



ФЕДЕРАЦІЯ РОБОТОДАВЦІВ
АВТОМОБІЛЬНОЇ ГАЛУЗІ

№4 (53) ВІД 22.04.16

Review

AUTOMOTIVE INDUSTRY

НАВВИПЕРЕДКИ У МАЙБУТНЄ

Хто складе конкуренцію Tesla Motors?

ДЕПУТАТСЬКИЙ АВТО- ПОПУЛІЗМ

Парламент зробив чергову спробу
«закрити» легальний автомобільний
бізнес.

ШАЛЕНИЙ РІСТ ЕРА ЕЛЕКТРОМОБІЛІВ

За 2015 рік продано понад
півмільйона електромобілів
у всьому світі, зростання
ринку склало 70%

У 2022 році електрокари
стануть дешевше
бензинових і дизельних
моделей.

КУДИ КОТИТЬСЯ УКРАЇНСЬКИЙ АВТОПРОМ?

Автомобільному ринку незалежної
України - 25 років. Що відбувається в
автомобільній галузі сьогодні?



Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

№4 (33) від 22.04.16

**Офіційне видання Федерації роботодавців
автомобільної галузі України**

Редактори:
Чепіжко О.С.
Каратаєва А.С.
Богатирчук О.В.
review@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: digitaltrends.com

ЗАМІСТЬ ПЕРЕДМОВИ

Ми – свідки та учасники стрімких та вражаючих змін, яких сьогодні зазнає світ. Те, що раніше здавалося неможливим, тепер втілюється у реальність.

Не оминули кардинальні зміни і автомобільну галузь. Світ взяв курс на зниження викидів шкідливих речовин у атмосферу, і виробники автомобілів задумалися про розробку альтернативних транспортних засобів. Ще кілька років тому електромобілі на дорогах були дивиною. Сьогодні ж «зелені» авто потроху проникають в усі ніші, давно обжиті виробниками бензинових і дизельних машин. Так, частка електромобілів і гібридів на світовому авторинку поки що зовсім незначна – лише 0,6%. Однак останні дані показують стрімкий ріст їх популярності. Протягом 2015 року було продано більше півмільйона електромобілів у світі, тож ріст ринку склав 70%. Такі вражаючі цифри дають експертам підстави вважати, що за електрокарами – майбутнє світового автовиробництва. Дослідники з Bloomberg

New Energy Finance прогнозують, що до 2022 року електрокари коштуватимуть дешевше за звичайні авто, і вже 35% всіх нових машин в світі будуть заряджатися від розетки.

А поки продажі електрокарів набирають обертів, вже нові фантастичні ідеї розширюють межі нашої реальності. Японський автомобільний гігант Toyota почав серійне виробництво першого в світі автомобіля, що працює тільки на водні, а замість шкідливих вихлопів виробляє чисту воду. Вулицями США вже їздять тестові безпілотні автомобілі, де водій виступає у ролі пасажира. А через кілька років світ може побачити ще одна новітня розробка – літаючий автомобіль від компанії Terrafugia.

Хто ж стане переможцем у цій шаленій гонитві наввипередки? Час покаже... Майбутнє ближче, ніж нам здається. Навіть для України. І яким воно буде для нас – не в останню чергу залежить від прийнятих державою рішень.

101,6%

ОБОРОТ РОЗДРІБНОЇ
ТОРГІВЛІ*

100,5%

ІНФЛЯЦІЯ*

103,7%

ІНДЕКС ПРОМИСЛОВОЇ
ПРОДУКЦІЇ*

* за січня-березня 2016 до січня-березня 2015 року, Адрекстат



ДЕПУТАТСЬКИЙ АВТО-ПОПУЛІЗМ

Парламент зробив чергову спробу «закрити» легальний автомобільний бізнес.

фото: rnsky.org.ua

12 квітня у Верховній Раді був великий автомобільний день. Депутати фактично запропонували новий вектор у розвитку українського авторинку.

По-перше, було прийнято законопроект №3046 «Про внесення змін до Податкового Кодексу України щодо стимулювання ринку вживаних товарів», у якому врегульовані багато моментів щодо оподаткування операцій з б/в автомобілями, які довгі роки не давали розвинути торгівлі уживаними авто юридичними особами. По суті, цей закон дає старт повноцінній системі trade-in, що проводиться в автосалонах.

По-друге, було зареєстровано законопроект №4382 від 12 квітня, яким передбачено скасування ввізного мита на вживані автомобілі, за винятком авто походженням з країни-окупанта (агресора) відносно України, а також тих, що можуть ввозитися з окупованих територій.

Однак це ще не всі ініціативи депутатів, що стосуються ринку б/в автомобілів. 12 квітня Верховна Рада проголосувала в першому

читанні проект Закону «Про внесення змін до підрозділу 5 розділу XX "Перехідні положення" Податкового кодексу України щодо стимулювання розвитку ринку вживаних транспортних засобів (№3251)».

Промисловці звернулися до депутатів Парламенту з відкритим листом, в якому попередили про економічні та соціальні наслідки у разі прийняття даного законопроекту у другому читанні.

У листі повідомляється, що проект закону №3251 ставить за мету стимулювання продажу б/в у використанні авто шляхом зниження ставок акцизного податку. **Але ринок вживаних автомобілів стимулювання не потребує.** Про це свідчать цифри і факти.

За оцінками експертів, ринок імпортованих б/в у використанні автомобілів значною мірою є так званим «сірим ринком». За підсумками 2014 року обсяги б/в у використанні автомобілів склали 43,1 тис. од. та зросли майже у 10 разів по відношенню до попереднього періоду.

Більше того, 2014 рік був настільки вдалим для ринку б/в автомобілів, що на кінець року перевищив обсяги ринку нових автомобілів, чим повністю нівелював передумови для розвитку ринку нових авто. За даних обставин зменшення акцизного податку є економічно необґрунтованими і призведе до зворотного результату – зниження рівня наповнюваності бюджетів всіх рівнів та поглиблення тінізації ринку.

Пояснювальна записка проекту закону, що ставить за мету «здешевлення автомобілів для незаможних верств населення» є **яскравим прикладом популізму**. Адже Україна відповідно до взятих на себе міжнародних зобов'язань з 2016 року запровадила екостандарт Євро-5. Відтак, на поточний момент в Україну можливий ввіз б/у авто не старше 5-ти років, що здебільшого стосується автомобілів вартість яких значно не відрізняється від нових. Згідно статистики за 2016 рік частка авто преміум класу в б/у імпорті зростає. Як результат, даний законопроект – це скоріше не спроба відкрити можливість володіння дешевим авто для середнього класу, а лазівка для імпорту б/у авто преміум класу та дорогих брендів для розширення автопарків заможних авто власників. Крім того, автомобіль не є товаром першої необхідності, тільки володіння транспортним засобом тягне за собою в середньому витрати в 5000 грн. в місяці, що де факто нівелює можливість володіння авто населенням, дохід яких нижче за середній.

Екологічні наслідки вражають. Статистика свідчить про наявну в Україні проблему старіння автопарку, що досягла загрозливих масштабів. Так, станом на початок 2016 року, більше половини (53,4%) займають автомобілі виробництва ще СРСР та країн СНД. При цьому середній вік автомобіля становить близько 19,6 років. Для порівняння, у країнах ЄС середній вік автопарку становить близько 10 років. У Російській Федерації середній вік автопарку наближається до європейського і складає 12,5 років. Саме тому, через прийняття не виваженого законопроекту Україна добровільно перетвориться на авто сміттєзвалище, а загроза техногенної катастрофи в Україні стане нашою реальністю.

Кошти за бувші у використанні легкові автомобілі надходять до країни агресора. У зв'язку з девальвацією російського рубля і політикою компаній виробників, ціни на нові автомобілі в Російській Федерації нижчі від українських цін на аналогічні автомобілі.

Така ж тенденція спостерігається із легковими автомобілями, що були у використанні. За такого рівня цін збільшується кількість автомобілів, що ввозяться з території Російської Федерації, а кошти українських покупців надходять до країни-агресора.

Таким чином, враховуючи усі наведені вище факти **в разі голосування депутатів за проект закону №3251 Україна отримає:**

1. Щасливих власників авто преміум класу без сплати податків до бюджету.
2. Ріст імпорту вживаних авто із Росії в розмірі сотень тисяч авто в рік і як результат, відтік мільйонів доларів до країни-агресора.
3. 99% обманутого черговим популізмом населення України, які не мають грошей ні на новий, ні на вживаний автомобіль
4. Втрату робочих місць офіційних імпортерів, дилерів, автовиробників та СТО, що будуть змушені закрити свій бізнес та подальшу тонізацію ринку авто – фактично повернення до часів 90-х років та хаотичного ринку.

Промисловці, наголошуючи на даній позиції, звернулися до преламентарієв з проханням виважено ставитись до голосування даного законопроекту та керуватися виключно державницькими інтересами, а не популістськими заявами та бажанням загравати з електоратом, що є єдиним лейтмотивом лобіювання подібних законопроектів певними парламентарями.

Свої підписи під зверненням поставили:

Голова Всеукраїнського об'єднання організацій роботодавців «Федерація роботодавців автомобільної галузі» Олег Боярин, Голова Всеукраїнського об'єднання обласних організацій роботодавців підприємств металургійного комплексу «Федерація металургів України» Сергій Біленький, Голова Всеукраїнського галузевого об'єднання організацій роботодавців хімічної промисловості Олексій Голубов, Голова Всеукраїнського об'єднання організацій роботодавців «Федерація роботодавців машинобудівної промисловості» Григорій Дашутін, Голова Всеукраїнського об'єднання організацій роботодавців «Федерація роботодавців скляної промисловості України» Дмитро Олійник, Голова Ради Асоціації підприємств – виробників техніки та обладнання для агропромислового комплексу «КРАГРО-МАШ» Павло Штутман.



НАВВИПЕРЕДКИ У МАЙБУТНЄ

Хто складе конкуренцію Tesla Motors?

Кілька років тому Tesla викликала у сфері авто індустрії справжню революцію, перевернувши уяву суспільства про електромобіль. Сьогодні багато автовиробників намагаються повторити її успіх, розробляючи нові концептуальні моделі електрокарів. Хто ж готовий кинути виклик одному зі світових лідерів у цій галузі?

Faraday Future vs Tesla: заряд потужності



Молода каліфорнійська компанія Faraday Future заявила про завершення робіт над своїм першим повністю електричним концептом, який, за задумкою розробників, має скласти конкуренцію Tesla Motor S. Довгоочікуваний публічний дебют моделі стався у січні на виставці споживчої електроніки Consumer Electronics Show (CES).

Уся інформація про автомобіль тривалий час трималася у секреті, однак на початку року представники компанії нарешті показали свій революційний суперкар. Модель має незвичайний футуристичний дизайн, завдя-

ки якому багато хто порівнює електрокар з «бетмобілем». Та й потужність він отримав відповідну – близько 1000 к.с.

Силова установка нового електрокара FF включатиме чотири електромотори, по одному на кожне колесо. Загальна потужність приводу складе 740 кВт, що дозволить розженуться спортивному автомобілю до 100 км/год менш ніж за 3 секунди, а максимальна швидкість складе 320 км/год.

Розробники прототипу не обійшли стороною і популярний безпілотний функціонал. Зокрема, передбачається, що новий суперкар зможе не лише самостійно паркуватися, але, наприклад, зустрічати водія у певному місці в певний час.

Наголошується, що FFZero1 не буде першим серійною машиною Faraday Future і до появи справжньої машини повинно пройти ще кілька років. У основі прототипу лежить єдина плат-



Головними ринками у майбутньому компанія вбачає у США та Китаї. Faraday Future оголосила про стратегічне партнерство з китайською медіа-компанією LeTV, що належить китайському мільярдеру Хі Юетінгу (Jia Yueting). Раніше повідомлялося, що власник LeTV вклав \$1 млрд в завод Faraday Future площею 280 тис квадратних метрів, який будується на території США. Слід відзначити, що ключові позиції в штаті займають інженери Tesla, а дизайн першого електрокара розробляє Річард Кім, який брав участь у створенні BMW i3 і i8. Faraday Future планує випускати виключно електромобілі і розвивати платні онлайн-сервіси, підкреслюючи, що «сучасні автомобілі не відповідають сучасним потребам».

Porsche vs Tesla: жага швидкості



Німецький автовиробник Porsche також вже розкрив таємницю прототипу чотиримісного електричного суперкара, здатного долати відстань до 500 км без підзарядки. Porsche Mission E був представлений на мотор шоу у Франкфурті-на-Майні у вересні 2015 року. 4 грудня голова ради директорів Porsche Олівер Блюм оголосив рішення приступити до серійного випуску електромобіля, який у продажі може отримати іншу назву.

Запас ходу Mission E складає 310 міль (499 км). Розганятися до швидкості у 100 км/год електромобіль буде за 3,5 секунди, значно випереджаючи за цим показником Model S компанії Tesla. Максимальна швидкість моделі невідома. Щоб зарядити батарею на 80%, електромобілю необхідно лише 15 хвилин. Предметом особливої гордості Porsche є інноваційна система зарядки під напругою 800 В, що вдвічі перевищує за бистродією крапці світові аналоги. Porsche стала першою компанією, яка впровадила цю систему у свої авто.

Автомобіль важить 2000 кг. Він побудований на платформі, яку інженери Porsche розробили спеціально для цього концепту.



З початком проекту Mission E компанія Porsche пов'язує продовження стійкого росту. Фірма Porsche, яка є дочірньою компанією Volkswagen Group, вклав у проект 700 млн євро і створить додатково більше тисячі робочих місць. Однак у найближчий час модель не складе конкуренцію Tesla на автомобільному ринку. Mission E поступить у продаж тільки ближче до 2020-го року. Про ціну новинки поки не повідомляється.

Слідами Tesla

Ідея створення революційного електрокара охопила й інших автовиробників.

До розробки конкурента Tesla Model S приступила компанія BMW. У модельній лінійці автомобіль займе місце між хетчбеком i3 і спорткаром i8. За неофіційними динамі, новинка отримає два електродвигуни потужністю 225 і 135 л.с. відповідно. Маса автомобіля складе 1564 кг. Виробництво моделі може початися у 2019 році.

Один з найбільших китайських автовиробників Beijing Automotive Group (BAIC) планує розробити електрокар, який стане прямим конкурентом Tesla. Новинка буде створюватися разом з каліфорнійською компанією Atieva. Автомобіль планують продавати по всьому світі. Прототип новинки буде вперше продемонстрований у Пекіні у 2016 році. Як говориться у повідомленні китайської компанії, новинка стане «справжнім проривом у світі електрокарів».

Компанія Mercedes-Benz приступила до розробки нової моделі з електричною силовою установкою. За словами розробників, абсолютно новий електромобіль Mercedes-Benz не поступатиметься за технічними параметрами Tesla Model S і при цьому зможе запропонувати клієнтам більше комфорту. Запас ходу автомобіля буде становити від 400 до 500 кілометрів.



Конкурента Tesla Model X розробляє і Audi. У вересні на автосалоні у Франкфурті компанія представила концепт електричного кросовера Audi e-tron quattro, оснащеного трьома електромоторами сумарною потужністю 320 кВт (435 к.с.). Ємність батареї концепту - 95 кВт/год. За твердженням розробників, цього достатньо, щоб проходити на одній зарядці близько 500 км.

На початку травня 2015 в Південній Кореї був представлений новий електрокар, який експерти назвали потенційним конкурентом Tesla. За-



гальна ємність акумуляторів моделі Yebbujana R становить 54 кВт/год, що дозволяє долати до 571 км без підзарядки. Електромобіль буде споживати 100 Вт/год на один кілометр. Для порівняння – Model S витрачає в два рази більше. Серійне виробництво новинки стартує до кінця 2016 року. При цьому серійний Yebbujana R, за обіцянками представників компанії коштуватиме близько 40 000 доларів - в 2,5 рази дешевше, ніж згадана модель від Tesla.

Слід зазначити, що і Tesla не стоїть на місці. Нещодавно пройшли випробовування електрокара Tesla з новим акумулятором, якому вдалося подолати відстань у 1800 км без підзарядки (для порівняння, Tesla Model S може проїхати до 500 км).

Як бачимо, на хвилі популярності відновлюваних джерел енергії та відмови від традиційного палива змінюється і світовий автомобільний ринок. За ким майбутнє – покаже час.





ШАЛЕНИЙ РІСТ

За 2015 рік продано понад півмільйона електромобілів у всьому світі, зростання ринку склало 70%

За 2015 рік по всьому світу було продано близько 540 тисяч електрокарів, повідомляє статистичне агентство ev-volumes.com.

Згідно з останніми даними, тільки за четвертий квартал загальносвітової обсяг продажів склав близько 200 тис. електромобілів. Порівняно з 2014 роком приріст склав 70%, тоді як у минулому році цей показник знаходився на рівні 50%.

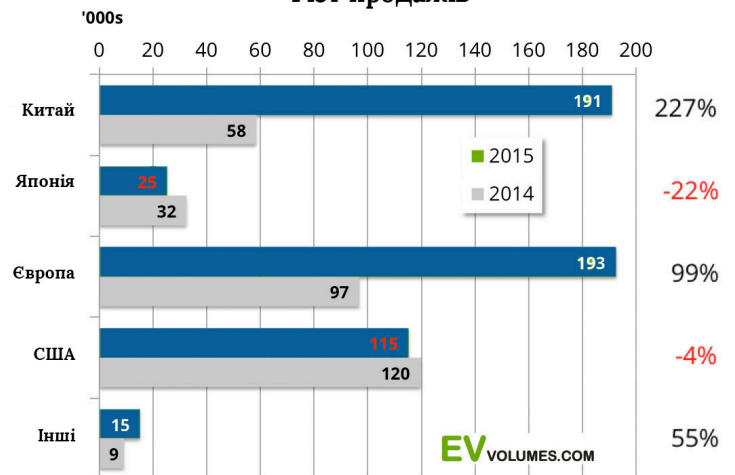
Найбільш значущими «двигунами» колосального приросту виступили скандинавські країни, такі як Нідерланди, Швеція і Данія (у яких на 2016 року заплановано зниження державних стимулів, що могло посприяти збільшенню попиту), також відзначені небувало високі продажі міні-електромобілів в Китаї.

Більш природне зростання продажів протягом другої половини 2015 року спостерігалось в сегменті підключаємих

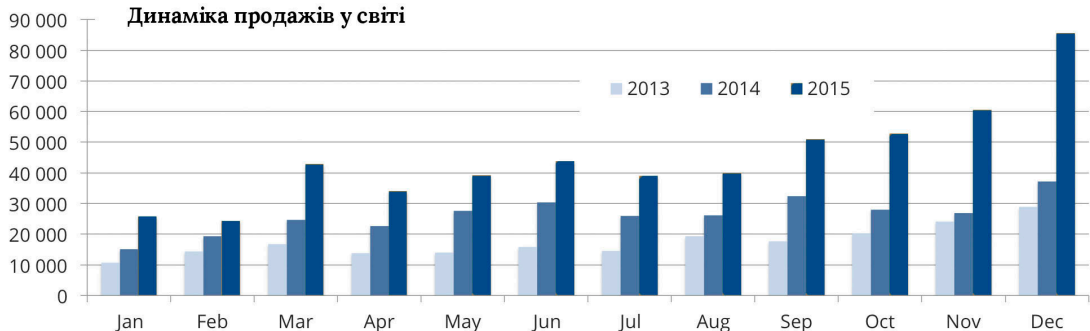
гібридів. Найбільш популярними моделями стали BYD Tang, Chevy Volt II, Passat GTE, BMW X5 і Volvo XC90.

Відповідно, ступінь приросту гібридних автомобілів показала більший відсоток (+80%) порівняно з «чистими» електромобілями (+64%). Таким чином, глобальне співвідношення кількості гібридів до електрокарів склало 60:40.

Ріст продажів



Динаміка продажів у світі



Разом з тим, частка електромобілів і гібридів в загальносвітовому обсязі продажів авто складала лише 0,6% в 2015 році. До вересня минулого року загальна кількість використовуваних автомобілів з електричними силовими установками досягло свого першого мільйона, а в четвертому кварталі склало близько 1,3 млн.

Слід зазначити, що багато країн поставили перед собою певні цілі щодо збільшення популярності автомобілів з низькими викидами CO₂ в атмосферу до 2020 року. У разі їх реалізації, до цього часу загальна кількість «зелених» авто на дорогах по всьому світу може скласти від 15 до 20 млн. одиниць. Таким чином, до кінця цього десятиліття очікується річний обсяг продажів на рівні 7 млн. гібридів і електромобілів, а їх частка на ринку пасажирських транспортних засобів складе 7%.

Європа

За минулий рік Європа відзначилася майже дворазовим збільшенням ринку екологічного транспорту. За 4 квартали 2015 року значно зросли продажі на європейському ринку, зокрема, в Німеччині, Нідерландах, Франції, Данії, Швеції. Частка гібридних автомобілів досягла 57% в 4-му кварталі і 48% за рік, що 17% вище, ніж в 2014-му.

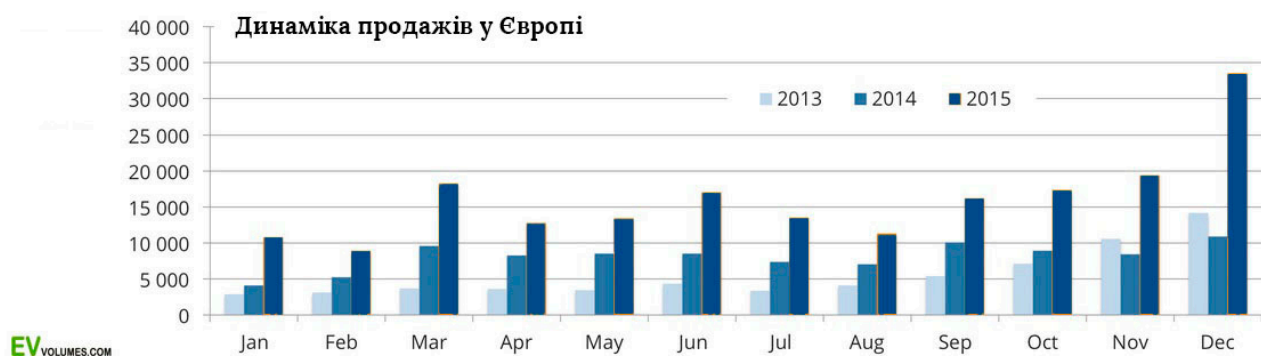
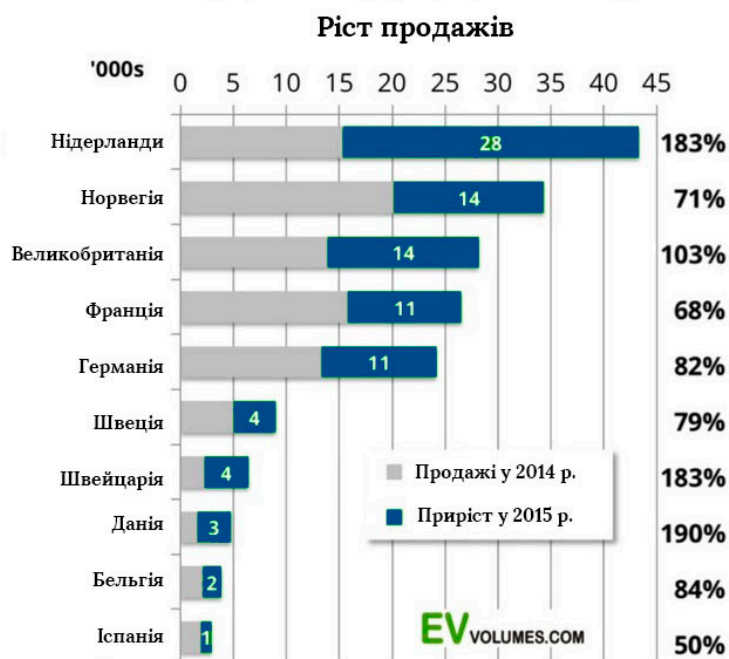
Таким чином 2015-й закінчився продажем 192,500 електромобілів, враховуючи легкові автомобілі і легкі комерційні автомобілі, що майже вдвічі перевищило показник 2014-го року.

Крім того, загальний обсяг ринку легкових автомобілів в Європі (за виключенням Росії) збільшився на 9,5% в порівнянні з 2014 роком і в цілому

становив 15,975,400 одиниць. Розширення продажів електрокарів є відмінним результатом для Європи. Зростання прискорюється; в період між 2013 і 2014 воно становило 47%, у 2014-2015 рр. – 55%. Електромобілі набувають все більшого поширення і визнання. Вперше у цьому регіоні частка електрокарів в ринку легкових автомобілів досягла позначки в 1,24%, тоді як рік тому ця цифра не перевищувала 0,66%.

За результатами продажів, Нідерланди стали топ-ринком електрокарів в Європі, випереджаючи Норвегію, а також ставши третім за величиною ринком електромобілів у всьому світі (після Китаю і США). Збільшення щорічних продажів в Нідерландах в 2015 році склало 183%.

Незважаючи на це, Норвегія мабуть, залишилася лідером на ринку в 2015 році, оскільки частка електромобілів від загального автомобільного ринку, тут становить 19%.



Китай

За 2015 рік китайський ринок транспорту на альтернативних видах палива показав приріст у 223% порівняно з 2014-им. Всього в Піднебесній за попередні 12 місяців було реалізовано 188 700 екологічних легкових авто, а їх частка за підсумками всього періоду склала 0,9%.

Також варто зазначити, що до кінця минулого року намітилася ще більш динамічна тенденція: на грудень-місяць гібридні, електричні та автомобілі на водневих паливних елементах склали 1,4% від усіх проданих в цій країні машин, що в абсолютних цифрах становить 34 100 проданих одиниць.

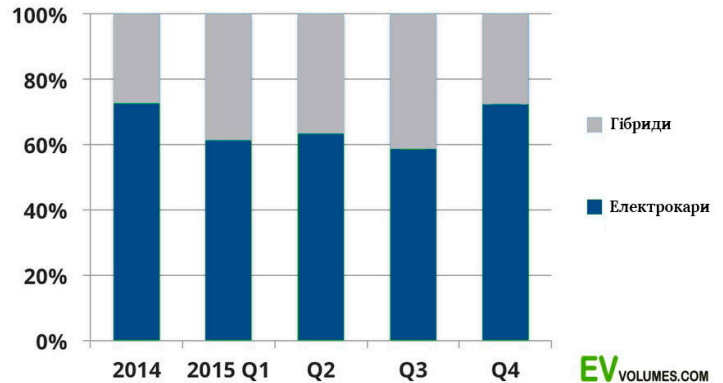
В Асоціації автовиробників КНР повідомили, що в найближчі роки електроавтомобілів стане ще більше.

Дуже важливо, підкреслили в керівництві

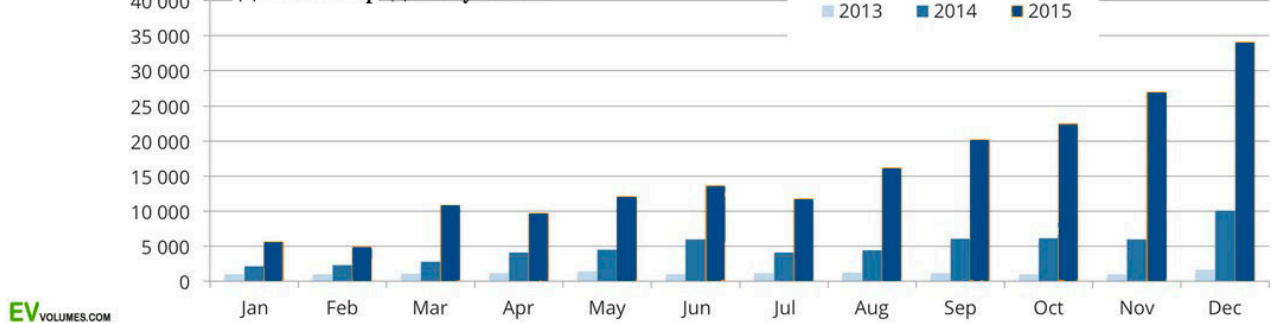
відомства, приділити належну увагу питанням якості, так як акумулятори в таких машинах можуть представляти деяку небезпеку.

Також з наступного року пообіцяли розширити мережу спеціальних електроавтозаправок. Влада Китаю пообіцяла, що до 2020 року побудують таких заправок стільки, що вони зможуть обслуговувати до 5 мільйонів автомобілів на рік.

Доля продажів у Китаї



Динаміка продажів у Китаї



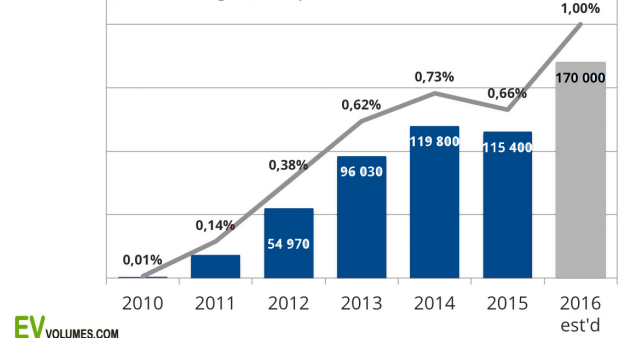
Що стосується ринків електрокарів США і Японії, то їх обсяги за підсумками 2015 не показали зростання щодо попереднього року. Їх результати - -4% і -22%.

Серед причин уповільнення продажів у США - падіння цін на нафту і бензин. Низькі продажі також пояснюються високою ціною електромобілів і обмеженістю пробігу від однієї зарядки.

На початку 2008 року президент США Барак Обама поставив мету - до 2015 року число електромобілів на американських дорогах має досягти 1 мільйона. Ця мета досягнута не була, в США за цей період було продано лише близько 400 тис. електромобілів.

Тим не менш, стрімкий ріст продажів у Європі і Китаї змогли компенсувати падіння показників у США та Японії.

Динаміка продажів у США





ЕРА ЕЛЕКТРОМОБІЛІВ

Згідно з новим звітом дослідницької компанії Bloomberg, «автомобільна революція» відбудеться в 2022 році. Саме тоді електрокари стануть дешевше бензинових і дизельних моделей.

фото: avtomobil.ua.com

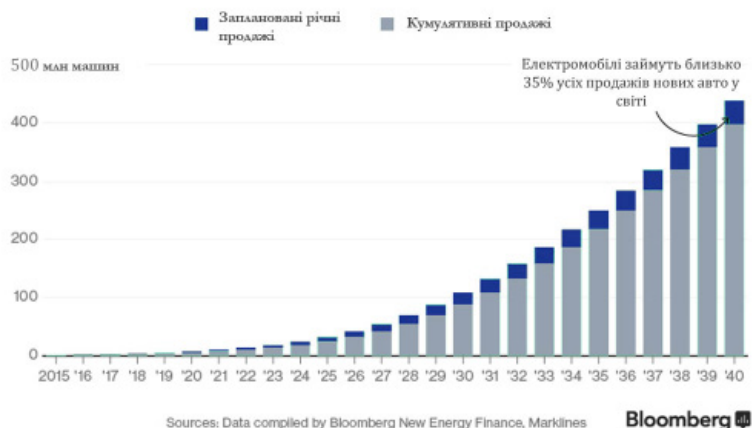
Підрозділ **Bloomberg New Energy Finance** провів дослідження, згідно з яким експерти прогнозують, що в найближчі шість років зникне головна перешкода людства на шляху переходу до електромобілів. У минулому році ціни на батареї впали на 35% і, судячи з траєкторії їх зниження, навіть без державних субсидій електромобілі стануть так само доступні, як їх бензинові побратими в найближчі шість років, згідно з дослідженням Bloomberg New Energy Finance (BNEF). І це стане початком справжнього буму мас-маркету електромобілів.

До 2022 року сукупна вартість електричних батарей впаде настільки, що стане нижчою за ціну двигунів внутрішнього згоряння. Електромобілі, здатні переміщатися на далекі відстані, в 2040 року коштуватимуть дешевше за \$ 22 000 (за нинішнім курсом), якщо вірити прогнозам. В результаті частка електрокарів на ринку зросте до 35% від ринку і до 2040 року досягне глобальної цифри у 41 мільйон одиниць. Це майже в 90 разів більше, ніж в 2015 році, коли було продано близько півмільйона електричних батарей. Таким чином, розеткові автомобілі представлятимуть чверть потоку на дорозі.

На даний момент ринок сильно прив'язаний до «новачків», які тестують інноваційні технології і намагаються знизити викиди на вимогу державних програм. У 2015 році електрокари - це лише 1% від загального числа автомобілів, що становить приблизно 1,3 мільйона одиниць. У більшості країн електромобілі є дивною і, як і раніше, коштують помітно дорожче за бензинові машини. Можливо, ситуація зміниться після прем'єри електрокара Tesla Model 3: він буде коштувати близько 35 тисяч доларів і проїжджати 400 кілометрів без підзарядки.

Ріст продажів електромобілів

До 2020 року електромобілі коштуватимуть, скільки і їхні бензинові конкуренти. Це буде переломним моментом для росту продажів.



Тож не дивно, що, на противагу прогнозам Bloomberg, ринки нафти нерозраховують натакі швидкі темпи росту продажів електромобілів. ОПЕК передбачає, що електромобілі займуть 1% ринку лише до 2040 року. У минулому році CEO компанії ConocoPhillips Райян Ленс сказав, що електромобілі не вплинуть суттєво на економіку в найближчі 50 років.

Однак ось яку ситуацію ми маємо на сьогодні: в найближчі кілька років Tesla, Chevrolet і Nissan планують почати продажі електромобілів далекого прямування вартістю близько \$ 30 000. Інші автовиробники інвестують мільярди в нові моделі. До 2020 деякі з них будуть коштувати дешевше і пропонувати покупцям більше, ніж їх бензинові конкуренти. Метою буде повторити успіх Tesla Model S, яка зараз перевершила своїх конкурентів в сегменті елітних автомобілів в США. Питання в тому, наскільки спаде попит на нафту в разі такого зростання електромобілів? І в якийсь момент зниження попиту приведе до наступного нафтової кризи?

Насамперед треба визначити, як швидко будуть зростати продажів.

У минулому році зростання продажів електромобілів по всьому світу становив приблизно 60%. Це досить цікава цифра, оскільки вона практично збігається зі швидкістю зростання, яку Tesla прогнозує аж до 2020 року, а також збігається зі швидкістю зростання продажів автомобілів Ford Model T, який витіснив коней в 1910-х. Для порівняння, крива зростання продажів панелей сонячних батарей приблизно така ж, і вони ростуть на 50% щороку, у той час як продажі LED-лампочок щорічно збільшуються на 140%.

Експерти Bloomberg порахували ефект, який надасть тривале зростання ринку електромобілів на 60% в рік і виявили, що електромобілі зможуть витіснити потребу в 2 млн барелів нафти на день до 2023 року. Це може призвести до перенасичення нафтового ринку, подібного до того, який стався під час нафтової кри-

зи 2014 року.

Але сукупні темпи зростання на рівні 60% на рік не можуть втриматися довгий час, тож це дуже агресивний прогноз. BNEF на даний момент більш методично підходить до аналізу, розбираючи вартість електромобілів на вартість їх компонентів, розраховуючи, коли їх ціна впаде достатньо, щоб задовольнити пересічного споживача. Використовуючи модель BNEF, можна виявити точку падіння ринку нафти на 2 млн барелів на день декількома роками пізніше - у 2028.

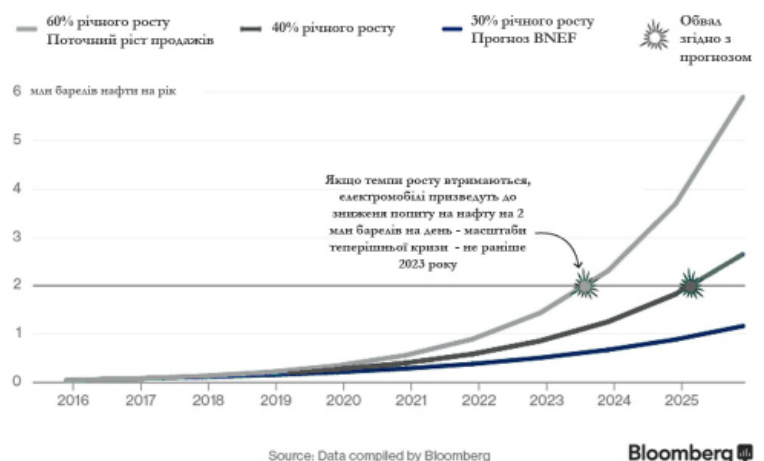
Однак такі передбачення дуже складні. Проте вони видаються більш точними, ніж традиційний підхід, що практикується нафтовою індустрією, яка не зацікавлена в розвитку електромобілів.

«Якщо ви подивитесь на звіти ОПЕК або звіти Exxon, у них рівень проникнення електромобілів на рівні 2 відсотків, - каже Салім Морсі, аналітик BNEF і автор звіту. - Незалежно від того, яким буде кінцеве число до 2040 року - 25% або 50% - це перестане мати значення, як тільки ми почнемо говорити про масове заміщення».

Аналіз BNEF базується на загальній вартості володіння електромобілем, включаючи такі речі, як обслуговування, вартість бензину і - найголовніше - вартість батарей. Вартість батарей становить приблизно третину собівартості електромобіля.

Прогнози великого обвалу

Кількість нафти, що буде витіснена електромобілями, залежить від того, коли взлетять продажі. Ось сценарії росту продажів електромобілів.



Щоб домогтися масового проникнення електромобілів, повинна статися як мінімум одна з наступних чотирьох речей:

- Держава повинна надати пільги, які дозволять знизити вартість виробництва.
- Виробникам доведеться змиритися із дуже низьким рівнем маржі.
- Покупці повинні бути готові платити більше за те, щоб водити електромобіль.
- Вартість батарей повинна знижуватися.

Перші три речі вже відбуваються, але вони не будуть актуальними упродовж тривалого часу. На щастя, вартість батарей рухається у правильному напрямку.

Є й інше питання: звідки візьметься уся ця електрика? До 2040 року електромобілі будуть споживати близько 1900 терават електрики, згідно BNEF. Це близько 10% всієї електрики, виробленого людством за минулий рік.

Хороша новина у тому, що електрика стає чистішою. З 2013 року світ отримує більше електроенергії від сонця і вітру, ніж з вугілля, природного газу і нафти разом узятих. Електромобілі знизять вартість зберігання батарей. Прямуючи до чистої енергії, електромобілі і поновлювана електрика формують взаємовигідний цикл попиту.

А як щодо літію та інших обмежених ресурсів, які потрібні для виробництва батарей? Експерти BNEF добре проаналізували ці ринки, і виявили, що проблеми немає. До 2030 автомобільні батареї потребуватимуть не більше 1% відомих резервів літію, нікелю, марганцю і міді. Їм знадобиться 4% світових запасів кобальту. Після 2030 року виробники, швидше за все, знайдуть нові способи виробництва батарей з інших матеріалів, які зроблять батареї легше, менше і дешевше.

І незважаючи на це все, у скепсису нафтового бізнесу все ще є передумови. Виробникам потрібно продовжувати тримати курс на здешевлення електромобілів, але все ще не вистачає станцій швидкої зарядки для подорожей на довгі відстані. Безліч нових водіїв в Китаї і Індії продовжать купувати машини на бензині і дизелі. Зростаючий попит на нафту в країнах, що розвиваються може переkritи вплив електромобілів, особливо якщо ціна на сировину впаде до \$20 за барель і залишиться на цьому рівні.

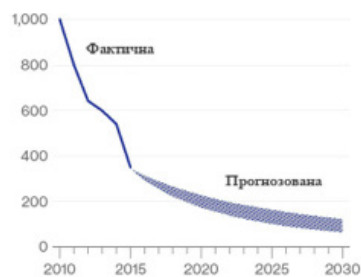
Ще одна змінна, яку враховує BNEF - це зростання самокерованих автомобілів і сервісів шеринга авто, на кшталт Uber і Lyft, які можуть вивести на дороги безліч автомобілів, що проїжджають понад 20 000 миль на рік. Чим більше машина їздить - тим економніше електричний двигун. Якщо ці сервіси злетять, вони можуть збільшити частку електромобілів до 50% від продажів усіх автомобілів вже у 2040 році, згідно з BNEF.

Експерти стверджують: коли б не прийшла криза ринку нафти, це буде тільки початком. Кожен наступний рік кількість електромобілів на дорогах буде рости, а попит на нафту - падати. І хтось все-таки залишиться позаду.

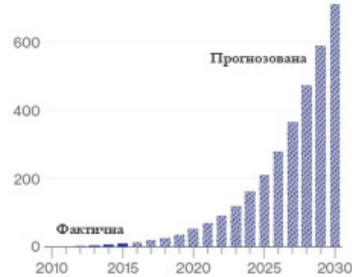
Акумулятори

Акумулятори складають третину вартості електромобілів. З падінням цін на акумулятори, попит на електромобілі буде зростати.

Вартість літій-іонного акумулятора
\$1,200 кіловат/год



800 гігват/год



Source: Data compiled by Bloomberg New Energy Finance

Bloomberg



НОВА АЛЬТЕРНАТИВА

Чому Toyota, Nissan і Honda роблять ставку на водневі автомобілі?

фото: autosprnews.net

У липні 2015 року Toyota, Nissan і Honda повідомили, що готові фінансово підтримувати розвиток національної інфраструктури для водневих автомобілів. Автогіганти збираються покривати третину витрат (до \$90 000) на відкриття кожної конкретної водневої АЗС. Всього в рамках програми, розписаної до 2020 року, вони планують витратити до \$50 млн.

За сучасними мірками альтернативного транспорту, автомобілі на водні — щось із області наукової фантастики. Такі автомобілі можливі теоретично і практично, деякі з таких проєктів навіть пішли в серію, але поки що куди дешевше і простіше випускати «традиційні альтернативні машини». Тобто електрокари із літій-іонними тяговими батареями, які зараз є в модельному ряду майже кожного великого автовиробника.

Тоді до чого всі ці розробки водневих автомобілів?

На те є дві причини. Перша стосується зміни правил гри в автопромі. Революціонер і романтик від бізнесу, а за сумісництвом глава Tesla Motors Ілон Маск просуває нову ідею стосунків людини та її автомобіля.

По-перше, продажі повинні здійснюватися безпосередньо, від виробника до клієнта, без участі дилера. По-друге, компанія Tesla активно просуває ідею мінімально залежного від міської мережі будинку. У 2015 році була випущена домашня батарея Tesla Powerwall в тандемі з сонячними панелями, що дозволяє вкрай скромно закуповувати у постачальника електроенергії кіловат-години. Вже зараз жителю сонячної Каліфорнії

теоретично можливо повністю відключитися від мережі й самому виробляти електрику, в тому числі для зарядки свого електрокара. Просто це поки що коштує чималих грошей.

Що стосується водневих технологій в автопромі, Маск не раз відгукувався про них вкрай критично: «Автомобілі на водневих паливних елементах — це повна нісенітниця. Виробляти водень, транспортувати його і використовувати в автомобілі — надзвичайно складне і витратне завдання. Водень в даному випадку не є джерелом енергії, а лише посередником для її передачі, тож незрозуміло, навіщо це робити. Адаже можна просто поставити сонячну панель, підключити її до електромобіля і зарядити його батарею безпосередньо».

Ідеї Маска дуже подобаються пересічним споживачам. Але сучасних гравців авторинку ідеальний новий світ без автосалонів і звичних заправок навряд чи влаштує. Саме тому автогіганти Honda, Toyota і Nissan і вклучилися так активно у розвиток водневого палива ще на стадії зародження системи. Для них це шанс зробити те, що не вдавалося здійснити в ХХ столітті: контролювати і виробництво автомобілів, і продаж палива для них.

Друга причина пильної уваги до авто на водні — проблема ресурсів. На відміну від нафти, яка скоро закінчиться, водень — ресурс поновлюваний. Він практично не зустрічається в чистій формі в природі, але його можна зробити з інших поширених на планеті Земля речовин. Наприклад, із води.

Існує близько десятка промислових способів отримання водню: парова конверсія (з метану та інших газів, найдешевший на даний момент спосіб), газифікація вугілля (необхідна сировина: вугілля, торф, дрова), піроліз, часткове окислення, біотехнологічний метод (використовуються водорості), електроліз води. Останній спосіб – найпростіший, але не найдешевший і низькоєфективний. Грубо кажучи, це пропускання через воду електричного струму і розщеплення її на кисень і водень. У паливних елементах Toyota Mirai водень з'єднується з киснем з атмосфери, на виході утворюються електричний струм і вода.

Як і у випадку з нафтою, запаси літію, який використовується для виробництва літій-іонних тягових батарей електромобілів, також не безмежні. Розвідані світові запаси цього хімічно активного металу становлять 13 млн тонн. Це чимало. Але якщо все людство разом почне пересідати на електрокари, не відмовляючи собі в ноутбуках, смартфонах та інших гаджетах, в яких використовуються літій-іонні акумулятори, рано чи пізно настане «літієва криза».

Японці в особі Toyota, Nissan і Honda дивляться на кілька кроків вперед, пропонуючи транспорт на дійсно невичерпному й екологічно чистому паливі.

За чисте майбутнє

Електромобілі винайшли ще в середині XIX століття, але тільки зараз вони стають масовими. Причини потрібно шукати не у виснаженні запасів нафти, а в законах, які просуваються в розвинених країнах. Уряди США, Японії, Франції, Німеччини та інших країн постійно посилюють норми вмісту шкідливих речовин у вихлопах автомобілів. Так, у 2001 році середня витрата бензину нового легковика, що продається в Штатах, становив 9,6 л/100 км. Зараз він коливається в районі 7,4 л на «сотню», а до 2025 року не повинен перевищувати 4,3 л/100 км. Євросоюз не відстає від США: до 2025 року середні викиди CO₂ на транспорті мають складати 68-78 г/км. Для довідки: зараз середній європейський автомобіль віддає атмосфері 123 г вуглекислого газу на 1 км.

Одночасно розвинені країни стимулюють купівлю екологічно чистих електромобілів, надаючи прямі субсидії на покупку або знижуючи податки. Так, у США за придбання електрокара уряд надає податкові гранти на суму від \$2500 до 7500. У Норвегії електромобілі звільнено від сплати ПДВ і разового реєстраційного податку,

який у цій країні дуже високий. Завдяки такому комплексу заходів світові продажі електромобілів щороку як мінімум подвоюються. У 2011 році було продано 45 000 автомобілів на електротязі, в 2013-му – вже більше 200 тисяч.

Водневі автомобілі до цих процесів мають безпосереднє відношення: адже це ті ж електрокари, у яких замість літій-іонної батареї – бак із воднем і паливні елементи для виробництва електрики. Водневу машину буде правильніше назвати «автомобілем з паливними елементами» (FCV – Fuel Cell Vehicle). Цей транспортний засіб рухається завдяки електромотору, який отримує електроенергію внаслідок хімічної реакції в спеціальних генераторах – паливних елементах. Їх пакують у єдиний і досить компактний блок, який на вході отримує стислий водень і повітря з атмосфери і віддає на виході електрику і звичайну воду.

Водневий первісток

Японський автомобільний гігант Toyota розпочав серійне виробництво першого в світі автомобіля з водневим двигуном. Новий седан Mirai працює тільки на водні, а замість шкідливих вихлопів виробляє чисту воду.

Ціна новинки в Японії становитиме близько \$60 тис. При цьому уряд країни оголосив, що всі покупці екологічних седанів отримають від держави субсидії в розмірі \$17 тис.

Оскільки Mirai їздить на водні, йому потрібні спеціальні заправні станції. Сам процес заправки автомобіля займає кілька хвилин. При цьому, за даними виробника, на повному баку седан може проїхати близько 650 км, а вартість заправки бака в розрахунку на 1 км становить лише \$0,1.

Енергія в унікальному двигуні автомобіля виробляється за рахунок реакції окислення водню всередині електрохімічного генератора. Потужність електромотора становить 136 кінських сил.

На ринок водневих автомобілів поступово виходить і Honda. В Японії стартували продажі Clarity Fuel Cell - автомобіля, що працює на водневих паливних елементах. У перший рік продажів Honda сконцентрується на корпоративних продажах, фахівці збиратимуть інформацію про роботу автомобіля і аналізувати всі думки власників. До кінця 2016 року Clarity Fuel Cell надійде в продаж в Європі і США



ДОРОГА В НЕБО

У 2018 році автомобілі, що літають, можуть перейти із розряду наукової фантастики у реальність.

фото: naked-science.ru

Спеціалісти відомої компанії Terrafugia займаються розробкою та виготовленням першого дослідного зразка безпілотного літаючого автомобіля серії TF-X. Як заявляє компанія, автомобіль буде готовий до випробувань у 2018 році, а до 2025 року компанія планує розпочати дрібносерійне виробництво таких автомобілів.

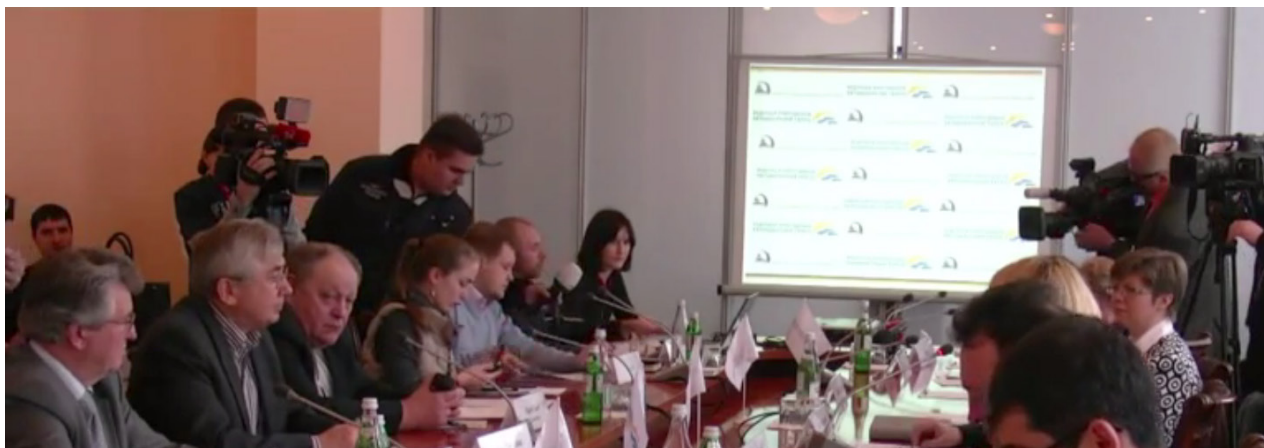
По землі автомобіль буде пересуватися за допомогою електромоторів. Однак для повітряного режиму йому знадобляться двигуни внутрішнього згорання. Таким чином, Terrafugia TF-X буде свого роду гібридом. Додаткові пропелери забезпечують автомобілю TF-X можливість зльоту і посадки на будь-яку коротку ділянку дороги, для цього вже не буде потрібно злітно-посадкова смуга великої довжини. Передбачається, що літаючий автомобіль може покривати відстані до 800 км по повітря і розвивати швидкість до 320 км/год. Він буде розрахований на чотири пасажирів і зможе уміщуватися у стандартний гараж.

Якщо першим дослідним зразком літаючого автомобіля TF-X керувала людина, якому для цього була потрібна ліцензія пілота, то другий варіант буде вже напівавтоматичним. Людині, який буде виступати тепер уже в ролі пасажирів, буде необхідно ввести в систему управління кінцевий пункт призначення і дозволити автомобілю почати рух. Звичайно, за потре-

би водій має можливість змусити автомобіль здійснити екстрену посадку або перервати процес посадки у разі виникнення непередбаченої ситуації.

Компанія Terrafugia вже отримала всі необхідні дозволи від американської комісії FAA, що дозволяють їй проводити льотні випробування автомобіля TF-X, хоча процес його створення перебуває у самому розпалі. Завдяки максимальному рівню автоматизації навіть в ручному режимі польотом автомобіля TF-X буде управляти набагато легше, ніж легким літаком відповідного класу. Керування автомобілем в польоті не буде сильно відрізнятися від управління ним під час звичайної їзди по дорозі. Власники літаючих автомобілів TF-X зможуть здійснювати поїздки і польоти на ньому, маючи звичайні водійські права, хоча для допуску їм все ж таки доведеться пройти короткий курс навчання.

Після того, як почнеться дрібносерійне виробництво літаючого автомобіля Terrafugia Transition, кінцева вартість новинки становитиме близько \$279 тис. Наразі ж прототип проходить усі необхідні тестування у Массачусетському технологічному інституті. У ході експериментів перевіряються аеродинамічні характеристики прототипу та відпрацьовуються злітно-посадкові елементи. І хто знає, можливо, саме ця розробка відкриє нову еру автомобілебудування.



КУДИ КОТИТЬСЯ УКРАЇНСЬКИЙ АВТОПРОМ?

Автомобільному ринку незалежної України – 25 років. Що відбувається в автомобільній галузі сьогодні?

фото: fin.erg.ua

7 квітня 2016 року Федерація роботодавців автомобільної галузі спільно з ВААІД провела круглий стіл на тему «25 років автомобільному ринку України». Цей захід зібрав на одній платформі автовиробників, дилерів та імпортерів, щоб обговорити сучасний стан автомобільного ринку та проаналізувати проблему імпорту б/в автомобілів.

Експерти констатували, що ситуація на українському авторинку складається катастрофічно. У 2000-і роки, коли було введено законодавче регулювання автомобільного ринку, мінімізовано схеми «сірого» ринку та контрабанди, авторинок отримав свого найбільшого розвитку. Натомість протягом останніх років поширюється пропаганда контрабанди автомобілів, відбувається масове звільнення персоналу, закриваються автоцентри, відсутні інвестиції та розвиток авторинку. На цьому фоні особливу загрозу несуть зареєстровані законопроекти щодо імпорту б/в автомобілів.

Є цілий ряд законопроектів, зокрема №1393, 1393-1, 2909, 2359-а и №4223, які спрямовані на те, щоб дозволити регулярну експлуатацію громадянам України авто з іноземними номерами – тобто не сплачувати податки при імпорті та легалізувати контрабанду.

Ще один законопроект №3251, зареєстрований у Верховній раді, пропонує знизити у десятки разів акцизи на б/в імпорт. Як і попередні законопроекти, це лише пропаганда контрабанди, зазначив Сергій Боровик, директор з маркетингу групи компаній АІС. На сьогодні лише близько 1% людей можуть дозволити купити собі автомобіль. Натомість інші люди у результаті прийняття

цього законопроекту отримають припинення співробітництва з МВФ, девальвацію гривні та ріст цін, подальше зниження доходів та соціальних стандартів. Крім того, мільярди доларів з України підуть у країну-агресор, оскільки основна частина автомобілів імпортується з Росії.

Юхим Хазан, віце-президент асоціації «Укравтопром» також додав, що такі законопроекти – це шлях до того, щоб ліквідувати промисловість у високотехнологічних областях, у тому числі і у автомобільній галузі. За його словами, кількість зайнятих в промисловості зменшується на 8% щорічно. А автомобільне виробництво за два роки скоротилося в 5 разів.

Віце-президент корпорації «Укравто» з виробництва Олег Папашев впевнений, що всі нинішні ініціативи уряду носять популістський характер. У той час як в Україні гроші з промисловості перетекли в торгівлю, європейські країни планомірно розвивають автомобільну промисловість системами податкових пільг. Наприклад, Словаччина, в якій будуть будувати другий автомобільний завод, дає пільги нового виробництва з податку на землю, ввезення обладнання та комплектуючих, а також пільги за залучення кожного нового робочого місця.

Отже, законопроекти №4223 та №3251 – це ніщо інше, як пропаганда контрабанди та депутатський популізм.

З матеріалами круглого столу можна ознайомитися [за сайті Федерації](#).



ПЕРШІ РЕЗУЛЬТАТИ

Підведено перші підсумки Угоди про асоціацію між ЄС та Україною.

8 квітня представники Федерації роботодавців автомобільної галузі України взяли участь у круглому столі «Угода про асоціацію між Європейським Союзом та Україною, Грузією і Молдовою: перші підсумки реалізації». Інститут економічних досліджень та політичних консультацій зібрав за круглим столом понад 90 гостей, серед яких представники урядів Швеції, Грузії, Молдови та України, а також представників експертного кола та бізнес – спільноти.

З вступним словом висловили свою думку Майкл Емерсон, керівник проекту Центру європейських політичних досліджень, та Андреас фон Беке-рат, посол королівства Швеції в Україні. Вони підкреслили значимість даної Угоди для України, особливо, з точки зору торгівлі та політичних зв'язків. Наголосили на тому, що Україна стоїть на шляху трансформації і повинна використати можливості, створені Угодою про ЗВТ.

Наступними до обговорення приєдналися представники з-за кордону – Тамара Ковазіридзе, керівник проекту «Реформатікс» у Тбілісі, та Деніз Ченуза, керівник проекту «Експерт – груп» у Кишиневі. Вони поділилися досвідом власних країн з імплементації Угоди та розповіли про перші отримані результати: стабільне зростання

економіки та експорту, розширення ринків збуту, реформація законодавчої системи, зниження рівня корупції та інше.

Також свою думку висловили представники української влади – Наталія Гнидюк, заступник Міністра Кабінету міністрів України директору Урядового офісу з питань європейської інтеграції, та Владислава Рутницька, заступник Міністра аграрної політики та продовольства України з питань європейської інтеграції.

Представники українського уряду зауважили, що при імплементації необхідно знайти баланс між обіцяним виконанням зобов'язань з боку України щодо Угоди та інтересами бізнесу в цілому, та, що з технічної точки зору виконання Угоди досить клопітке: «Написати один закон мало, для того, щоб він вступив в дію з повною силою необхідно підготувати ще понад сто додаткових нормативних актів», - додала Владислава Рутницька.

Загалом круглий стіл привів до плідного обговорення між представниками різних урядів та бізнесу, що розкрило деякі переваги Угоди, ще не відомі Україні, та дозволило досить панорамно поглянути на асоціацію з ЄС.

ВИРОБНИЦТВО

За попередніми даними асоціації “Укравтопром”, в березні 2016 року у українських заводах було вироблено 305 автотранспортних засобів, що на 29% менше результату торішнього березня і на 70% більше показника лютого цього року.

У загальному обсязі автовиробництва більшу частину становили легкові автомобілі, яких було вироблено 254 шт. (+71,4% до лютого показника і -16,2% до березня минулого року).

Кількість комерційних автомобілів, вироблених в лютому, склала 46 шт. (всі виробництва ПАТ «АвтоКрАЗ»): +53,3% до лютого і -51,6% до торішнього березня.

Результат у виробництві автобусів за звітний місяць – 5 шт. (всі виробництва Корпорації «Богдан»).

Всього за перший квартал поточного року в Україні було вироблено 777 автотранспортних засобів, що на 15,7% менше торішнього результату. З них:

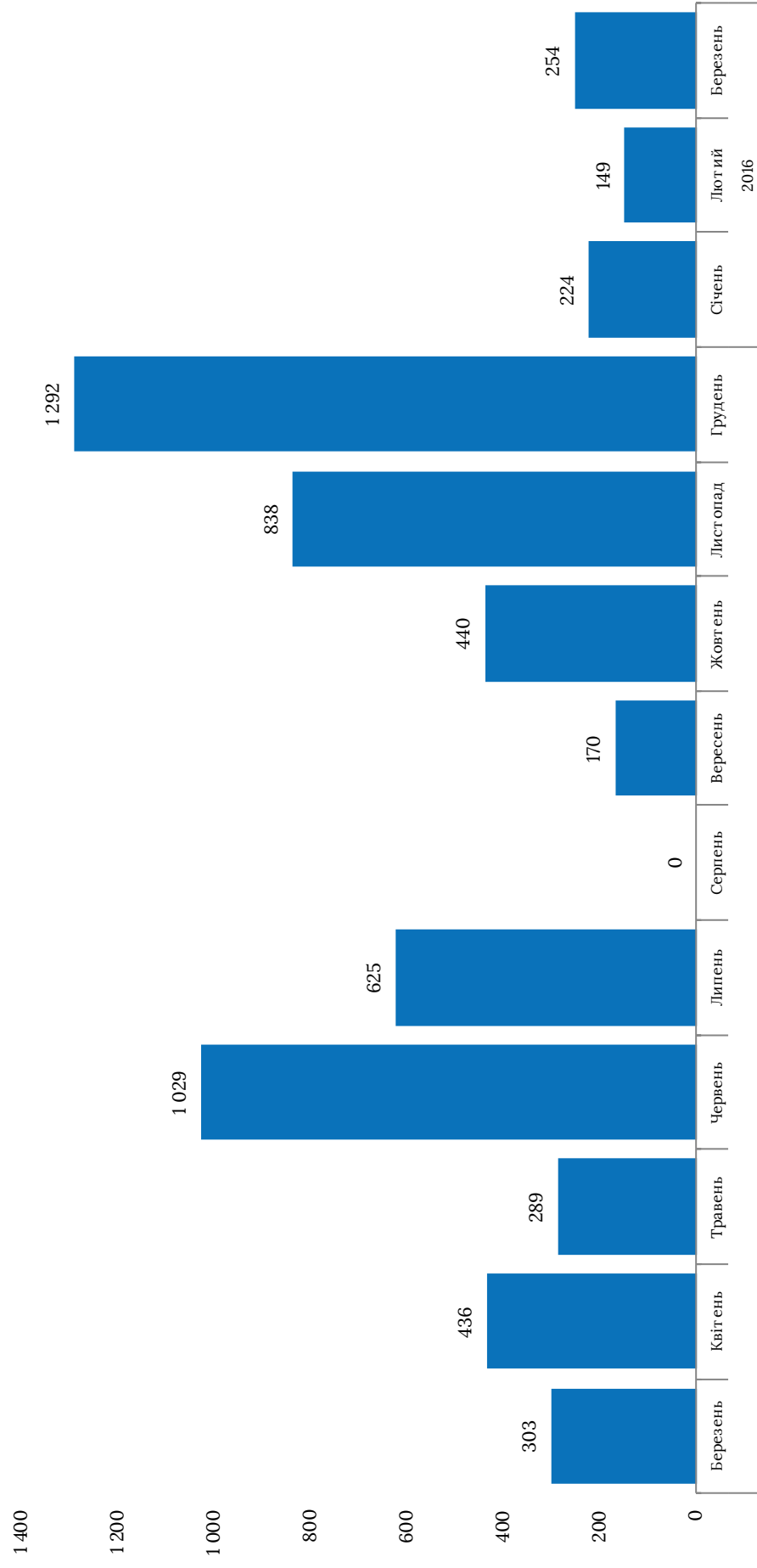
Легкові автомобілі – 627 шт. (+17% до аналогічного періоду минулого року).

Комерційні автомобілі – 140 шт. (-55% до апмр).

Автобуси – 10 шт. (-87% до апмр).

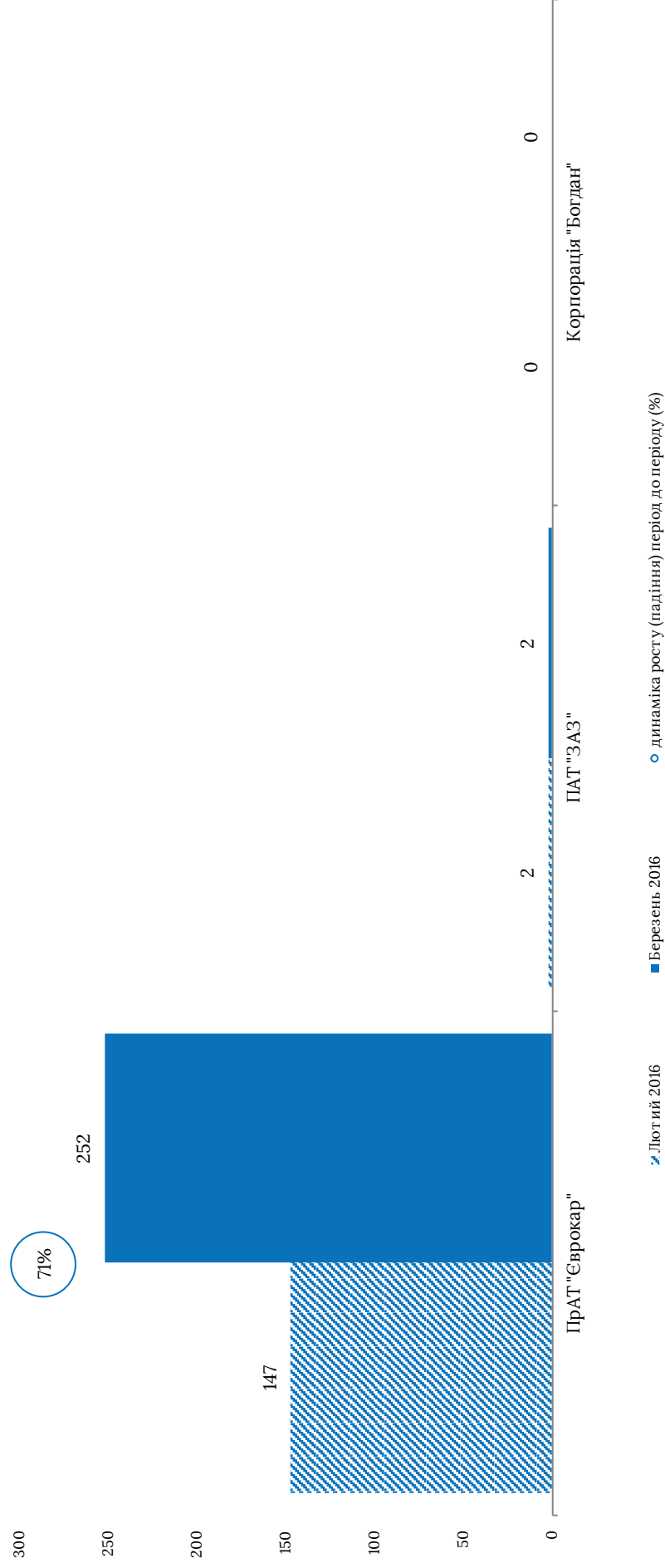
ВИРОБНИЦТВО: ЛЕГКОВІ АВТО

(Березень 2015 - березень 2016, штук)



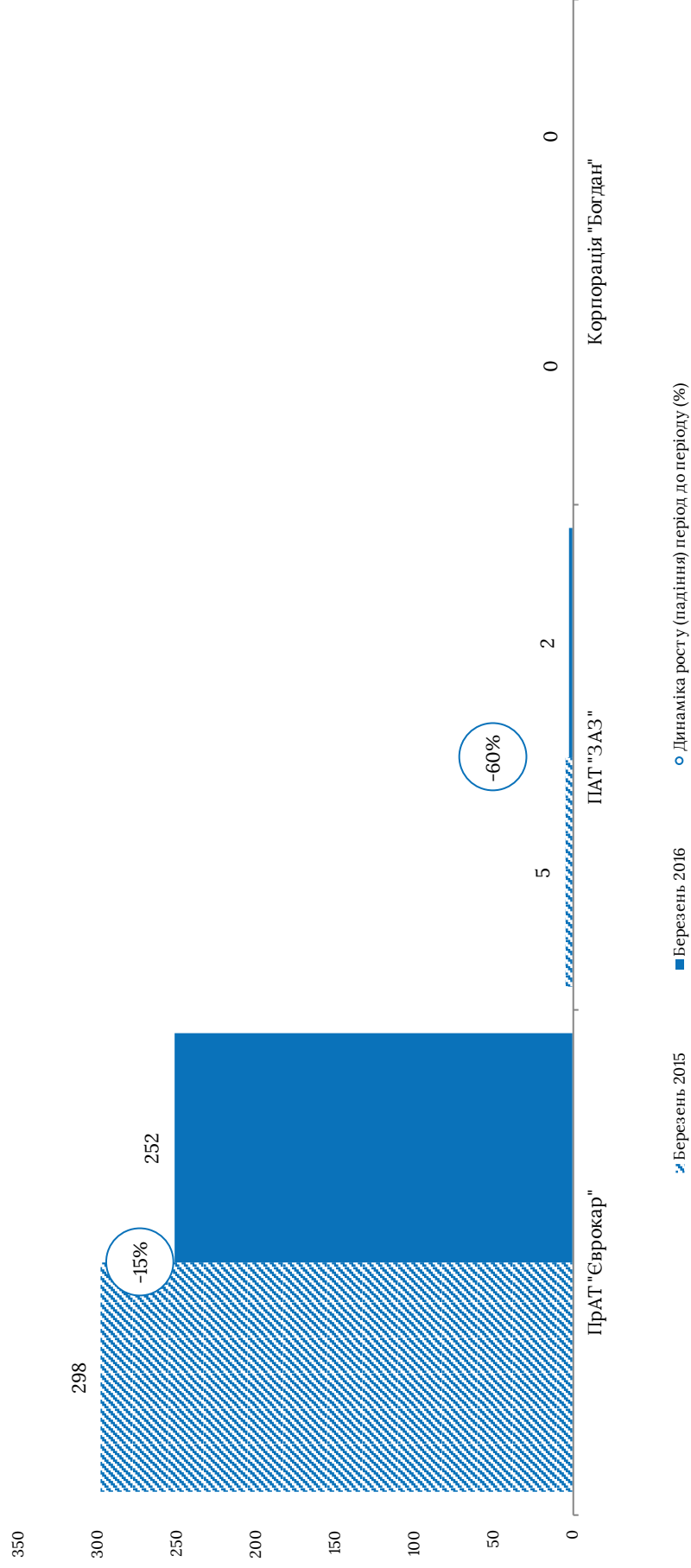
ВИРОБНИЦТВО: ЛЕГКОВІ АВТО

(Лютий 2016 до березня 2016, шток та % росту період до періоду)



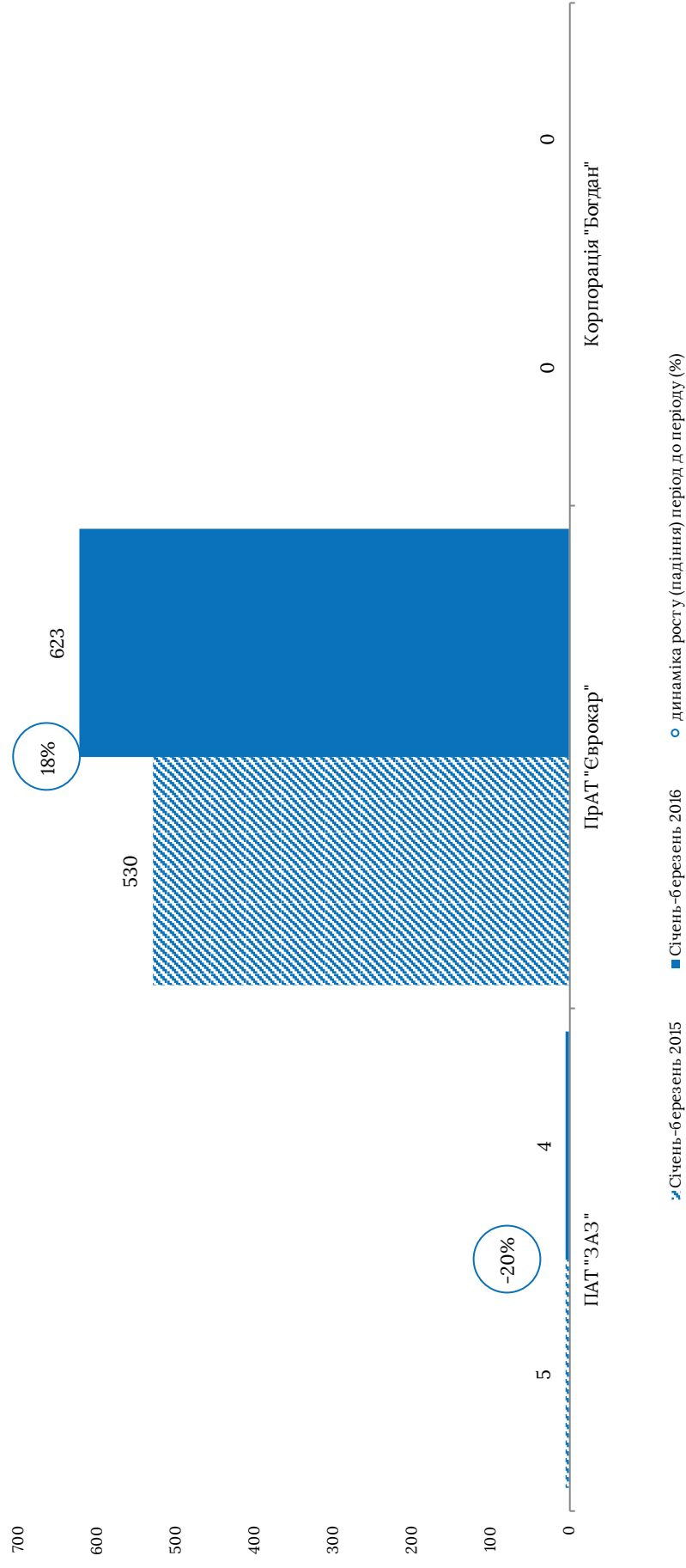
ВИРОБНИЦТВО: ЛЕГКОВІ АВТО

(Березень 2015 до березня 2016, шгук та % росту період до періоду)



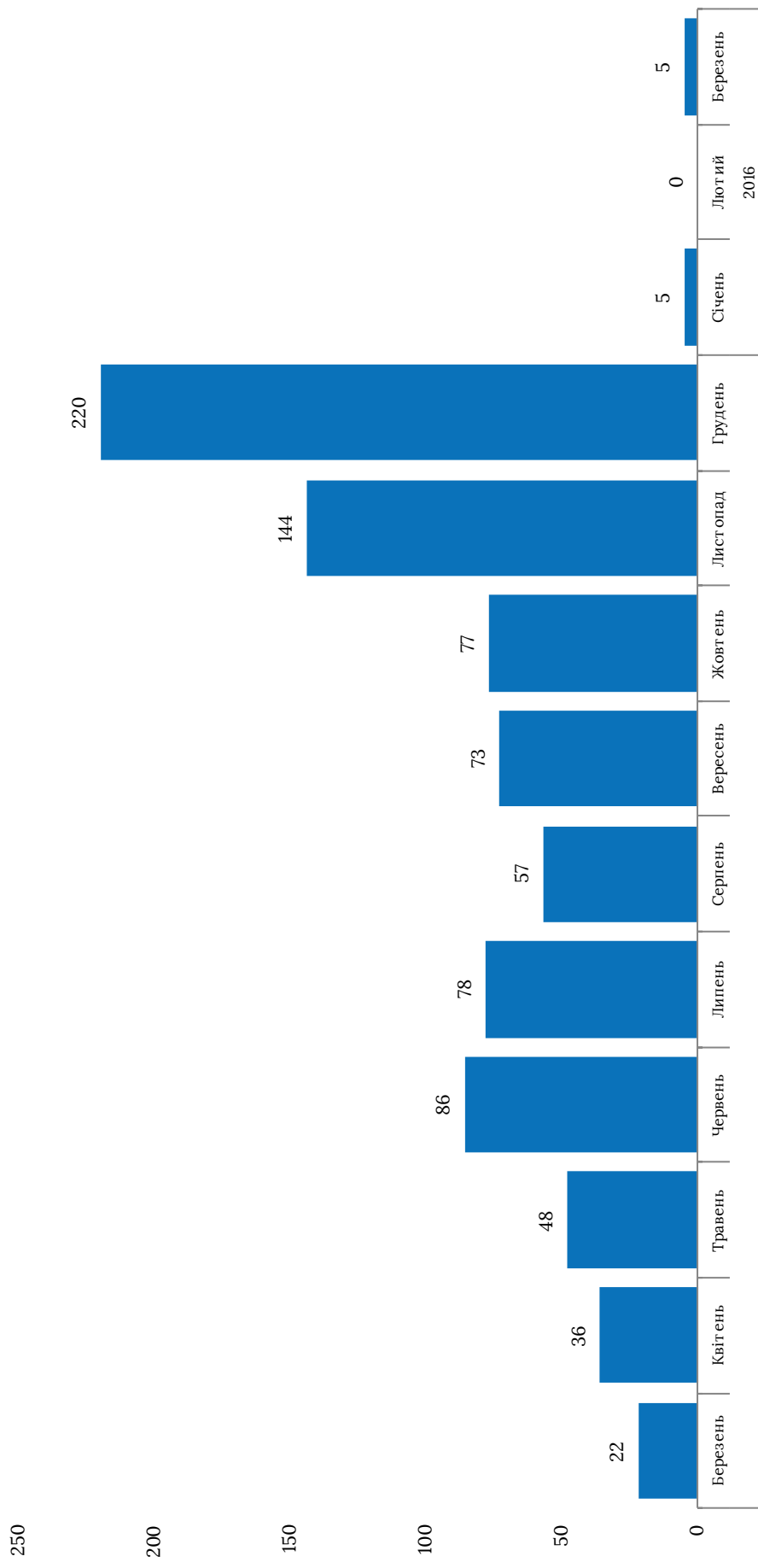
ВИРОБНИЦТВО: ЛЕГКОВІ АВТО

(Січень-березень 2015 до січня-березня 2016, штук та % росту період до періоду)



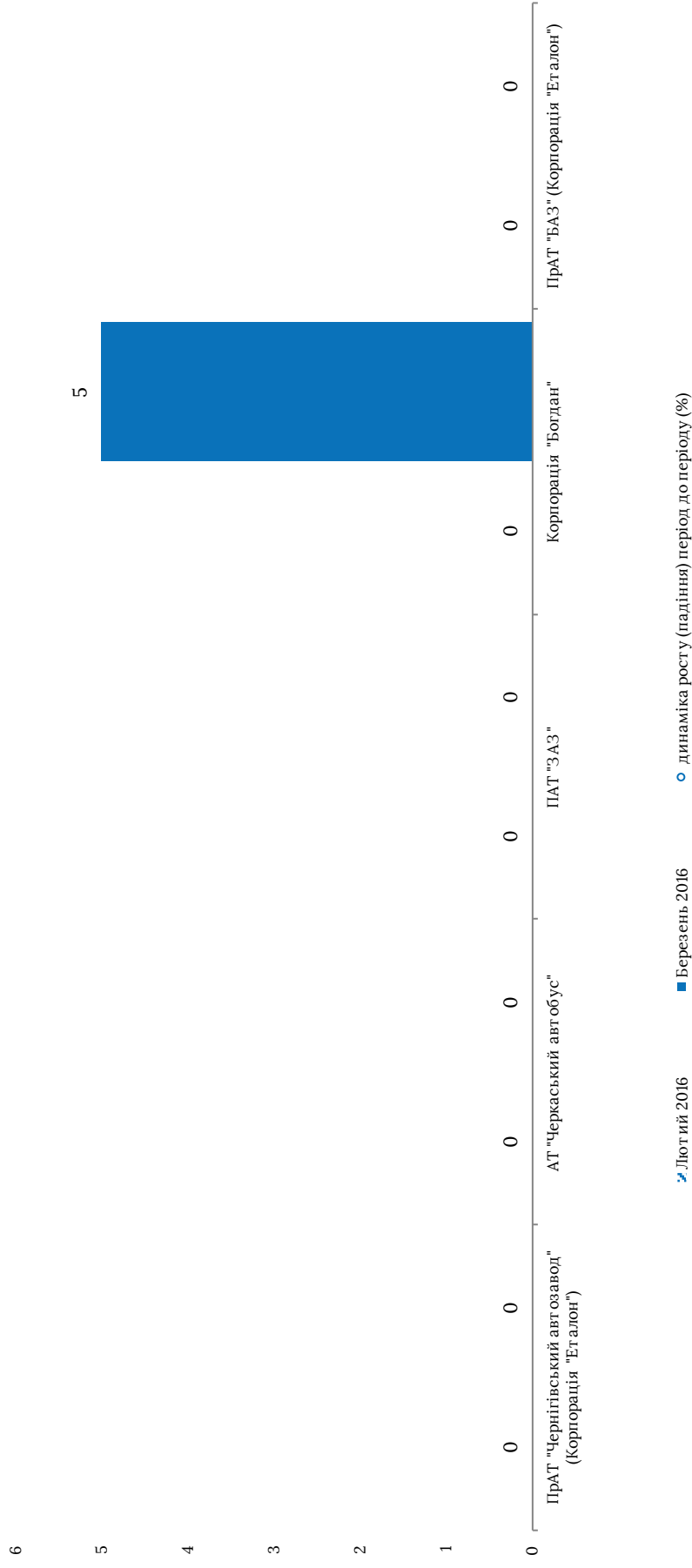
ВИРОБНИЦТВО: АВТОБУСИ

(Березень 2015 - березень 2016, штук)



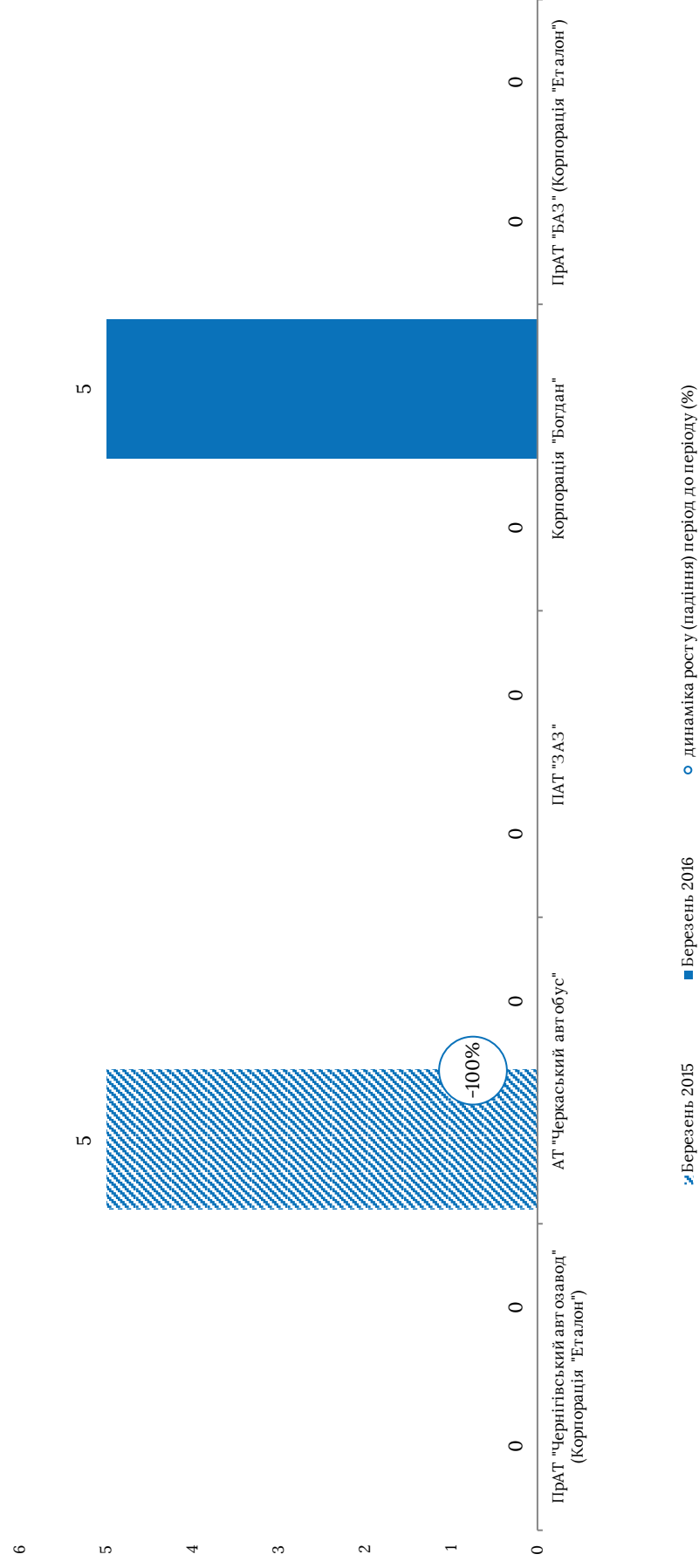
ВИРОБНИЦТВО: АВТОБУСИ

(Дютий 2016 до березня 2016, шгук та % росту період до періоду)



ВИРОБНИЦТВО: АВТОБУСИ

(Березень 2015 до березня 2016, шгук та % росту період до періоду)



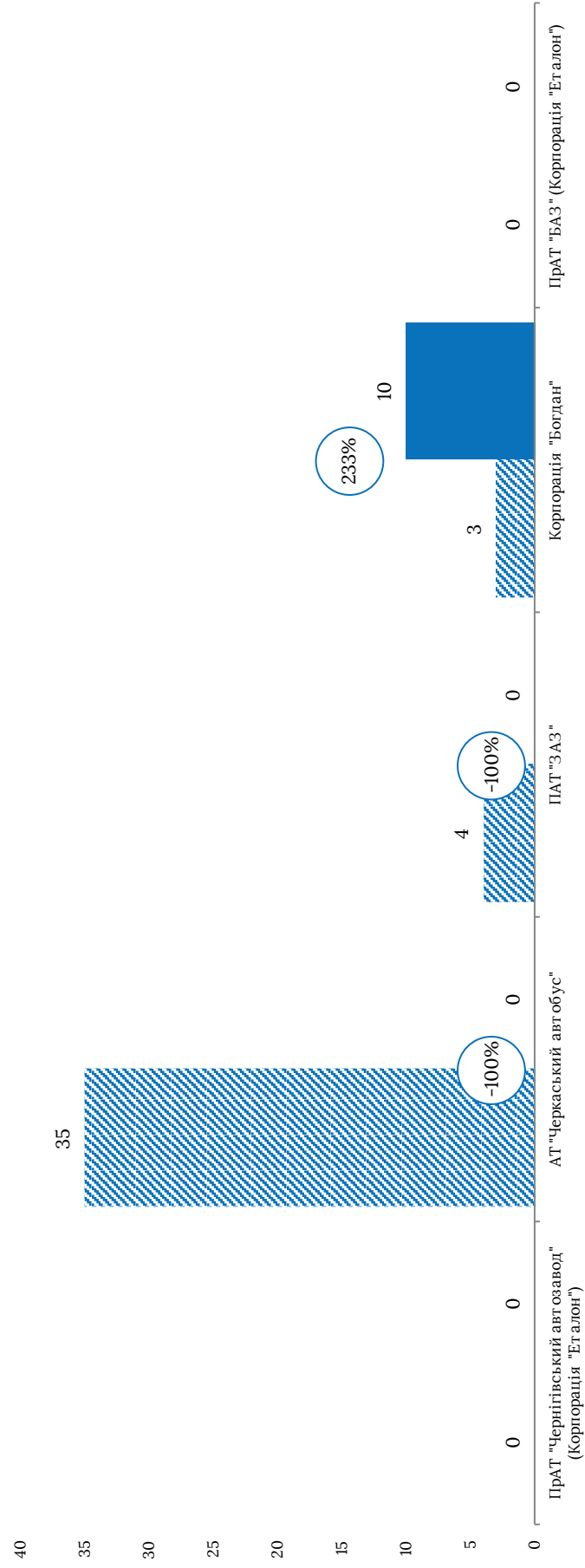
➤ Березень 2015

■ Березень 2016

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

ВИРОБНИЦТВО: АВТОБУСИ

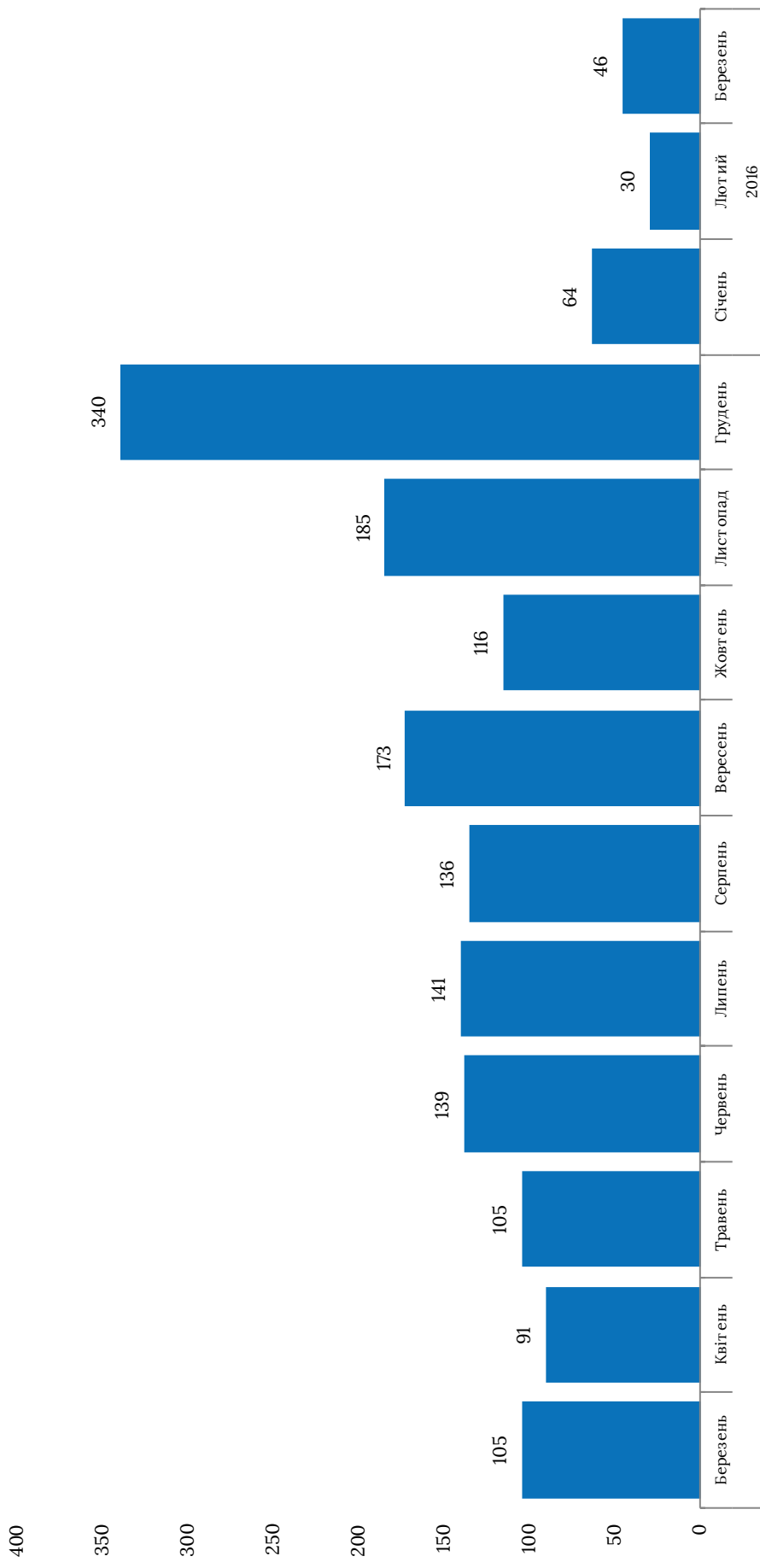
(Січень-березень 2015 до січня-березня 2016, штук та % росту період до періоду)



■ Січень-березень 2015
 ■ Січень-березень 2016
 ○ динаміка росту (падіння) період до періоду (%)

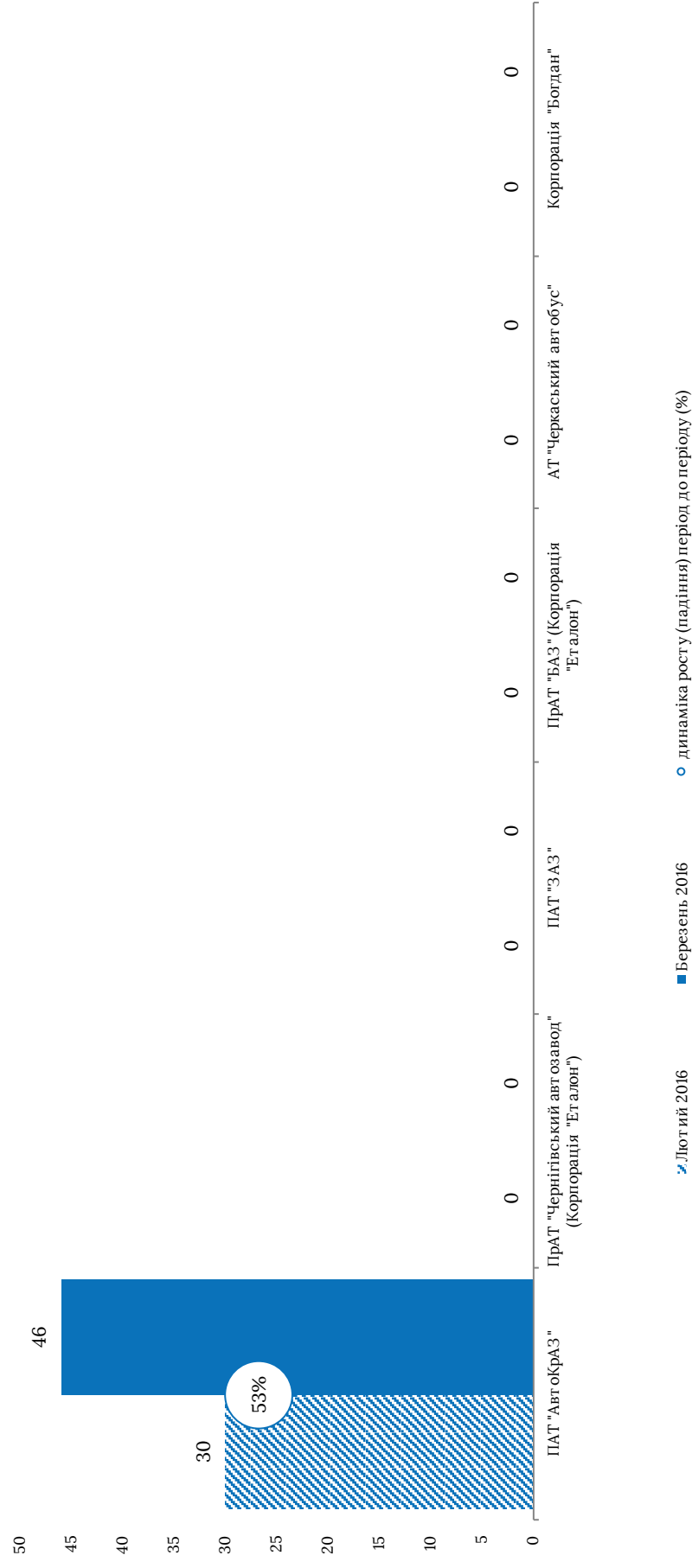
ВИРОБНИЦТВО: ВАНТАЖНІ АВТО

(Березень 2015 - березень 2016, штук)



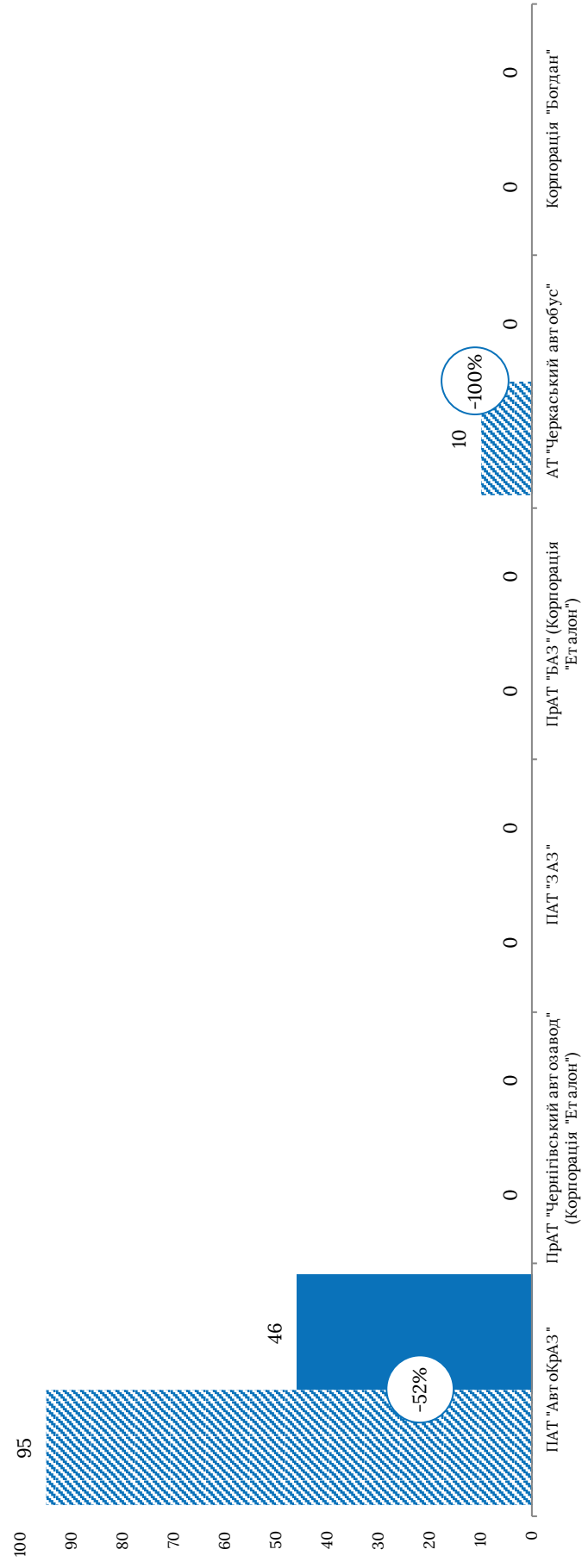
ВИРОБНИЦТВО: ВАНТАЖНІ АВТО

(Лютий 2016 до березня 2016, шток та % росту період до періоду)



ВИРОБНИЦТВО: ВАНТАЖНІ АВТО

(Березень 2015 до березня 2016, шпук та % росту період до періоду)



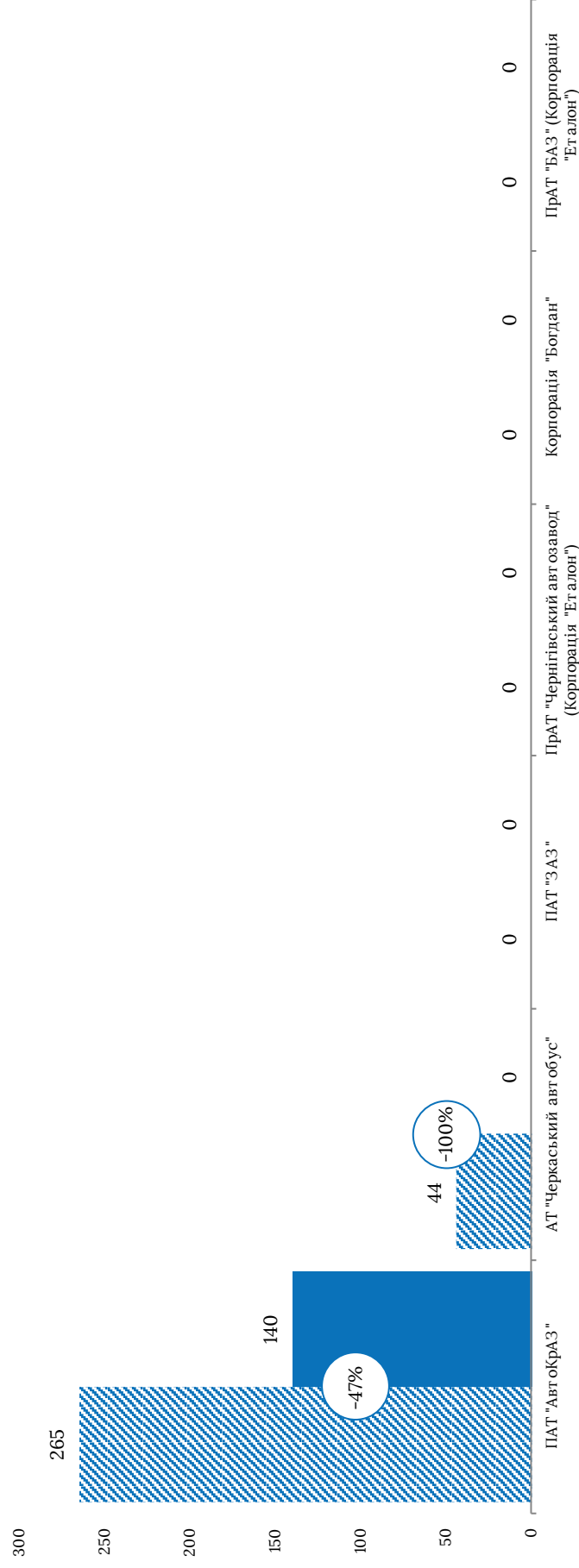
■ Березень 2015

■ Березень 2016

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

ВИРОБНИЦТВО: ВАНТАЖНІ АВТО

(Січень-березень 2015 до січня-березня 2016, штук та % росту до періоду)



■ Січень-березень 2015

■ Січень-березень 2016

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

ПРОДАЖІ

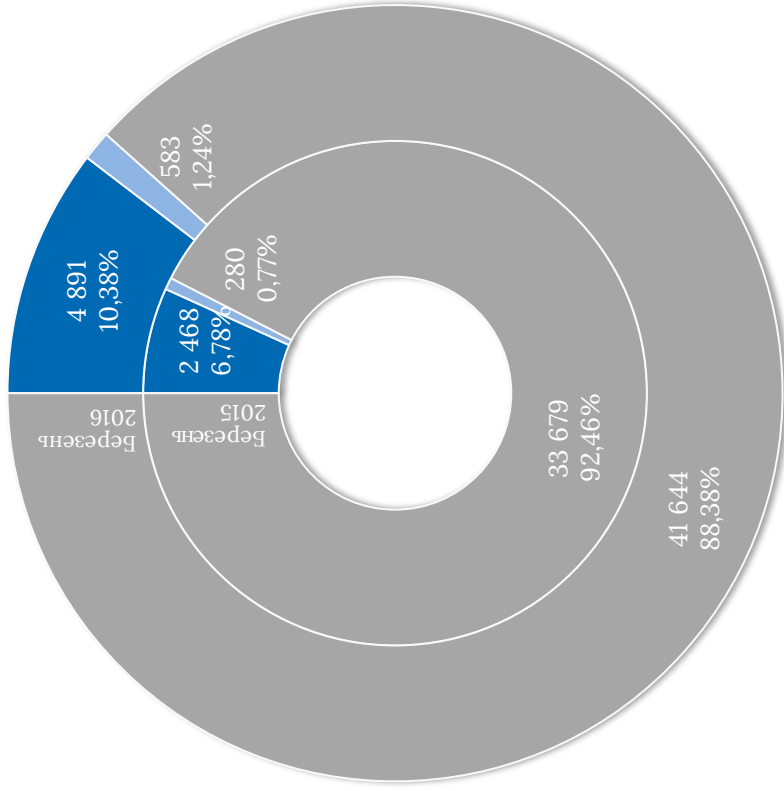
Як повідомляє AUTO-Consulting, за підсумками березня автодилерам вдалося реалізувати 4891 новий легковий автомобіль, що на 98,18% більше, ніж рік тому. Такий оптимістичний показник дозволив українському авторинку за підсумками 1 кварталу продемонструвати зростання продажів +50%. Однак, далеко не всі дилерські мережі змогли скористатися позитивною динамікою на авторинку.

Лідером українського авторинку в березні стала Toyota, зайнявши 12% і випередивши Renault. А ось сенсацією цього сезону стало 3-є місце на ринку BMW. Баварський концерн не тільки зайняв 5,6% українського авторинку, але і зміг випередити більш доступних конкурентів. Такий високий показник у BMW в AUTO-Consulting зафіксували вперше за всю історію спостережень за авторинком.

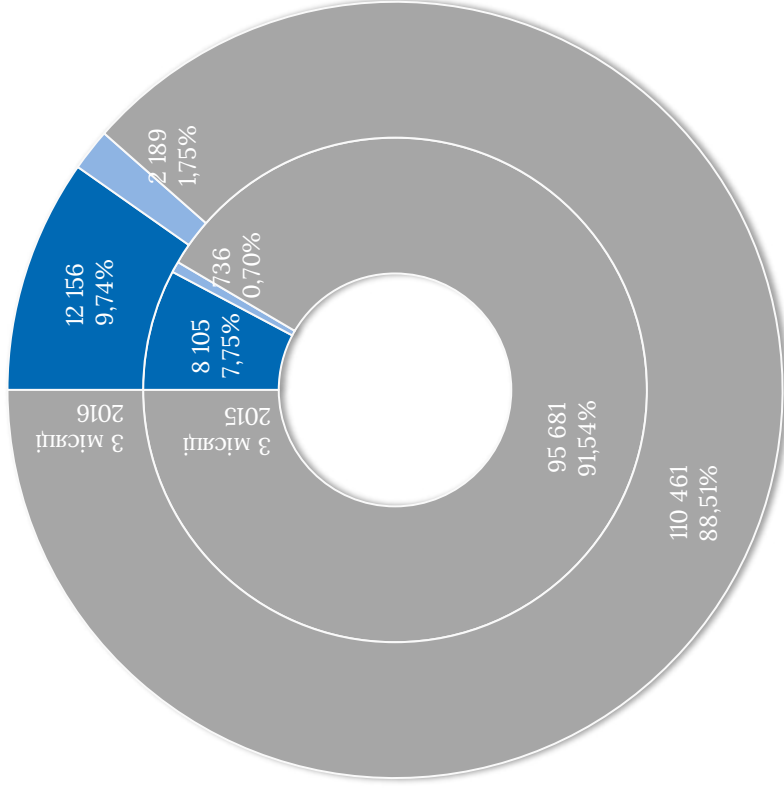


ПРОДАЖІ: СТРУКТУРА РИНКУ

(Березень 2015 та березень 2016 р.)



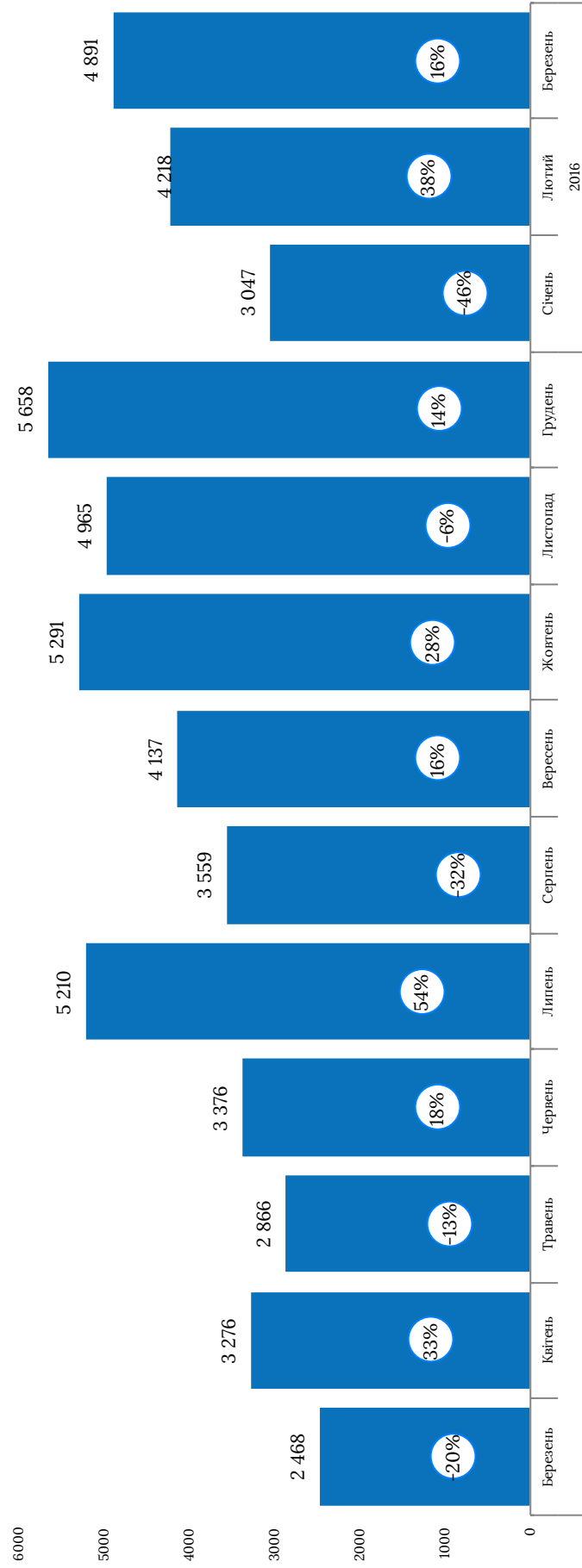
■ Нові авто ■ Б/в (перша реєстрація) ■ Б/в (перереєстрація)



■ Нові авто ■ Б/в (перша реєстрація) ■ Б/в (перереєстрація)

ПРОДАЖІ: ЛЕГКОВІ АВТОМОБІЛІ

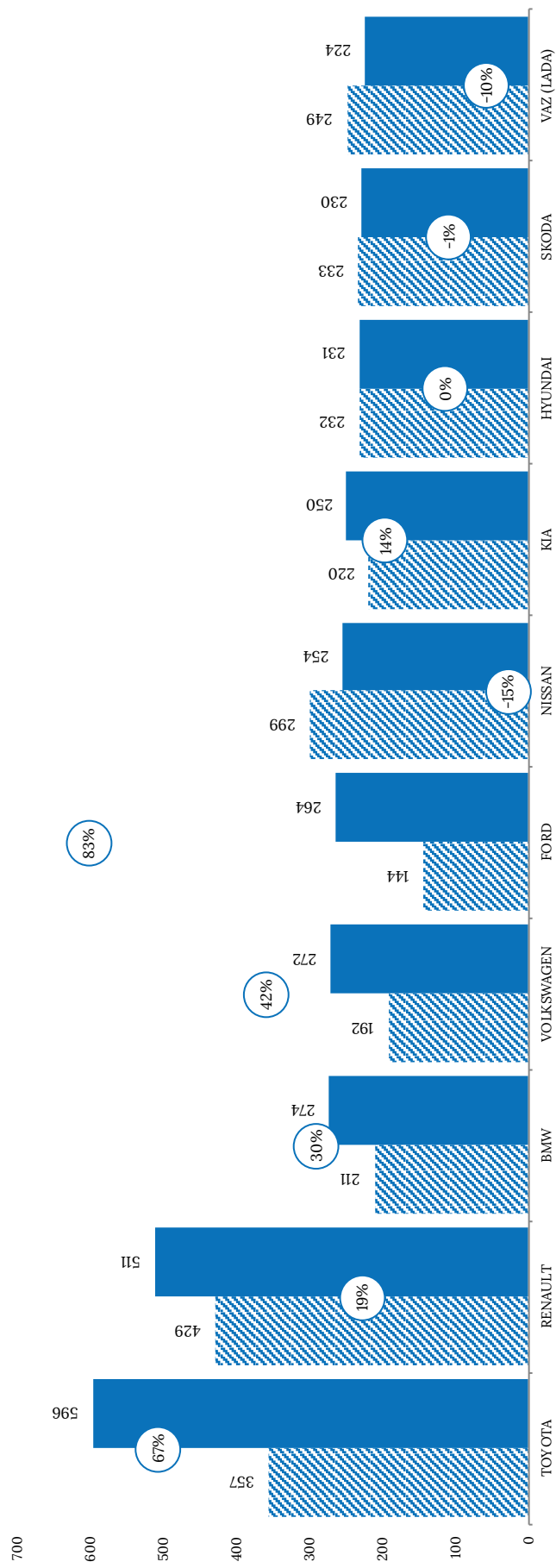
(Березень 2015 - березень 2016, % росту місяць до місяця)



■ Легкові авто, шт. ● % росту (падіння) до попереднього періоду

ПРОДАЖІ: ЛЕГКОВІ АВТО

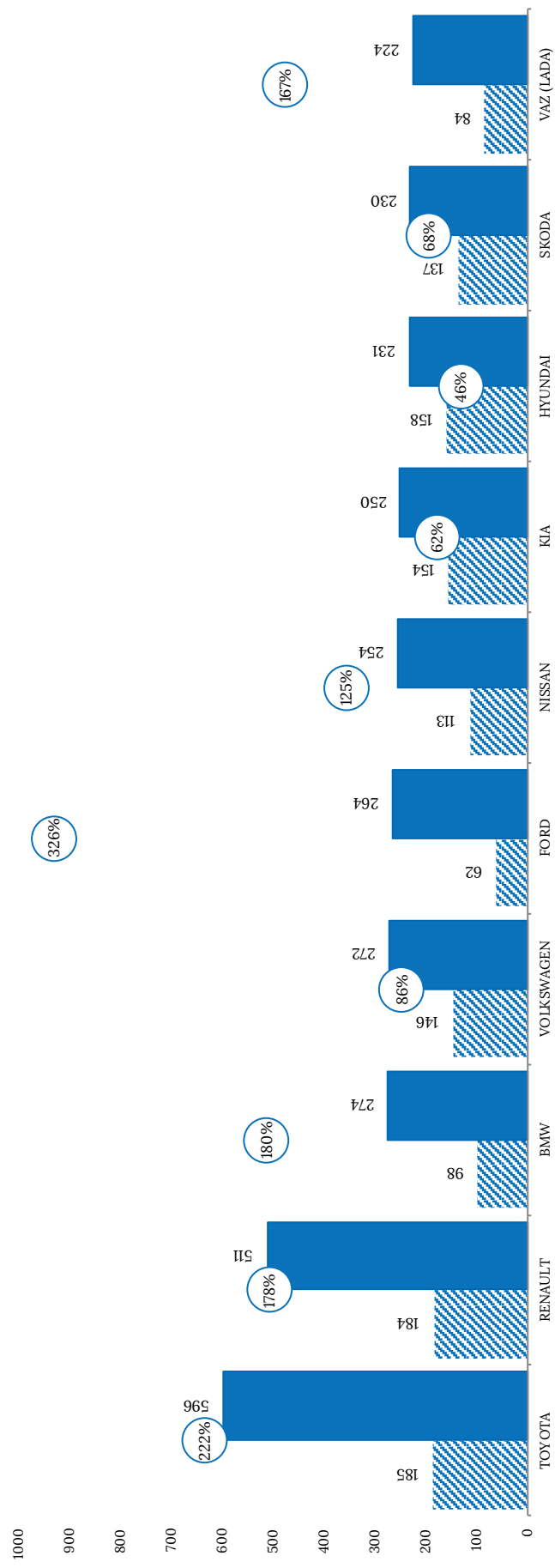
(Лютий 2016 та березень 2016, шук та % росту місяць до місяця)



■ Лютий 2016 ■ Березень 2016 ● % росту (падіння) до попереднього періоду

ПРОДАЖІ: ЛЕГКОВІ АВТО

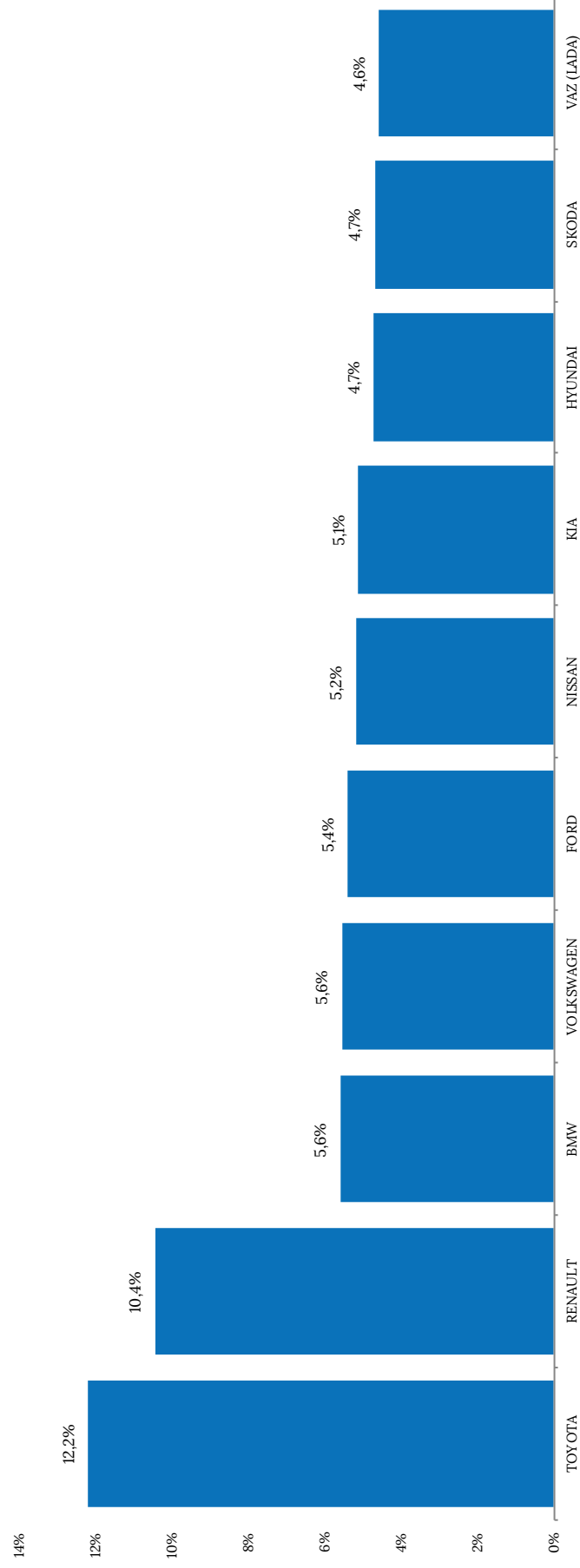
(Березень 2015 та березень 2016, шук та % росту місяць до місяця)



■ Березень 2015 ■ Березень 2016 ○ % росту (падіння) до попереднього періоду

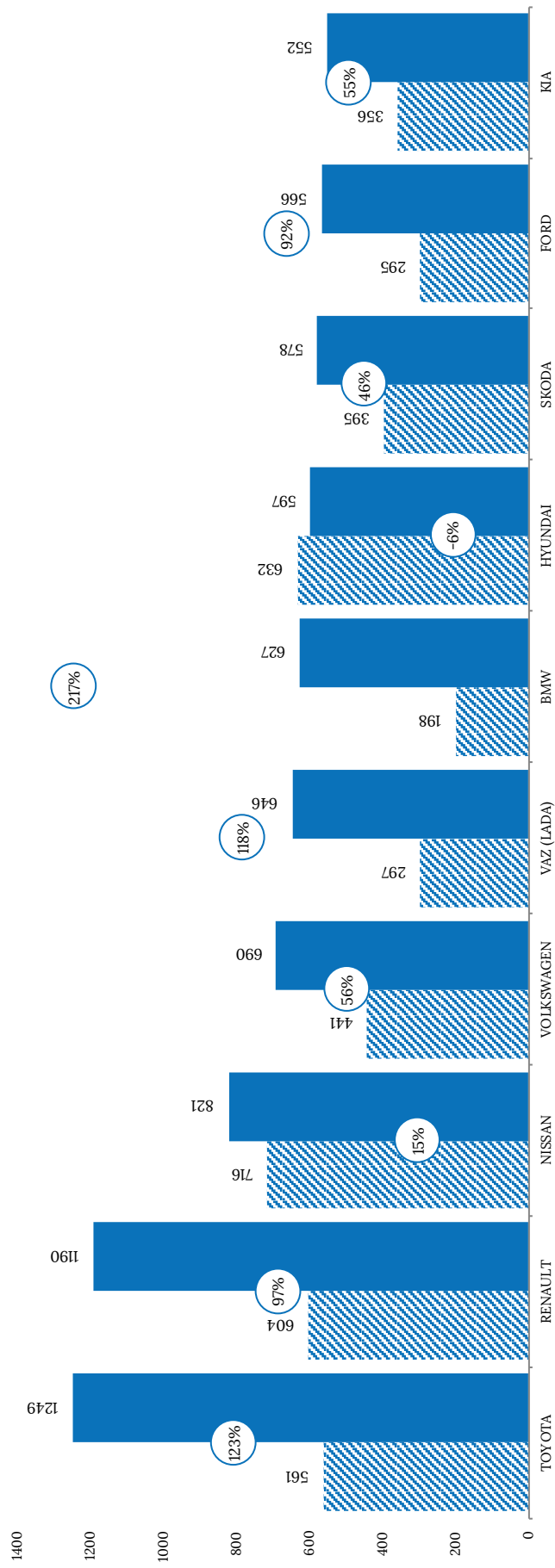
РЕЙТИНГ БРЕНДІВ: ЛЕГКОВІ АВТО

(Березень 2016, % ринку)



ПРОДАЖІ: ЛЕГКОВІ АВТО

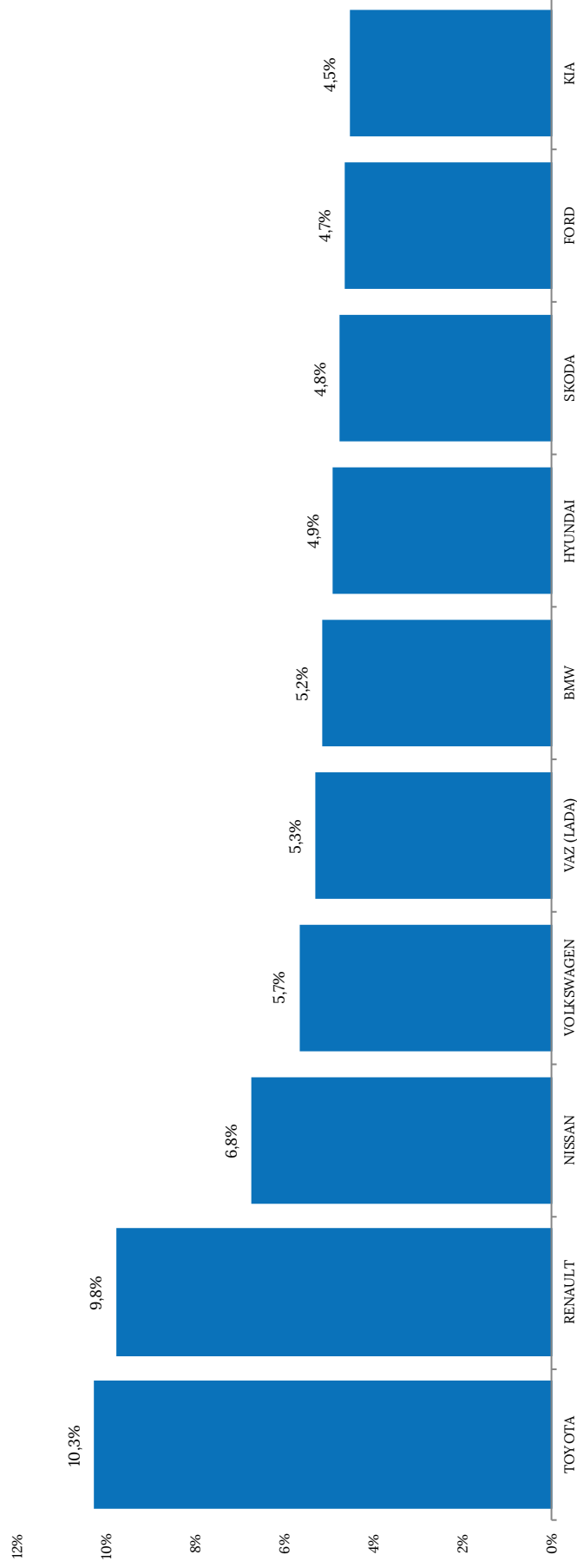
(Січень-березень 2015 та січень-березень 2016, штук та % росту місяць до місяця)



■ Січень-березень 2015 ■ Січень-березень 2016 ○ % росту (падіння) до попереднього періоду

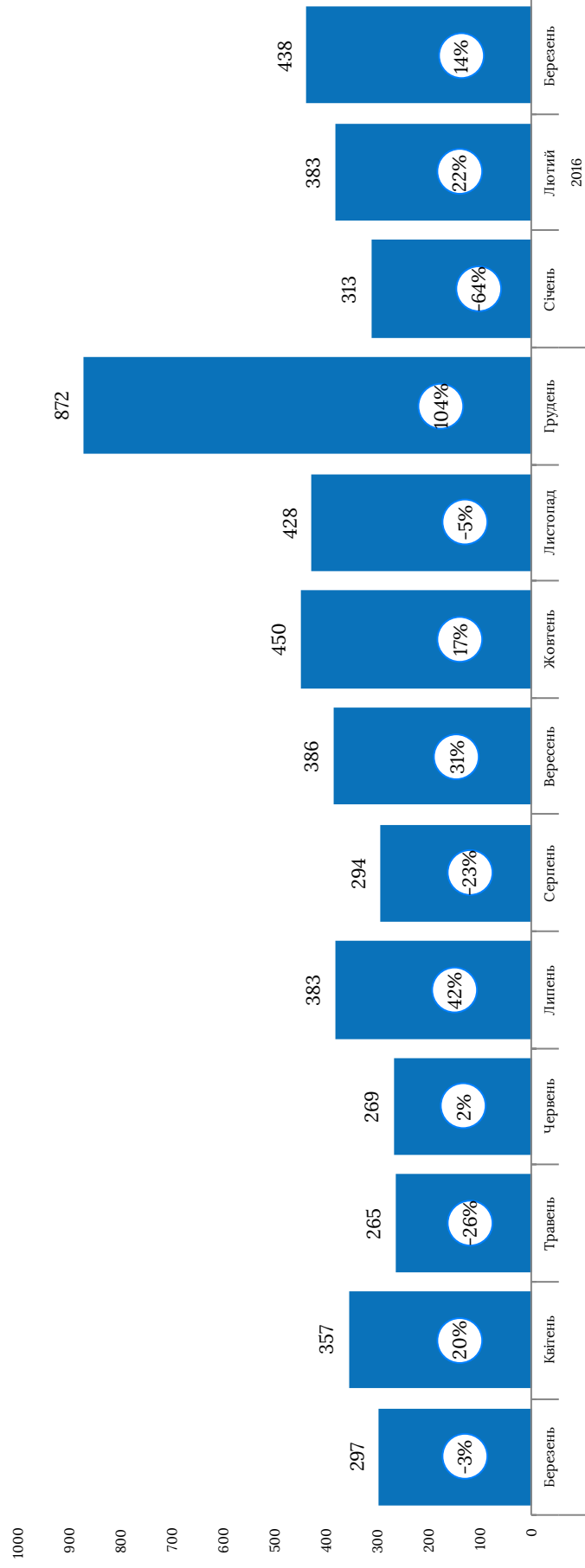
РЕЙТИНГ БРЕНДАВ: ЛЕГКОВІ АВТО

(Січень-березень 2016, % ринку)



ПРОДАЖІ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО

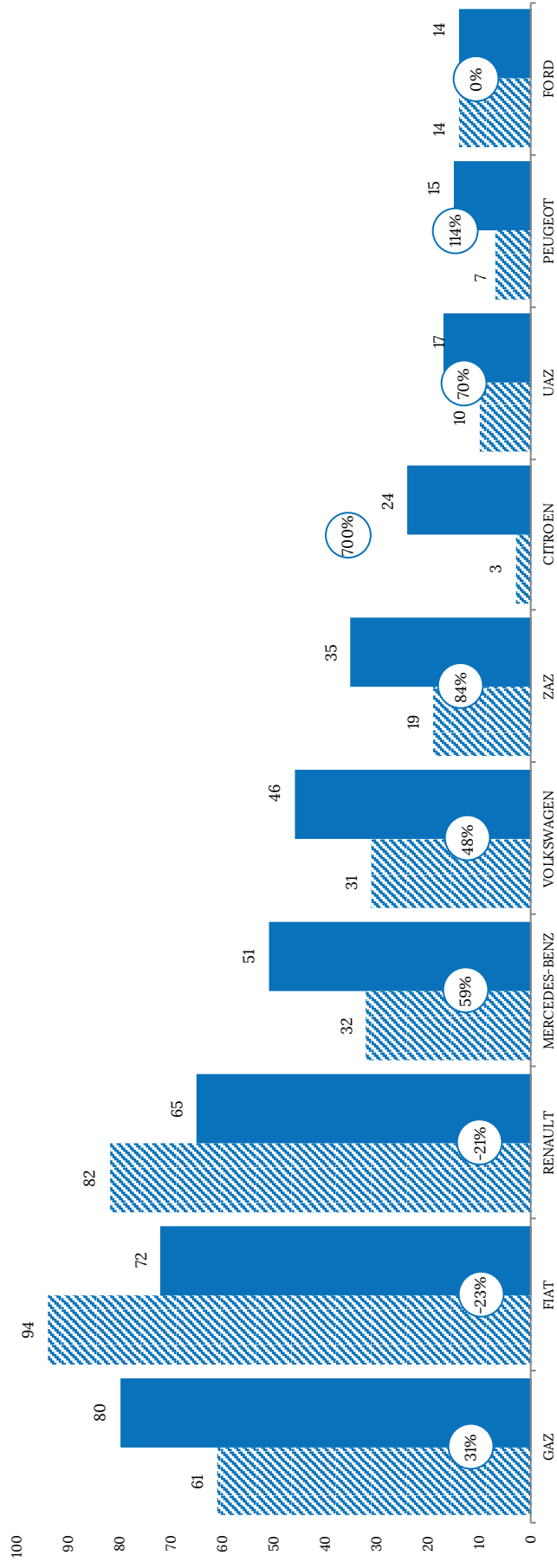
(Березень 2015 - березень 2016, % росту місяць до місяця)



■ LCV, шт. ○ % росту (падіння) до попереднього періоду

ПРОДАЖІ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО

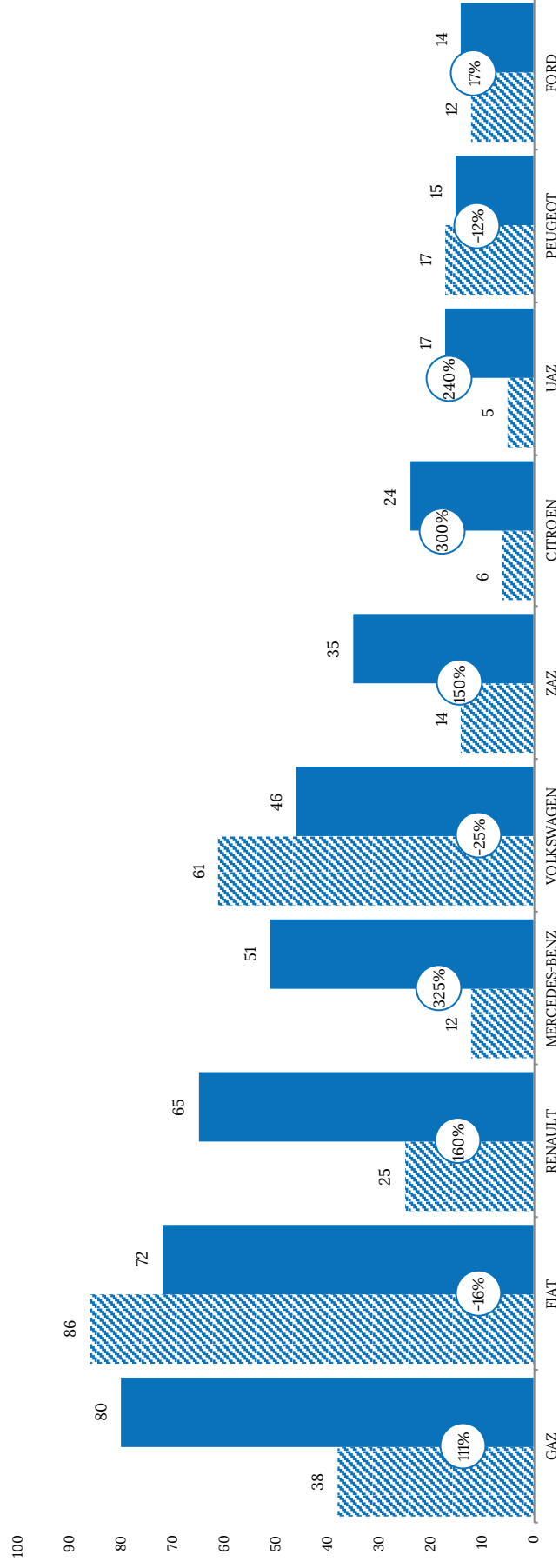
(Лютий 2016 та березень 2016, штук та % росту місяць до місяця)



■ Лютий 2016 ■ Березень 2016 ○ % росту (підіня) до попереднього періоду

ПРОДАЖІ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО

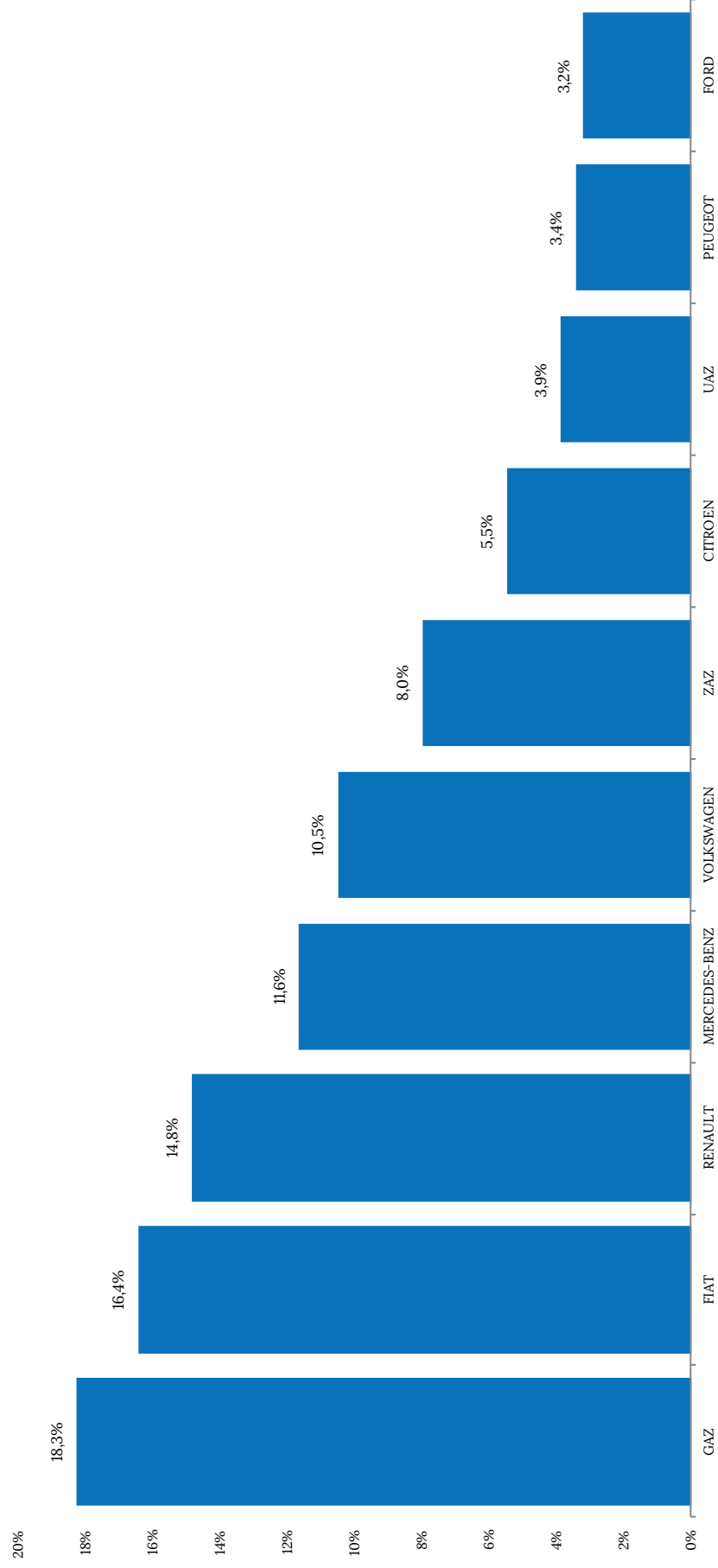
(Березень 2015 та березень 2016, штук та % росту місяць до місяця)



■ Березень 2015 ■ Березень 2016 ○ % росту (падіння) до попереднього періоду

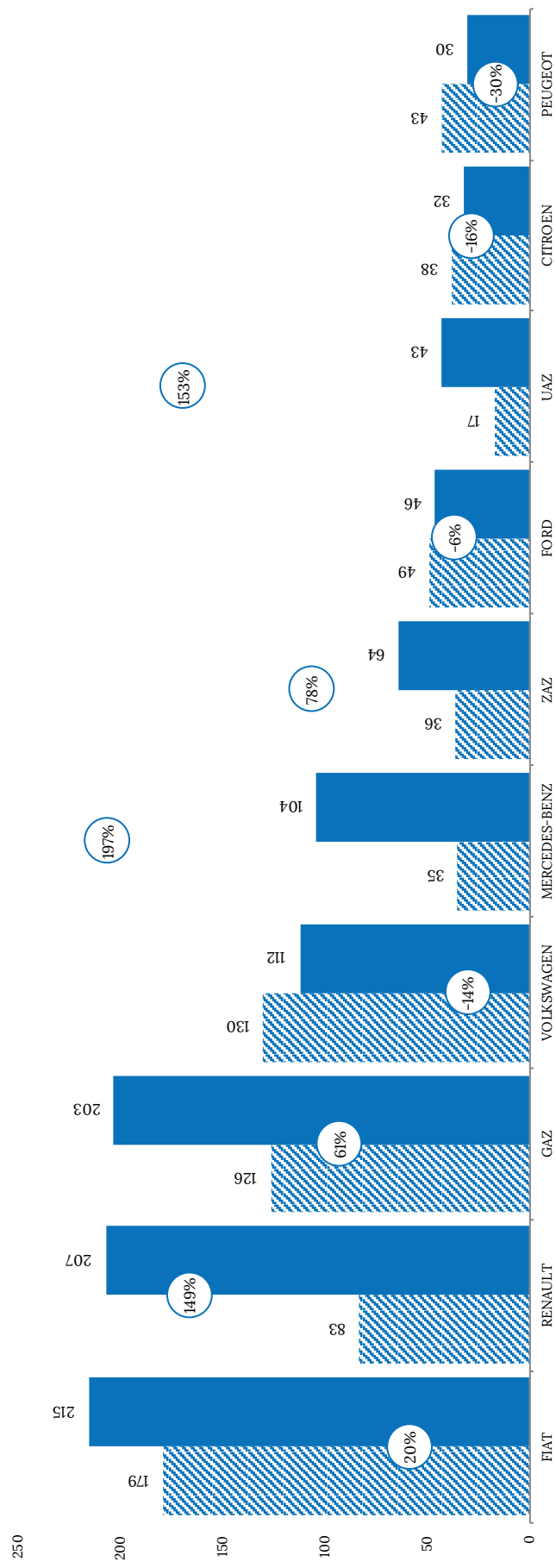
РЕЙТИНГ БРЕНДАВ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО

(Березень 2016, % ринку)



ПРОДАЖІ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО

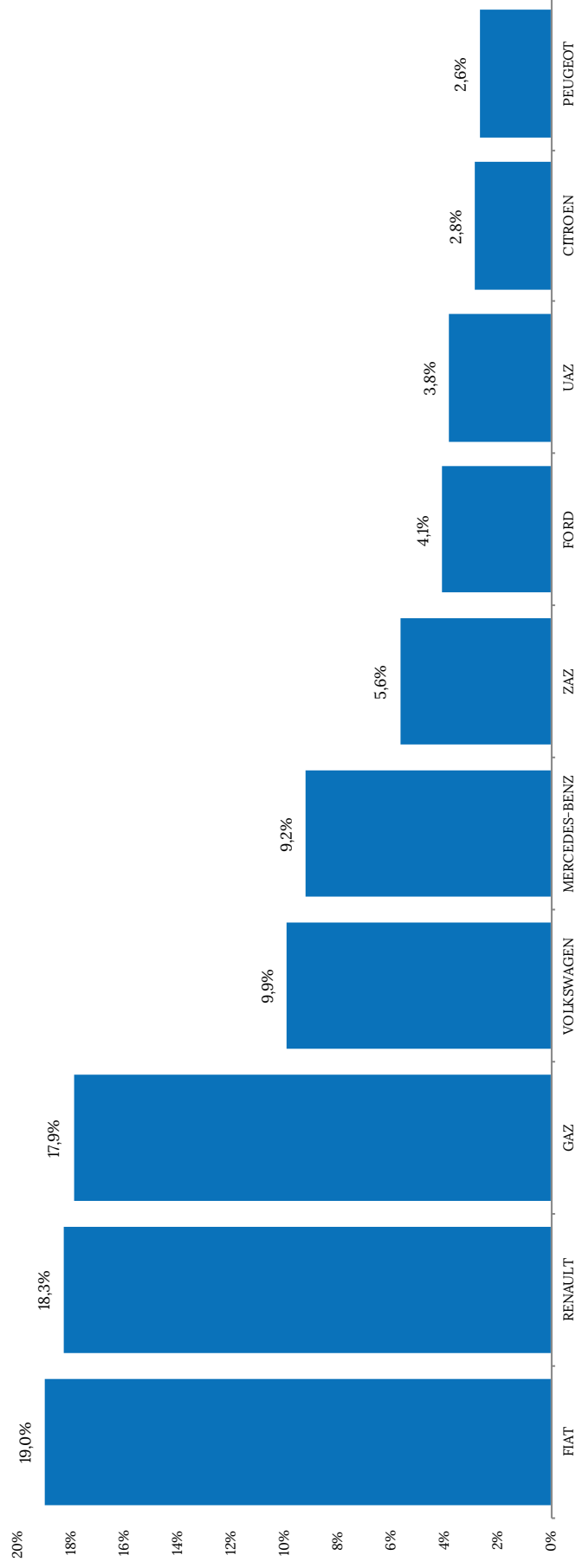
(Січень-березень 2015 та січень-березень 2016, штук та % росту місяць до місяця)



■ Січень-березень 2015 ■ Січень-березень 2016 ○ % росту (падіння) до попереднього періоду

РЕЙТИНГ БРЕНДАВ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО

(Січень-березень 2016, % ринку)





Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

№4 (33) від 22.04.16

**Офіційне видання Федерації роботодавців
автомобільної галузі України**

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

Росповсюджується безкоштовно в електронному вигляді.