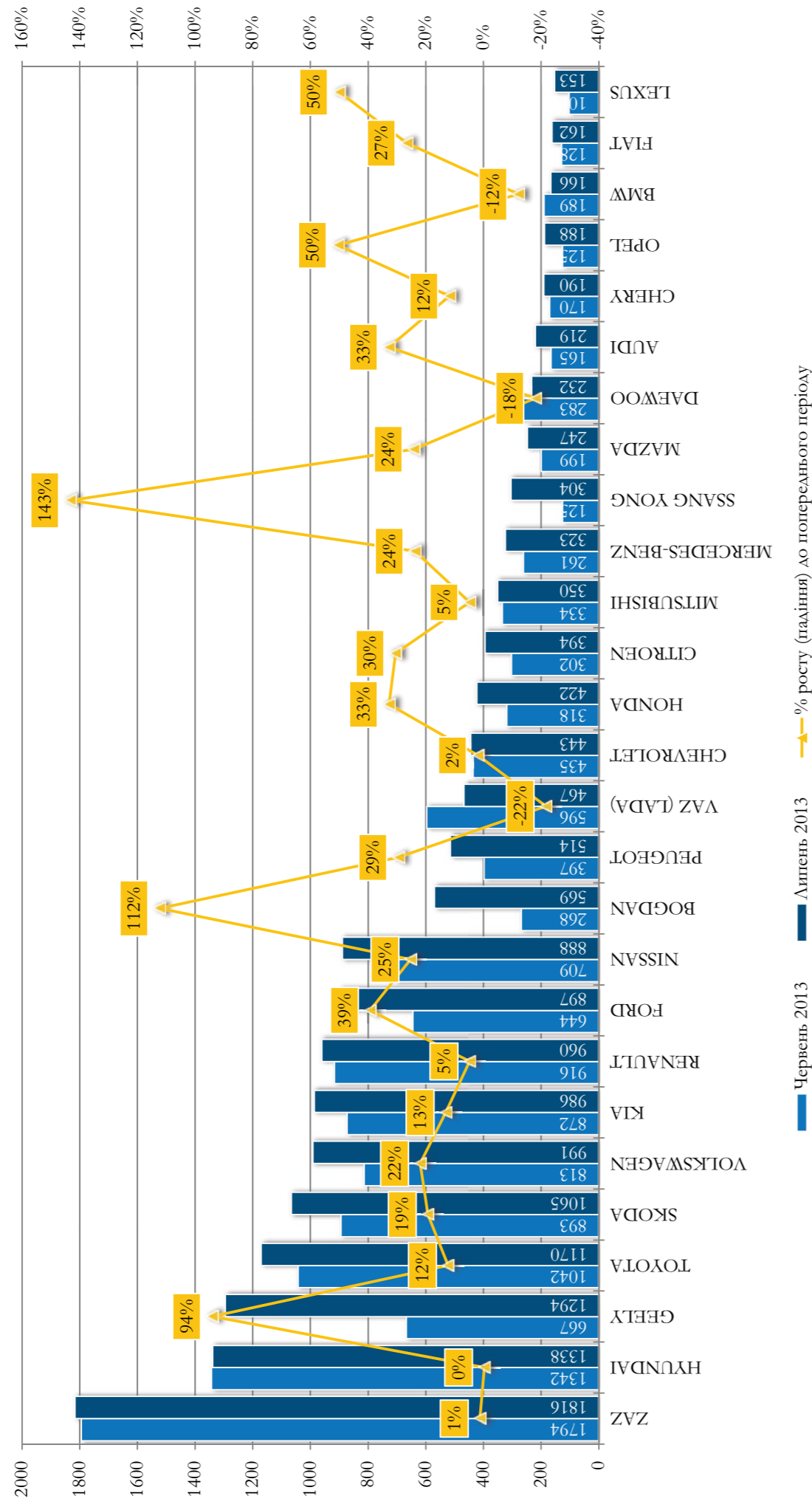


Review

№3 (3) ВІД 30.08.13

ПРОДАЖІ: ЛЕГКОВІ АВТО

(Червень 2013 до липня 2013, штук та % росту до періоду)



■ Червень 2013

■ Липень 2013

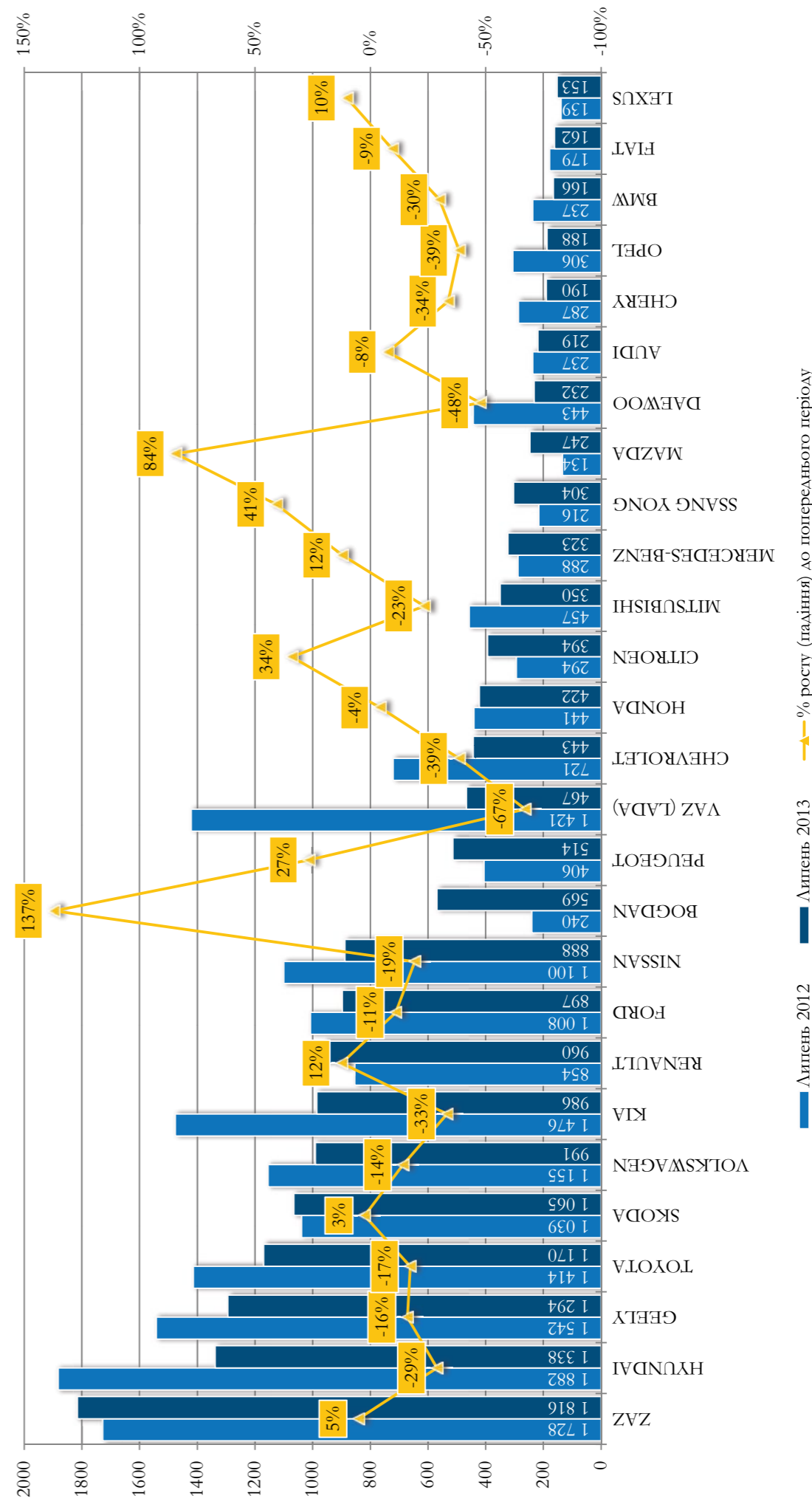
→ % росту (падіння) до попереднього періоду

Review

№3 (3) ВІД 30.08.13

ПРОДАЖІ: ЛЕГКОВІ АВТО

(Липень 2012 до липня 2013, штук та % росту до періоду)



■ Липень 2012

■ Липень 2013

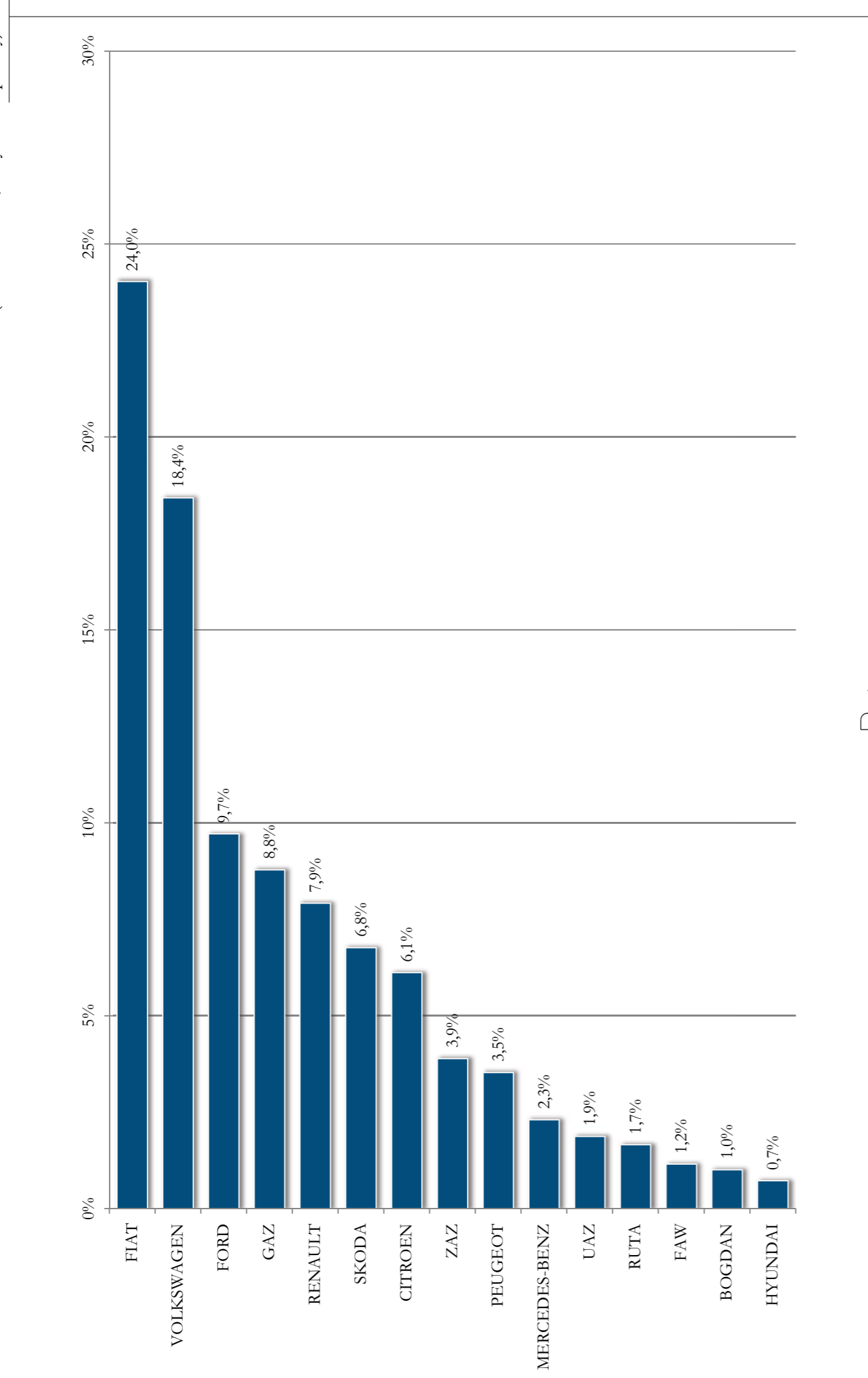
→ % росту (падіння) до попереднього періоду

Review

№3 (3) ВІД 30.08.13

РЕЙТИНГ БРЕНДІВ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО

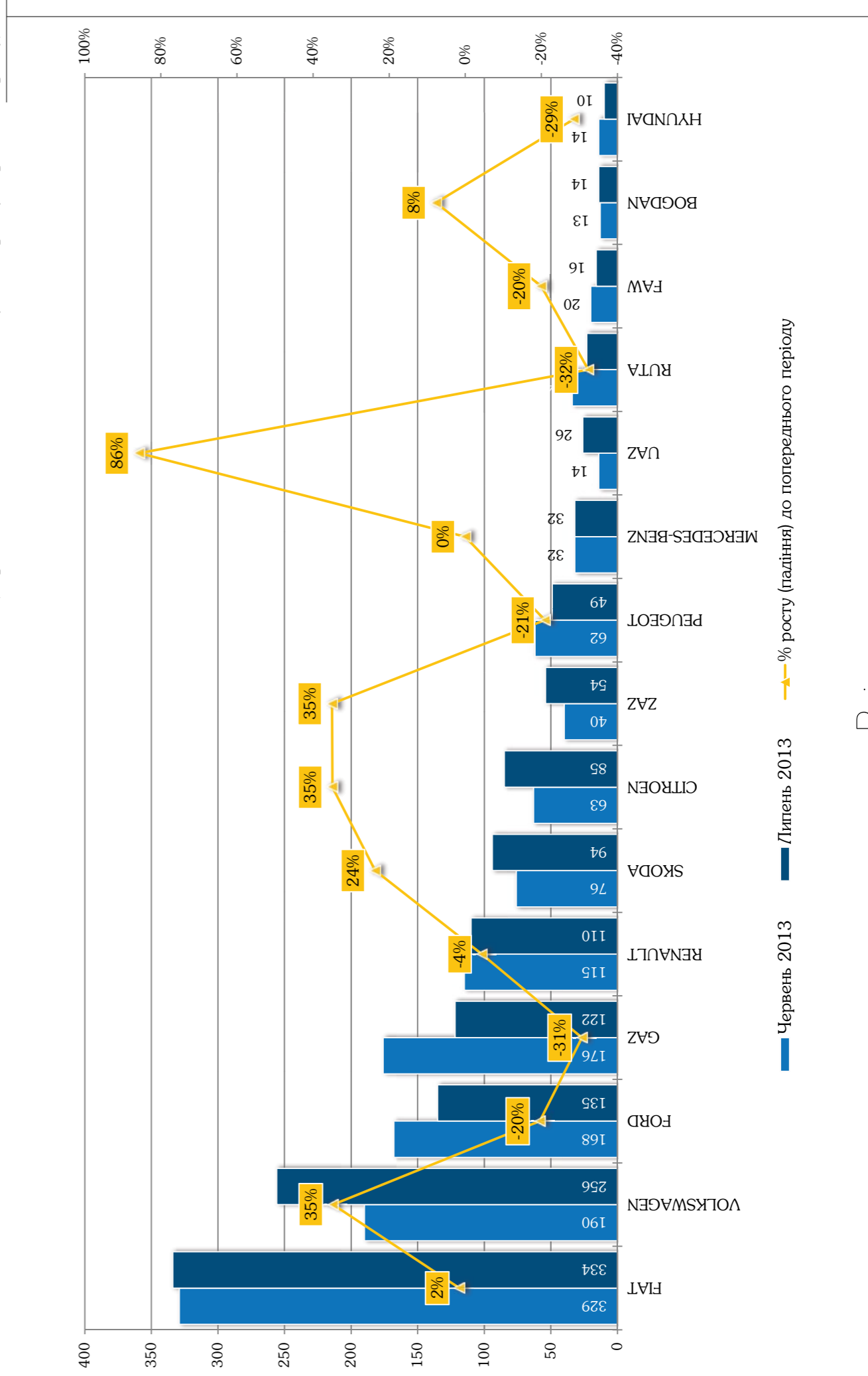
(Липень 2013, птук та % ринку)



Review
№3 (3) ВІД 30.08.13

ПРОДАЖІ: ЛЕГКОВІ АВТО

(Червень 2013 до липня 2013, птук та % росту період до періоду)



Review
№3 (3) ВІД 30.08.13

40

ПРОДАЖІ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО

(Липень 2012 до липня 2013, штук та % росту період до періоду)

Brand	July 2012 (Units)	July 2013 (Units)	% Change
FIAT	262	334	27%
VOLKSWAGEN	215	256	19%
FORD	92	135	47%
GAZ	122	218	-44%
RENAULT	98	110	12%
SKODA	0	94	7600%
CITROEN	70	85	21%
ZAZ	61	54	-11%
PEUGEOT	162	49	-70%
MERCEDES-BENZ	55	32	-42%
VAZ	21	26	24%
RUTA	23	23	0%
FAW	9	16	78%
BOGDAN	14	14	0%
HYUNDAI	14	10	-29%

Review
№3 (3) ВІД 30.08.13