



ФЕДЕРАЦІЯ РОБОТОДАВЦІВ  
АВТОМОБІЛЬНОЇ ГАЛУЗІ

# Review

AUTOMOTIVE INDUSTRY



## ФОРМУЛА УСПІХУ

На що готові країни, щоб бути лідерами автомобільної індустрії, та що має зробити Україна, аби бути нарівні з ними.

**АВТОКЛАСТЕРНІ УРОКИ**

Відбувся масштабний Круглий стіл щодо перспектив автокластеру на Закарпатті.

**ЗУСТРІЧ ВИСОКОГО РІВНЯ**

Представники закарпатського бізнесу зустрілися з Володимиром Гройсманом.





**Review**  
AUTOMOTIVE INDUSTRY

№5 (58) від 29.05.18

**Офіційне видання Федерації роботодавців  
автомобільної галузі України**

Редактори:  
Чепіжко О.С.  
Каратаєва А.С.  
Волощук Л.В.

[info@fra.org.ua](mailto:info@fra.org.ua)  
[fra.org.ua](http://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: [newsnow.tasr.sk](http://newsnow.tasr.sk)

## ЗАМІСТЬ ПЕРЕДМОВИ

Німеччина – загально визнаний лідер автомобілебудування. Саме транспортні засоби складають близько п'ятої частини експорту країни, і саме німецькі флагмани займають перші місця в міжнародних рейтингах.

Словаччина натомість посідає перше місце за кількістю вироблених авто на тисячу жителів – у країні з населенням трохи більше 5 млн виробляється щороку більше 1 млн автомобілів.

Туреччина ж спромоглася стати серйозним конкурентом на вже, здавалося б, сформованій автомобільній карті світу. Країна виробляє більше 1 млн автомобілів на рік і є експортером №1 на європейські ринки.

Формула успіху у кожній країні різна і водночас – однакова. Адже в її основі лежить виважена і разом з тим рішуча державна політика.

Урядова підтримка автопрому Німеччини в кризові роки досягала 70 млн євро. Словаччина заради приходу великих інвесторів без колівань наважувалася на сміливі кроки, зокрема, компенсуючи 9% інвестицій. У Туреччині завдяки грамотній інвестиційній політиці з 14 автомобільних заводів – 11 створено спільно з іноземними автомобільними гігантами.

І навіть якщо традиційний автопром вже отримав своїх лідерів – електромобільна революція відкриває нові можливості. Зокрема, для України.

Як доводить світова практика, навіть держави, що будували автомобільну промисловість з нуля, здатні знайти свою нішу у глобальному автопромі. Україна ж уже має досвід побудови конкурентноздатної автомобільної галузі – ще десять років тому український авторинок займав 7-е місце в Європі.

І тепер, взявши на озброєння кращі практики іноземних країн, ми цілком здатні повторити цей успіх. Зокрема, – реалізуючи німецький кейс з формування автокластерів. Передумови для цього вже закладені у Закарпатській області, яка демонструє потужний кластерний потенціал у сфері автомобілебудування, маючи вже сформований перспективний бізнес-пул з 37 підприємств та розташованим в регіоні індустріальним парком «Соломоново».

Втім, реалізація кластерного сценарію неможлива без рішучої консолідованої державної волі, що запустить цей механізм. То чи отримає продовження історія автомобільної України? Що ж, сподіваємося – далі буде.

113,6%

ІНДЕКС ЦІН ВИРОБНИКІВ  
ПРОМИСЛОВОЇ ПРОДУКЦІЇ

107%

ОБОРОТ РОЗДРІБНОЇ  
ТОРГІВЛІ

117,8%

ІНДЕКС СПОЖИВЧИХ ЦІН

\* За січень-липень 2018 до січня-липня 2017 року, Агрестат



## ФОРМУЛА УСПІХУ

На що готові країни, щоб бути лідерами автомобільної індустрії, та що має зробити Україна, аби бути нарівні з ними.

Автомобілебудування є заключною ланкою виробничої піраміди і визначає рівень технологічного прогресу країни. Та побудова розвиненої автомобільної галузі потребує виваженої державної політики. То в яких умовах такі визнані лідери автомобільної індустрії, як Німеччина, Словаччина, Туреччина, досягли своїх висот? І найголовніше – що має бути зроблено, щоб Україна була здатна повторити такий успіх? Спробуємо розібратися далі.

### Made in Germany

Німеччина – беззаперечний лідер в Європі у сфері автомобільної індустрії. Тільки у минулому році країна **виробила 5,6 млн і продала 3,4 млн легкових автомобілів**. При цьому німецька продукція займає чи не перше місце в світі за конкурентоспроможністю – автомобілі «Made in Germany» користуються величезною популярністю, навіть попри пережитий «дизельгейт».

Обсяги реалізації таких марок, як Volkswagen,

BMW та інших флагманів німецького автопрому ростуть не тільки на внутрішньому ринку, але і по всьому світу – за підсумками 2017 року саме німецький концерн Volkswagen Group зайняв першу позицію в рейтингу найбільш успішних автовиробників з продажами **у 10,4 млн автомобілів**.

При цьому Німеччина є третім найбільшим експортером у світі після Китаю та США. І **близько 20% експорту** складають саме транспортні засоби, серед яких левову частку займають легкові автомобілі.

І у такому потужному розвитку неабияку роль грає виважена політика держави. Розуміючи, що автопромисловість є однією з ключових експортних галузей, Німеччина запровадила ряд ініціатив для її захисту. У 2008 році, коли весь світ спіткала економічна криза, великі автомобільні гравці Opel, BMW та Volkswagen отримали прямі гранти від федерального уряду та земель.

Далі – більше. У 2012 р. у рамках регіональної допомоги Porsche отримав **43,67 млн євро** на розширення заводу в Лейпцигу для виробництва нової моделі «Porsche Macan», BMW у 2011 р. – **17 млн євро** на розробку двох моделей електрокарів.

Крім того, уряд Німеччини втілює один з найуспішніших антикризових заходів для підтримки попиту на вітчизняні автомобілі – програму утилізації старих автомобілів. Уряд витратив загалом **5 млрд євро** на субсидії у 2500 євро для кожного з автовласників, які змінять старе авто (більше 9 років) на нове (із стандартом вихлопних газів Euro 4). В результаті, у першому півріччі 2009 року обсяги продажів малих авто зросли на 25%.

Загалом втілення антикризових пакетів 2008-2010 рр. обійшлися країні у **4,1% річного ВВП**: 1,4% – зниження податків та фіскальне стимулювання; 2,7% – кредити і гарантії. Економічні заходи були спрямовані на фінансову стабілізацію, збільшення державних інвестицій, захист зайнятості, стимулювання попиту, гарантування кредитів та позик, зменшення податкового навантаження, економію публічних витрат тощо.

Зокрема, у сфері зайнятості було запроваджено заходи щодо стимулювання короткострокової зайнятості через відшкодування Федеральним агентством зайнятості **50% частки роботодавця** у соціальному забезпеченні, зменшення ставки страхування на випадок безробіття, стимулювання перекваліфікації шляхом надання коштів на освіту та навчання безробітних і молоді.

Сучасна промислова міць країни багато в чому базується на її здатності до інновацій та успішній

реалізації кластерної моделі економіки. У кластери в Німеччині об'єднується **більше 280 підприємств** тільки з автомобільної галузі. При цьому фінансування здійснюється як за рахунок учасників кластеру, так і завдяки підтримці держави. Зокрема, кластерна програма регіону Берлін- Бранденбург на три роки фінансувалася так: третина коштів була отримана з бюджету земель Берлін та Бранденбург, третина – з ЄС і ще третина – від учасників кластеру.

Щоб оцінити результати такого підходу, досить поглянути на факти та цифри, зокрема, на результати автомобільної промисловості у Східній Німеччині:

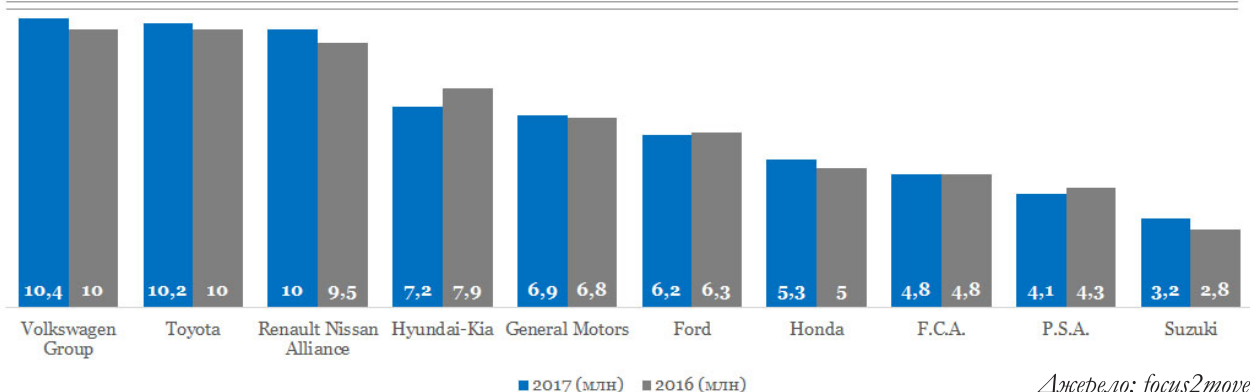
- **68,7 тис. робочих місць**;
- **25 млрд євро** обороту;
- **836,6 тис. авто** виробляється на рік;
- **1 млрд євро інвестицій** тільки за 2014 рік.

При цьому німецький автопром є одним із локомотивів глобальної індустрії мобільності. Для того, щоб забезпечити свою конкурентоспроможність, автомобільні підприємства інвестують мільярдні суми в наукові дослідження і дослідно-конструкторські розробки (НДДКР). Тільки останні два роки Німеччина вкладала **4,7 млрд євро** інвестицій в електромобільну галузь. Вкладення німецьких корпорацій набагато більші, ніж інвестиції американських (335 млн) і японських (19 млн) фірм.

Що показово – інноваційний підхід активно підтримується на державному рівні, зокрема, через просування цифрового порядку денного (Digital Agenda 2014-2017), розвиток відновлювальних джерел енергії,



## РЕЙТИНГ АВТОВИРОБНИКІВ ЗА ПРОДАЖАМИ



Джерело: focus2move





## ІНВЕСТИЦІЇ У ЕЛЕКТРОМОБІЛІ



КРАЇНА-ПОХОДЖЕННЯ



КРАЇНА-ПРИЗНАЧЕННЯ



Джерело: Ernst & Young

стимулювання інновацій (програма «Innovation for Germany»), розвиток кластерів та створення умов для модернізації промисловості (програма Industrie 4.0, програма Міністерства економіки Go-cluster, грантова програма «Leading-Edge Clusters Competition – More Innovation. More Growth»). До речі, лише на програму Мінекономіки для фінансування досліджень у напрямку Industry 4.0 виділено **100 млн євро**.

### Словацьке автомобільне диво

Словаччина продемонструвала світові справжнє автомобільне диво. Невелика країна з населенням у 5 млн осіб щороку випускає **більше 1 млн автомобілів**, і з таким результатом вже не перший рік утримує лідерство за кількістю вироблених авто на тисячу жителів (**192 автомобілі у 2016 році**). Частка продукції автопрому у промисловості країни складає **близько 44%**, а в загальній структурі промислового експорту – **близько 40%**. При цьому автомобільне виробництво забезпечує робочими місцями майже 130 тис. жителів Словаччини, а з урахуванням суміжних галузей – у словацькому автопромі працює **понад 250 тис. осіб**. І це знову ж таки – при населенні 5 млн осіб!



### ФОРМУЛА УСПІХУ НІМЕЧЧИНИ



Фінансова підтримка виробників



Кластерна економіка



Інвестиції у R&D



Гнучкість ринку праці

За таких результатів зараз важко повірити, що на момент розпаду Чехословаччини (1993 рік) у Словаччині взагалі не було автомобільного виробництва. Існуючий на той момент Братиславський автозавод зайнявся виключно випуском комплектуючих для автомобілів Skoda, але сам чехословацький завод Skoda залишився у Чехії.

Тож Словаччина в рамках модернізації економіки стала шукати зарубіжні інвестиції для власного автомобілебудування.

Першою «ластівкою» словацького автомобілебудування став германський концерн Volkswagen, який вже в першій половині 90-х років розгорнув виробництво на базі Братиславського автозаводу. Слідом за ним у 2003-2004 роках свої виробництва відкрили французька PSA/Peugeot-Citroen в місті Трнава і південнокорейська Kia Motors в місті Жиліна.

При цьому інвесторів заманювали субсидіями та податковими пільгами ще у 1990-ті роки. Зокрема, концерн Volkswagen Slovakia був звільнений від податків у 1998 році. А вже наступного року словацький уряд прийняв постанову про надання Volkswagen пільг на **31,2 млн євро**. Французький концерн PSA Peugeot Citroën, що у 2003 році обрав Словаччину виробничим майданчиком, отримав пільг на **160 млн дол.**

А історія приходу на словацький ринок KIA Motors взагалі показова тим, як місцевий уряд може змагатися за вигідного інвестора.

KIA Motors розглядала можливість вибору місця інвестування серед усіх країн вищерадської четвірки. Щоб вийти переможцем у цій боротьбі, Словаччина запропонувала цілий ряд преференцій:

- державна підтримка проекту з урахуванням ліміту згідно ЄС правил у розмірі **210 млн доларів** (15% від загальної суми інвестицій 1,4 млрд доларів);
- безкоштовне надання та підготовка земельної ділянки;
- підготовка інфраструктури – будівництво хайвею до Жиліни, інвестування в місцеві школи та лікарні на суму близько **70 млн доларів** (5% від загальної суми інвестицій);
- швидке надання потрібних дозволів та ліцензій;
- зміни у національні стандарти ведення бухгалтерського обліку;
- прийняття змін до місцевого законодавства у разі необхідності проекту;
- податкові стимули для проекту – звільнення від **19% податку** на фіксований прибуток на термін до десяти років (**близько 20,9 млн доларів**), субсидії на створення робочих місць.

Проти таких козирів було важко встояти, і KIA Motors зробила свій вибір на користь Словаччини. В результаті у країну зайшло **1,4 млрд доларів інвестицій** та було побудовано один з найкращих автозаводів в Європі, що забезпечує робочими місцями більше **2,7 тис. осіб**.

А у цьому році планується старт виробництва на новому заводі Jaguar Land Rover, за який кілька років тому також розгорнулася боротьба в наданні умов для розміщення виробництва. На той час Jaguar Land Rover сфокусувався на трьох східноєвропейських напрямках: Польща, Угорщина і Чехія. І тоді уряд Сло-

ваччини увірвався у ці перегони за інвестора, прийнявши рішення компенсувати виробнику **9% інвестицій**. Крім того, словаки виділили 1810 акрів землі в м. Нітра, що було запропоновано JLR для будівництва першого у країні стратегічного індустріального парку. Це дозволило запропонувати податкові та інші бюджетні пільги британському автовиробникові і постачальникам, що дає можливість розпочати роботу поруч з ними. Така державна політика стимулювала Jaguar обрати Словаччину, інвестувавши в країну близько **1,5 млрд євро** і створивши **2800 робочих місць**.

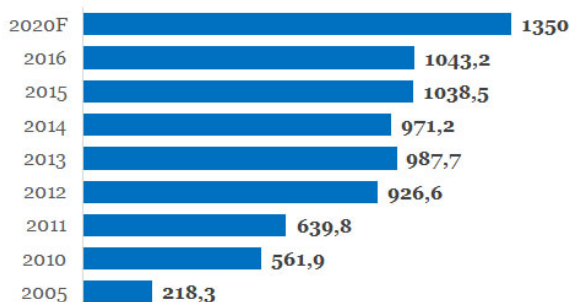
Окрім цих виробники автомобілів, що складають ядро словацької автомобільної промисловості, Словаччина може похвалитися ще й добре розвиненою та якісною мережею постачальників комплектуючих – їх нараховується вже **більше 300**.

Однак Словаччина змогла здійснити свій економічний стрибок та залучити великих інвесторів не лише за рахунок фінансової підтримки виробників. Ця країна є показовим прикладом того, як сміливі реформи можуть стати історією успіху та доказом можливості радикальних та швидких змін на краще. Зокрема, було проведено ефективну податкову систему, що передбачала значне зниження податкового тиску на економіку (з **40,3 до 29,1% ВВП** протягом 1995-2008 рр.) та формування максимально простої та зрозумілої системи оподаткування.

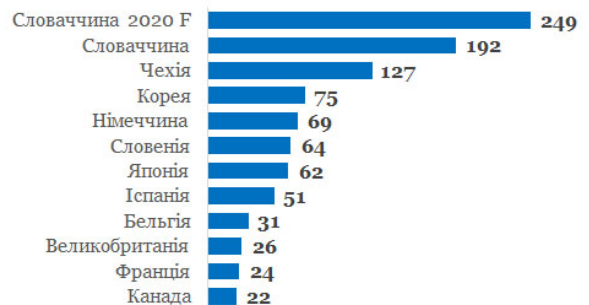
Не байдужа Словаччина і до новітніх технологій. Зокрема, у минулому році було запущено першу програму стимулів для покуштів електромобілів і гібридних авто, а саме – надання субсидій у розмірі **5 тис. євро**



## АВТОВИРОБНИЦТВО У СЛОВАЧЧИНІ



■ Автовиробництво (тис.)



■ Кількість вироблених авто на 1000 жителів (од.)

Джерело: SARIO



## ФОРМУЛА УСПІХУ СЛОВАЧЧИНИ



Фінансова державна підтримка



Прогресивні реформи



Створення сприятливих умов для інвестора



Стимулювання R&D

при покупці електромобілів і 3 тис. при покупці гібридних машин. Загалом на цю програму було виділено **5 млн євро**.

У світлі глобальної електромобілізації стимули для розвитку електричного транспорту запроваджують чи не усі розвинені європейські країни. Та Словаччина пішла далі. Саме тут розробляється один з найбільш перспективних прототипів літаючого автомобіля, розроблений компанією AeroMobil. Створення цього дива техніки підтримав уряд Словаччини – проект отримав допомогу у розмірі 6 млн євро з державної скарбниці на дослідження та розробку.

### Турецька success story

Турецька автомобільна промисловість має свою історію успіху. У перші автомобільні десятиліття, коли Туреччина мала лише початок промислової бази, і практично усі транспортні засоби імпортувалися, уряд намагався захистити власний ринок загороджувальними митами та іншими обмеженнями. Відбувалося жорстке регулювання імпорту комплектуючих, на ввезення були встановлені високі тарифи та обмеження. Імпорт готових автомобілів

був повністю заборонений, натомість стимулювалося внутрішнє виробництво. Це добре стимулювало автовиробників і дозволило їм збільшити обсяги виробництва **більш, ніж вдвічі**, за 5 років.

Але вже в дев'яності роки Туреччина взяла орієнтир на експорт і змінила державну політику на протилежну. Було скасовано квоти щодо імпорту та навіть введено субсидії на експорт. Інвестори на законодавчому рівні були звільнені від сплати ПДВ при закупівлі обладнання, необхідного для організації виробництва в промисловому кластері. Почалося створення вільних економічних зон і звільнення від податків виробників комплектуючих.

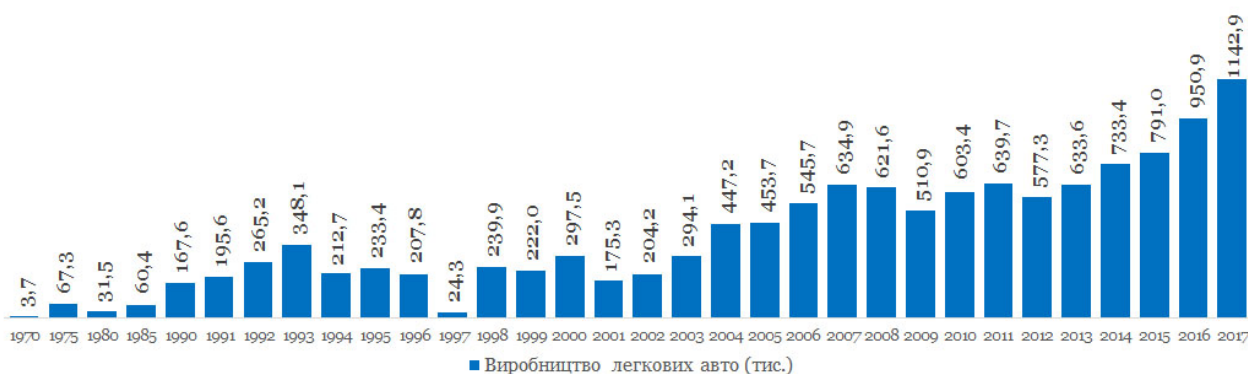
Інакше кажучи – весь час керівництво країни не тільки не заважало своєму автопрому, а й всіляко стимулювала його розвиток, причому робила це виважено та продумано. Вже до кінця дев'яностих років турецький ринок став відкритим, а конкуренція – вільною. По суті, на цьому етапі Туреччина повністю інтегрувалася економічно в простір Європейського Союзу, хоча повноправним членом ЄС ця країна так і не стала досі.

При цьому у своїй економічній політиці Туреччина зробила ставку не на впровадженні захисних заходів, а на створенні умов для безпечних та ефективних інвестицій. Законодавство Туреччини відповідає правилам вільної торгівлі, укладено митний союз з ЄС.

Ще одна перевага Туреччини – близький доступ на сусідні ринки. Присутні й інші важливі чинники інвестиційної привабливості – наявність технологій і досвіду, невисока вартість робочої сили тощо.



## ДИНАМІКА ВИРОБНИЦТВА ЛЕГКОВИХ АВТО У ТУРЕЧЧИНІ



Джерело: The Automotive Manufacturers Association (OSD)



Крім податкових пільг на капітал звільнення від мита на імпорт обладнання, для залучення інвесторів у Туреччині діяв ряд привабливих пропозицій:

- виділення території для організації промислових кластерів з подальшим підведенням до них необхідної інфраструктури та безкоштовної передачі їх інвесторам для організації промислового виробництва автомобілів та комплектуючих для них;
- участь держави у співінвестуванні нарощування потужностей, з майбутнім пільговим продажем частки держави приватному інвестору;
- надання податкових канікул терміном від 2 до 5 років (встановлювалося індивідуально, в результаті переговорів між урядом та інвестором);
- надання дипломатичної підтримки на зовнішніх ринках та експортне кредитування.

В результаті у країну зайшли великі гравці світового автомобільного ринку – Renault, Ford, Fiat, Toyota, Honda, Hyundai, Isuzu, Mercedes-Benz. З 14 існуючих турецьких заводів з виробництва транспортних засобів **11 – створені спільно з іноземними корпораціями.**

Головною запорукою такого успіху стало запровадження чітких і зрозумілих правил гри у стимулюванні інвестицій.

Використовуючи конкурентоспроможні і висококваліфіковані трудові ресурси у поєднанні з динамічним місцевим ринком і сприятливим географічним місцем розташування, виробництво лише легкових автомобілів в Туреччині зросло з 204 тис. одиниць у 2002 році до більш ніж **1,1 млн одиниць** у 2017 році.

Значні результати автомобільної галузі зробили Туреччину до кінця 2016 року **14-м найбільшим виробником автомобілів у світі і 5-м – в Європі.**

При цьому у 2016 році близько 77% виробництва в Туреччині було призначено на зовнішні ринки. У той же рік з країни на експорт було експортовано **більше 1,1 млн автомобілів.** При цьому Туреччина стала **експортером №1** на європейські ринки (645 тис. авто).

Крім того, Туреччина стимулює використання власної сировини для виробництва і експорту товарів більшого ступеня переробки, що зумовлює зменшення залежності країни від



## УМОВИ ДЛЯ ІНВЕСТИЦІЙ У ТУРЕЧЧИНІ



	Загальні інвестиції Для інвестицій мінімум у 1 млн лір для регіону 1 та 2, та 500 тис. лір для 3-6	Регіональні інвестиції Додаткові стимули в залежності від регіону. Спеціальні умови для окремих секторів	Великі інвестиції Виділено 12 секторів та мінімальні суми таких інвестицій	Стратегічні інвестиції У виробництво готових товарів із імпортними складовими: мін. сума – 50 млн лір, мінімум 40% доданої вартості. Імпортують складових – на мін. 50 млн дол.
Звільнення від сплати ПДВ	+	+	+	+
Звільнення від сплати мита	+	+	+	+
Зменшення податків		+	+	+
Звільнення від сплати соціального страхування (частина працевлаштування)		+	+	+
Звільнення від податку на дохід*	+	+	+	+
Звільнення від сплати соціального страхування (частина працівника)*		+	+	+
Підтримка у сплаті відсотків за кредити**		+		+
Надання земельної ділянки		+	+	+
Відшкодування ПДВ		+	+	+

\* для інвестицій у регіон 6 \*\* для інвестицій у регіони 3-6

Джерело: Національна Рада реформ

Review

№5 (58) ВІД 29.05.18



## ФОРМУЛА УСПІХУ ТУРЕЧЧИНИ



Грамотна інвестиційна політика



Підтримка експорту



Законодавча підтримка місцевого виробника



Стратегія постачання складових



Стимулювання R&D

імпорту. Є приблизно **1100 постачальників компонентів**, що підтримують роботу виробників оригінального устаткування. Рівень використання місцевого виробництва комплектуючих, що надходять безпосередньо на виробничі лінії виробників транспортних засобів, знаходиться в межах **від 50 до 70 відсотків**.

Важливо, що сьогодні уряд Туреччини стимулює не тільки саме виробництво, а й розвиток високих технологій, а також досягнення в області розробки і інжинірингу. У Туреччині існує державна підтримка R&D центрів. Програма грантів «San-Tez» підтримала **650 проектів на суму більше 200 млн лір з 2006**.

У результаті сприятливої політики на кінець 2016 року в Туреччині працювало **84 науково-дослідних центри**, що належать виробникам або постачальникам автомобілів. Серед відомих світових брендів, які розро-

бляють нові продукти, дизайни і провідних конструкторські роботи в Туреччині, – Ford, Fiat, Daimler, AVL і Segula. Науково-дослідний центр Ford Otosan є одним з трьох найбільших глобальних науково-дослідних центрів Ford, у той час як подібний центр Fiat в Бурсі є єдиним центром італійської компанії, що обслуговує європейський ринок за межами своєї рідної країни. Тим часом, науково-дослідний центр Daimler в Стамбулі підтримує виробничу діяльність німецької компанії з виробництва вантажних автомобілів і автобусів в Туреччині. AVL Turkey, що відкрила свій другий науково-дослідний центр в Туреччині, почала розробляти технології автономних і гібридних транспортних засоби.

Підбиваючи підсумки світового досвіду...

Якщо Німеччина є яскравим представником країни, що є батьківщиною власних автомобілебудівних компаній, то такі країни, як Словаччина і Туреччина, обрали для себе шлях розвитку у якості зовнішнього виробничого майданчика для глобальних автомобілебудівних концернів.

За такого сценарію державна підтримка відіграє ключову роль і передбачає два основні напрямки:

1. Формування ринкових стимулів, спрямованих на максимальне збільшення попиту на автомобілі національного виробництва. Один із широко розповсюджених стимулів – запровадження високих ставок ввізного мита на імпорт готових автомобілів. Так, на стадії створення та становлення автопрому ввізне мито на готові автомобілі **перевищувало 50%**,



## СВІТОВИЙ ДОСВІД ДЕРЖАВНОЇ ПІДТРИМКИ АВТОПРОМУ



Країна	Ввізне мито на імпорт	Стимулювання попиту внутрішнього ринку	Надання території та спрощення реєстраційно-дозвільних процедур	Звільнення від ввізного мита і ПДВ імпорту обладнання	Плата за створення робочих місць	Механізми співінвестування
Китай	25% 15% з 1 липня 2018р. 100% до 2000 р.	Компенсація частини кредитної ставки	+	+		
Південна Корея	25% 65% до 2000 р.	Програма з утилізації	+	+		+
Чехія	10%	Програма з утилізації	+	+	+	
Словаччина	10%	Програма з утилізації	+	+	+	+
Туреччина	0% для ЄС 6-10% для ін. країн, 150% до 1993р.	Програма з утилізації	+	+		+



а в окремих державах (Китай та Туреччина) сягало **100-150%**. Зараз у багатьох країнах, що є виробничими площадками глобальних автомобілебудівних концернів, ввізне мито на легкові автомобілі більше 20%. Разом з цим, стимулювання попиту на вироблені в країні автомобілі здійснювалося через активне споживче кредитування національними банками і використання програм утилізації старих автомобілів.

2. Формування інвестиційних стимулів, які дозволяли глобальним автовиробникам мінімізувати інвестиційні витрати та знизити виробничу собівартість. Зокрема:

- безкоштовне надання у довготермінове користування (власність) підготовленої промислової площадки з необхідною інфраструктурою для виробництва автомобілів та комплектуючих;
- звільнення від ввізного мита і ПДВ імпорту технологічного обладнання для автопрому;
- звільнення терміном на 5-10 років від оподаткування тієї частини прибутку, що реінвестується в розвиток існуючого або створення нового виробництва;
- звільнення від участі у соціально-економічних програмах місцевих органів влади;

- субсидії за кожне створене робоче місце (4-10 тис. доларів).

При цьому практично усі країни стимулюють створення індустріальних парків для розміщення на їх території автомобільних кластерів та заохочують розвиток інновацій.

### Україна – to be continued?

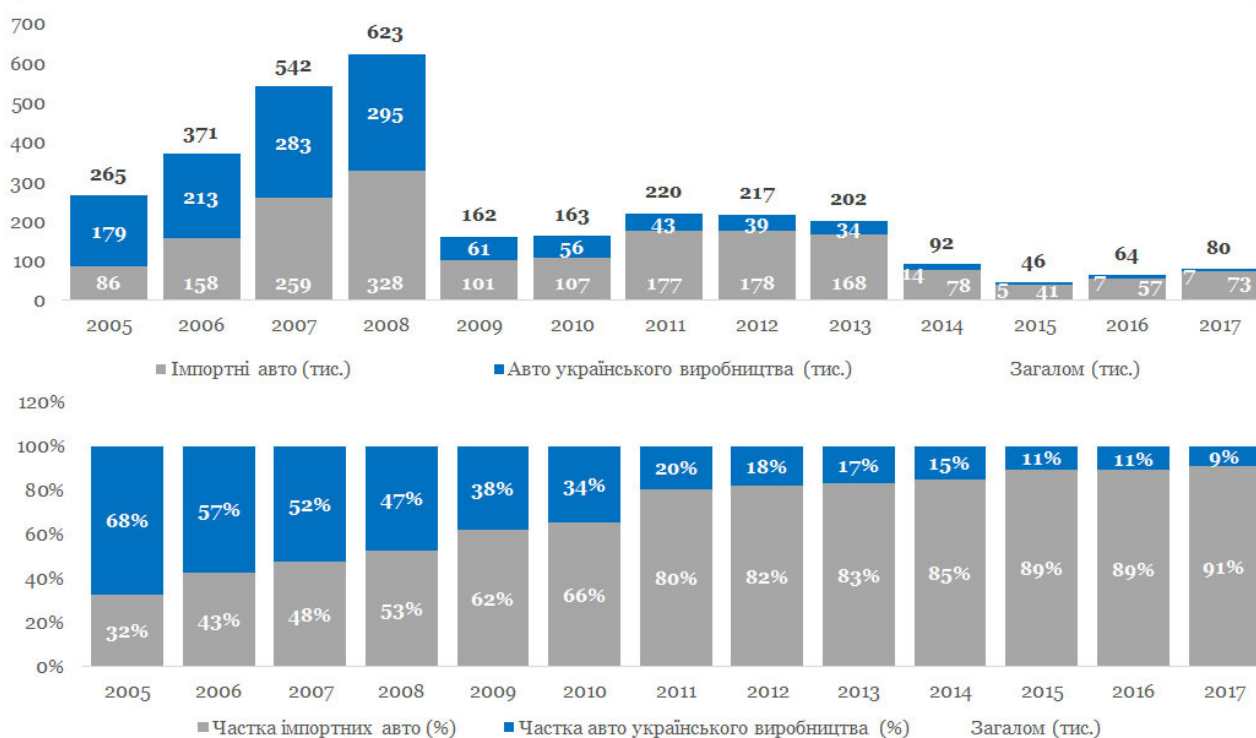
Що ж стосується України, історія вітчизняної автомобільної галузі знає великі злети і не менш великі падіння. Виробництво легкових авто досягло піку у 2008 році і склало **402 тис. одиниць**. Тоді ж був зафіксований рекордний показник продажів нових автомобілів, коли український авторинок займав **7-е місце в Європі з показником 623 тис нових авто**.

Суттєвими були й обсяги експортованих транспортних засобів. Зростання експорту так само, як і імпорту, співпадає з періодом зростання ВВП, доходів населення та доступності кредитів – з 2005 по 2008 роки. Кілька років у цей період виробництво і продажі легкових авто перевищували імпорту.

Виробництво легкових автомобілів в Україні протягом 2003-2008 рр. **зросло у 4 рази та досягнуло 401,6 тис. од.**, або 8,7 автомобілів у перерахунку на 1000 жителів.



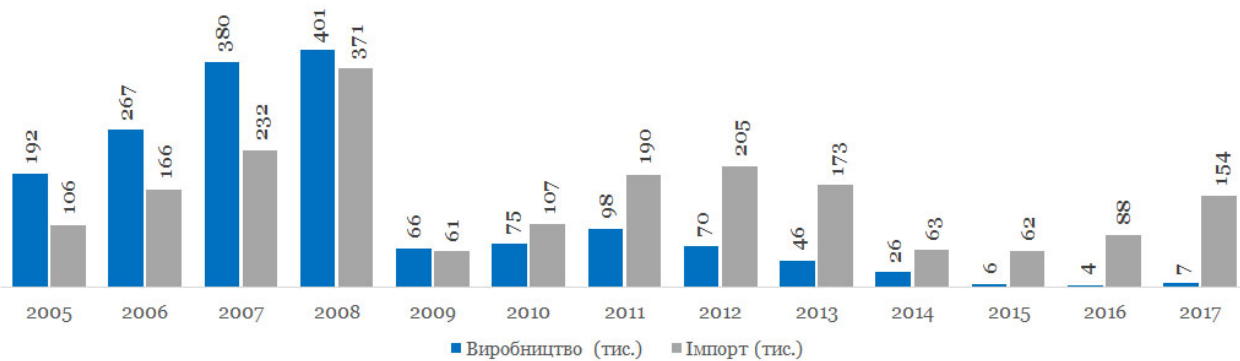
## ПРОДАЖІ УКРАЇНСЬКИХ ЛЕГКОВИХ АВТО VS. ІМПОРТ



Джерело: Укравтопром, AUTO-Consulting, Державна служба статистики України



## ВИРОБНИЦТВО УКРАЇНСЬКИХ ЛЕГКОВИХ АВТО VS. ІМПОРТ



Джерело: Укравтопром, AUTO-Consulting, Державна служба статистики України

Однак після кризового 2008 року показники по усім аспектам автомобільної галузі суттєво впали. І, на жаль, не змогли відновитися і досі.

Вже у 2009 році виробництво легкових автомобілів **знизилося у 5 разів, до 65,7 тис. од.**, або 1,4 автомобіля на душу населення. Падіння обсягів виробництва обумовлено кризовими явищами у світовій економіці, а також відкладеним попитом населенням на автомобілі та відсутністю дешевих кредитних ресурсів.

А багато у чому внаслідок зниження ввізного мита з 25% до 10% після вступу України до СОТ відбулася зміна структури наповнення внутрішнього ринку та значний перекіс у бік імпорту.

І якщо у 2008 році частка галузі у створенні національного ВВП складала **4%**, то у 2017 р. – лише **0,4%**. А через турбулентну державну політику і часту зміну правил гри на ринку, іноземні виробники не поспішають будувати заводи в Україні.



## ВІХИ ЗАКОНОДАВСТВА ЩОДО ВІТЧИЗНЯНОГО АВТОПРОМУ



<b>1995</b>	Звільнення від сплати акцизного збору та ПДВ
<b>1997</b>	Закон України «Про стимулювання виробництва автомобілів в Україні», СП АвтоЗАЗ-ДЕУ. Податкові пільги до 2008 року: звільнення від ПДВ, податку на землю, ввізного мита на комплектуючі, зменшення бази оподаткування податку на прибуток підприємств на обсяг інвестицій та реінвестицій
<b>1998</b>	Заборона на ввезення автомобілів <ul style="list-style-type: none"> <li>• більше <b>5 років</b> віком</li> <li>• менше <b>5 тис. дол. США</b> вартістю</li> </ul>
<b>2001</b>	Збільшення митних тарифів для імпорту автомобілів, що були у вжитку: <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>у 2 рази</b> – збільшилося ввізне мито для автомобілів до 5 років;</li> <li>• <b>у 3 рази</b> – збільшилося ввізне мито для автомобілів старше 5 років;</li> <li>• більше <b>8 років</b> – заборона імпорту авто;</li> <li>• <b>25%</b> – мито на нові авто</li> </ul>
<b>2005</b>	Суттєве підвищення ставок акцизного податку на вживані автомобілі
<b>2008</b>	Вступ до СОТ <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>10%</b> – зниження мита на нові авто</li> </ul>
<b>2013</b>	Спеціальне мито на легкові авто: <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>5,46%</b> – на авто з двигуном об'ємом 1-1,5 л;</li> <li>• <b>12,95%</b> – на авто з двигуном об'ємом 1,5-2,2 л.</li> </ul>
<b>2015 (квітень)</b>	Зниження спеціального мита: <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>2,15%</b> – на авто з двигуном об'ємом 1-1,5 л;</li> <li>• <b>4,32%</b> – на авто з двигуном об'ємом 1,5-2,2 л.</li> </ul>
<b>2015 (вересень)</b>	Скасування спеціального мита на легкові авто
<b>2016</b>	Компенсаційні заходи щодо імпорту легкових авто з РФ <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>17,66%</b> – компенсаційне мито до 2021 р.</li> </ul> Зниження акцизного податку на вживані автомобілі Скасування мита на імпорт електромобілів
<b>2017-2018</b>	У комітеті Верховної Ради ведеться робота по врегулюванню проблеми ввезення в Україну автомобілів з іноземною реєстрацією без митного оформлення
<b>2018</b>	Скасування ПДВ та акцизу на імпорт електромобілів Розробка законопроектів для імплементації 15-річної стратегії розвитку електромобілів в Україні

Джерело: Національна Рада реформ



При цьому переваги, наявні у Туреччині, властиві й Україні. Це і кваліфікована робоча сила, що **на 90% дешевша**, ніж у країнах ЄС, і зручна логістика. Ось тільки побудові виваженої державної політики для розвитку галузі, що продукує товари з високою доданою вартістю, треба ще повчитися.

Разом з тим, зважаючи на електромобільний бум в Європі, Україна отримує унікальний (і можливо останній) шанс на те, щоб проявити себе та стати одним із лідерів з виробництва електричного транспорту. Формула успіху досить проста – треба створити умови не гірші, ніж у сусідніх країнах, щоб залучити світові автоконцерни, які відчувають нагальну потребу у розширенні виробничих потужностей.

Відтак, Україні доцільно змінювати існуючий формат автомобільної галузі та брати орієнтир на розвиток електричного транспорту, стимулюючи не тільки ринок, а й старт власного виробництва. У цьому напрямі вже активно працює Міністерство інфраструктури – була розроблена 15-річна стратегія розвитку електромобілів в Україні та зареєстровано відповідні законопроекти №8160 і №8159, що пропонують ряд цілей для розвитку виробництва і ринку електричного транспорту. А вже з цього року діють вигідні умови для ввезення екологічного транспорту, що у сукупності дозволяють знизити вартість електромобіля на 25%.

Однак цього виявиться замало, якщо інвестиційний клімат залишатиметься несприятливим для приходу світових компаній. Тож паралельно з електромобільними ініціативами потрібно створювати умови для розвитку індустріальних парків, запровадивши фіскальні та митні стимули для їх учасників. Що показово – усі ці стимули вже прописані у законопроектах №2554а-д та 2555а-д і навіть прийняті у першому читанні, однак після цього, на жаль, зависли у повітрі.

Крім того, важливо розробити і реалізувати механізми щодо компенсації інвестору коштів за створення інфраструктури. Ще один необхідний крок для відновлення автомобільної галузі – лібералізація промислового складання, зокрема, через скасування акцизного податку на кузови для промислового складання легкових автомобілів, а також прискорена лібералізація імпорتنих мит на

автомобілі, які вироблені в Україні.

Втім, усі ці кроки можуть виявитися марними, якщо на ринку і далі пануватиме безлад та бездіяльність щодо ситуації з автомобілями на іноземній реєстрації. Минуло вже більше року з моменту, коли ситуація вийшла з-під контролю та набрала загрозливих масштабів. І за цей час, за підрахунками AUTO-Consulting, держава втратила від лібералізації старих автівок та безконтрольного ввезення євроблях вже **більше 19 млрд грн**.

За умови створення сприятливого бізнес-середовища Україна може перетворитися на потужний виробничий майданчик для світових автоконцернів, що у свою чергу, в найближчій перспективі приведе до прискореного росту економіки та залученню передових технологій. І електромобільна індустрія для України – це портал, що дає змогу перестрибнути у нову епоху автомобільної галузі, і, навіть не маючи власних інноваційних розробок, зайняти своє місце серед лідируючих гравців на автомобільному ринку. У нас є потенціал та можливості, то чи вистачить державної рушійної сили, щоб вирушити у високорозвинене майбутнє?

*За матеріалами Національної Ради реформ, Німецько-Української торгівельної палати, SARIO (The Slovak Investment and Trade Development Agency), ISPAT (Investment Support and Promotion Agency of Turkey), Economist Intelligence Unit, Financial Times.*

## ФОРМУЛА ПОТЕНЦІЙНОГО УСПІХУ УКРАЇНИ



Розвиток електромобілів



Стимулювання greenfield інвестицій



Лібералізація промислового складання



Лібералізація імпорتنих мит ЄС на автомобілі, вироблені в Україні



Врегулювання ситуації з євробляхами



Запобігання трудовій міграції



## АВТОКЛАСТЕРНІ УРОКИ

Відбувся масштабний Круглий стіл щодо перспектив автокластеру на Закарпатті.

25 травня з метою розвитку ініціативи запровадження в Україні автомобільних кластерів (Automotive Cluster) відбувся круглий стіл, організований Федерацією роботодавців автомобільної галузі України (ФРА) і членом ФРА компанією «Єврокар» за сприяння Німецько-Української промислово-торгівельної палати.

Участь у Круглому столі взяли Голова ФРА, Голова Наглядової ради ПрАТ «Єврокар» Олег Боярин, Голова ОООРЗ Володимир Панов, директор Німецько-Української торгово-промислової палати (АНК) Александер Маркус, заступник голови Закарпатської облради Петро Грицик, Начальник Департаменту економічного розвитку Закарпатської ОДА Денис Ман, фінансовий директор ТОВ «Ядзакі-Україна» Ігорь Завізіон, передові топ-менеджери Закарпаття, менеджмент великих українських компаній з іноземними інвестиціями, керівники бізнес-асоціацій та торгово-промислових палат, представники Закарпатської регіональної влади, а також представники профільних факультетів та інститутів.

У ході заходу Голова Правління Німецько-Української промислово-торгівельної палати Александер Маркус розповів про реальний

досвід створення кластерів в регіоні Берлін-Бранденбург та надав рекомендації щодо існуючих потенційних можливостей створення автомобільних кластерів на Закарпатті.

Зокрема, Александер Маркус відзначив реалізовану у Німеччині кластерну ініціативу Берлін-Бранденбург в автомобільній галузі, що фінансувалася порівну за рахунок трьох сторін: бюджету земель Берлін та Бранденбург, ЄС та учасників кластеру. У результаті вдало реалізованих кластерних ініціатив автомобільна промисловість Східної Німеччини тільки за 2014 рік отримала 1 млрд інвестицій євро, а виробництво автомобілів у регіоні на сьогодні сягає 836 тис. одиниць на рік.

Про перспективність розвитку кластерних можливостей саме автомобілебудування України розповів Голова Федерації роботодавців автомобільної галузі Олег Боярин. Він представив своє бачення розвитку автомобільної галузі та механізми використання індустріального парку Соломоново, який є високотехнологічною територією машинобудування з потенціалом розміщення підприємств з виробництва автокомпонентів та автокомплектуючих, як центру для створення автомобільного кластеру.





Крім того, Олег Боярин відзначив, що сьогодні Закарпатська область є однією з провідних областей в плані залучення зарубіжних інвестицій. За відсутності чіткої політики з боку центральних та регіонального органів управління область потребує підтримки в частині захисту іноземних інвестицій, збереження та створення нових робочих місць та залучення нових інвестиційних проєктів до регіону.

Голова Об'єднання організацій роботодавців «Закарпаття», директор керуючої компанії індустріального парку «Соломоново» Володимир Панов також сконцентрував увагу на можливостях і перспективах автомобільного кластеру у Закарпатській області і представив на загальний огляд короткі характеристики підприємств, які можна інтегрувати в майбутню структуру, та існуючих наукових установ, що можуть стати вертикальною віссю кластеру.

Володимир Панов відзначив, що автомобільна промисловість області забезпечує робочими місцями 12,6 тис. осіб, а автомобілебудівна продукція складає 17% у загальному обсязі валового регіонального продукту. При цьому інвестиції, залучені у розвиток автомобільної галузі області, складають близько 51% інвестицій регіону. Крім того, регіон має суттєвий науковий потенціал. В області функціонує Центр інновацій і розвитку УжНУ та 6 вищих навчальних закладів, у яких навчаються 21 тис. студентів, у тому числі йде підготовка інженерів і спеціалістів в ІТ-сфері, та 16 професійно-технічних навчальних

закладів, де здобувають освіту 6000 студентів.

Учасники зустрічі відзначили, що передумовою для кластерного розвитку економіки може стати вже сформований пул великих автомобільних гравців – Єврокар, Jabil Circuit, Yazaki, Гроклін-Карпати, УНГВАЙЕР, Точприлад, Flex, Fischer, Forschner, Gentherm Incorporated та інші. Крім того, на Закарпатті розташований індустріальний парк «Соломоново».

Таким чином, для створення автомобільного кластеру у Закарпатській області є усі передумови. Відтак, учасники зустрічі спробували напрацювати дієві механізми для найшвидшого розвитку кластерної ініціативи у сфері автомобілебудування на Закарпатті.

Голова Правління Німецько-Української промислово-торговельної палати Александер Маркус запропонував реалізувати реальні кроки для створення кластерів Automotive Cluster:

- відвідування автомобільних кластерів у Східній Німеччині (Лейпциг) та Баварії;
- розробка програми для підвищення рівня освіти та удосконалення практичних навичок;
- розробка іміджевих матеріалів;
- створення концепції розвитку кластерної ініціативи.

У рамках заходу учасники круглого столу також здійснили короткі робочі візити на провідні виробничі підприємства, зокрема Єврокар, Yazaki та Jabil Circuit, що є потенційними членами автомобільного кластеру на Закарпатті.

# ЗУСТРІЧ ВИСОКОГО РІВНЯ

Представники закарпатського бізнесу зустрілися з Прем'єр-міністром України Володимиром Гройсманом.

фото: business.com.ua



Прем'єр-міністр України Володимир Гройсман з робочим візитом відвідав Закарпаття. В ході візиту, заключним, та напевно, найбільш насиченим акордом одноденного перебування глави уряду на Закарпатті стала зустріч з представниками закарпатського бізнесу, повідомляє [Бізнес Закарпаття](#).

Зустріч відбулась на території закарпатського заводу «Єврокар» в селі Соломоново Ужгородського району. Для обговорення актуальних проблем бізнес-середовища краю були запрошені керівники передових підприємств регіону. Зокрема, участь у зустрічі взяли Олег Боярин, Голова Федерації роботодавців автомобільної галузі, голова Наглядової ради ПрАТ «Єврокар»; Володимир Панов, голова Обласного об'єднання організацій роботодавців «Закарпаття», член Наглядової ради ПрАТ «Єврокар»; Мілош Босак, генеральний директор ТОВ «Ядзакі-Україна», член Правління ОООРЗ, Тарас Петрина, фінансовий директор ТОВ «Флекс»; Ігор Чопко, заступник генерального директора ТОВ «Джейбіл» та представники інших підприємств області.

Після короткого вступного слова глави Кабміну, виступів голови Закарпатської ОДА Геннадія Москаля та голови Закарпатської облради Михайла Рівіса, зустріч продовжили ви-

ступили представників бізнесових кіл.

В цілому, аналіз ходу зустрічі дає підстави говорити про її змістовність та конструктивність. Закарпатські підприємці підготували для головного урядовця цілий пласт проблем, з якими стикаються їх підприємства та які заважають ефективному розвитку власних бізнес-проектів.

Учасники зустрічі активно доносили існуючу проблематику, не обмежуючись загальним аналізом ситуації, а конкретизуючи проблемні моменти в різних секторах економіки краю.

Дана конструкція час від часу переривалась, короткими коментарями прем'єр-міністра, або інших урядовців, які брали участь у зустрічі. Під час виступів Гройсман активно занотовував, та давав розпорядження підлеглим.

Щодо бар'єрів, які заважають ефективному веденню бізнесу, закарпатські топ-менеджери, зокрема Тарас Петрина, Ігор Чопко та Мілош Босак та інші зацентрували увагу на:

- проблемах збереження трудового потенціалу;
- проблематиці адміністрування електронної звітності;
- неналежному стані дорожньої інфраструктури;





- проблемах оптимізації перетину кордону вантажними автомобілями та візитами в бізнес-цілях;
- проблемах отримання сертифікатів походження товарів EUR.1;
- відсутності повітряного сполучення з регіоном;
- недосконалості законодавчої бази, яка полягає зокрема в обмежувачих нормах Закону України «Про спеціальну економічну зону «Закарпаття»;
- відсутності інвестиційних стимулів та невиконання наданих державою гарантій для інвесторів;
- проблемі неефективної роботи системи «Єдине вікно».

У своєму виступі Голова Федерації роботодавців автомобільної галузі Олег Боярин звернув увагу на стратегічні питання розвитку держави. Зокрема, зацентрував на необхідності переходу економіки з сировинної на високотехнологічну, індустріальну. Це можливо тільки за умови урядової та секторальної підтримки, створення інвестиційного стимулюючого поля. Щодо розвитку вітчизняного автопрому, Олег Боярин заявив, що за умови створення сприятливого бізнес-середовища,

Україна може перетворитися на потужного автовиробника, що у свою чергу в найближчій перспективі приведе до зростання ВВП щонайменше на 10%.

Голова ОООРЗ Володимир Панов відзначив, що вирішення локальних, технічних проблем, звичайно, є важливим з точки зору розвитку кожного підприємства, але головним на сьогодні є створення майбутнього і розробка передових стратегій розвитку держави.

«Україна приречена зробити великий перехід з країн третього світу до країн першого світу. Головними факторами такого переходу є прямі іноземні інвестиції і масштабне перенесення високотехнологічних виробництв на територію України. Першим поштовхом і сильним ходом могло б стати відновлення законів про спеціальні економічні зони, спеціальні режими інвестиційної діяльності та надання фіскальних та митних стимулів для учасників індустріальних парків. За таких умов Закарпаття може стати лідером економічних перетворень в Україні», – зазначив Панов.

Як відреагує на це Кабмін, які управлінські рішення будуть прийняті задля вирішення піднятих проблем та наданих закарпатським бізнесом пропозицій ми зможемо відслідкувати вже найближчим часом.



### **Засідання робочої групи Української сторони Платформи громадянського суспільства**

На робочому засіданні відбулося дискусійне обговорення аналітичних нотаток до глав 3-4 та 9 Угоди про асоціацію в рамках реалізації проекту «Дебати в регіонах щодо розвитку сільських територій в контексті Угоди про асоціацію».

### **Чи ефективно прикордонні області України використовують програми транскордонного співробітництва ЄС?**

На конференції було презентовано дослідження щодо ефективності використання прикордонними областями можливостей програм транскордонного та територіального співробітництва ЄС.

### **Участь в роботі Комітету ФРУ з розвитку промисловості, державних закупівель та співробітництва з державним сектором економіки**

Актуальною темою в роботі Комітету було обговорення існуючої ситуації у вітчизняному вертольотобудуванні. Ключовим питанням обговорення учасниками Комітету стала запланована закупівля 55 вертольотів у компанії Airbus Helicopters, і це при наявності національного виробника «МОТОР СІЧ».

### **Дискусія: За яких умов бізнес готовий підтримати законопроект про Нацбюро фінансової безпеки?**

Зустріч була присвячена обговоренню законопроекту № 8157 «Про Національне бюро фінансової безпеки України». НБФБ пропонується створити як єдиний орган, метою діяльності якого буде протидія злочинам, що завдають шкоди публічним фінансам.

### **У Харкові пройшов III Харківський інвестиційний форум**

На форумі відбулося обговорення нових можливостей для українського бізнесу та інвестиційної привабливості як України в цілому, так і Харківської області зокрема.

## **НОВИНИ ФЕДЕРАЦІЇ**

## ВИРОБНИЦТВО

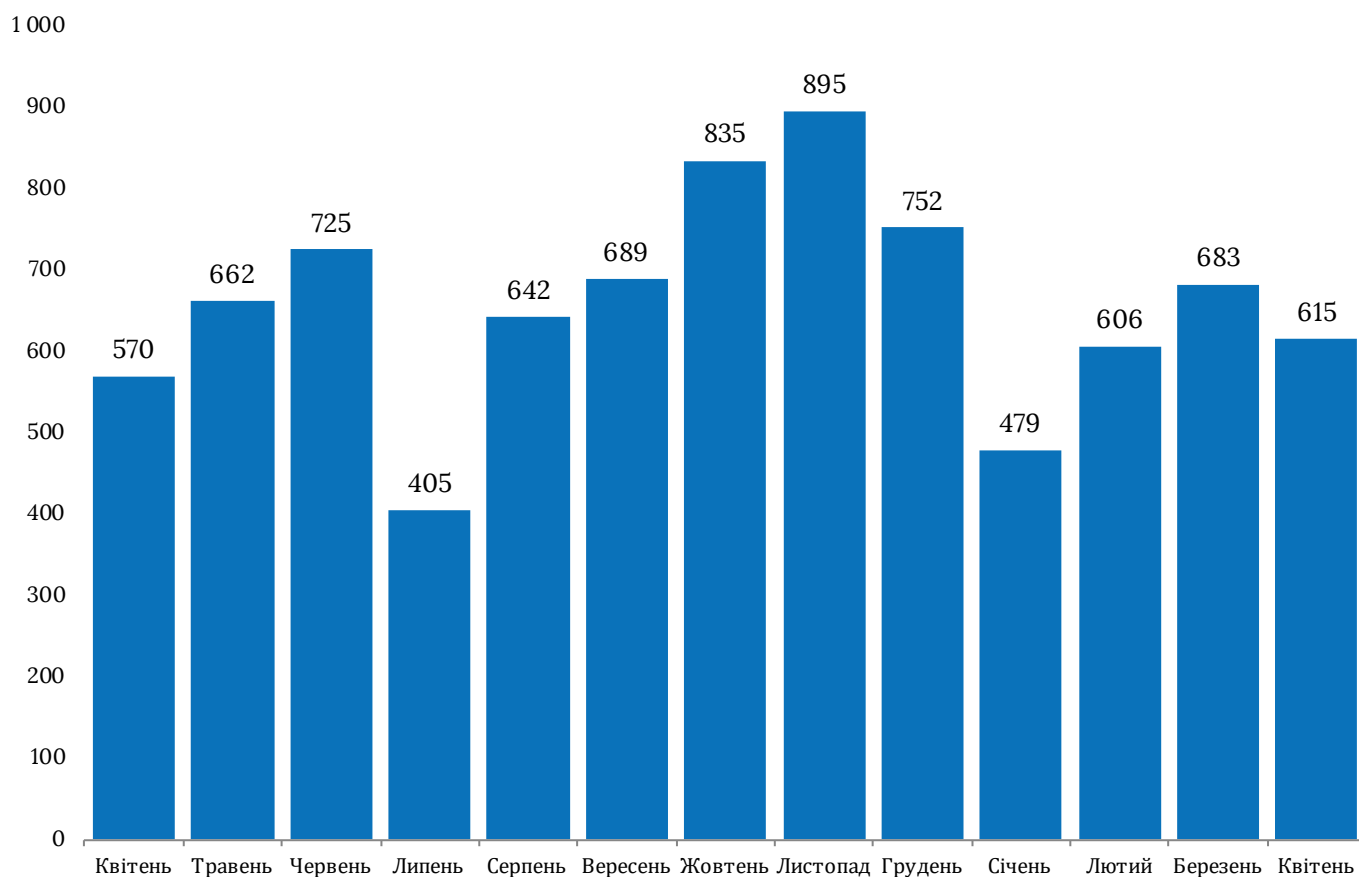
За попередніми даними асоціації «Укравтопром», в квітні силами шести українських заводів було виготовлено 675 автотранспортних засобів. Таким чином, у порівнянні з попереднім місяцем, обсяг випуску автотранспорту в країні знизився на 13 відсотків.

Статистику легкового сегмента вітчизняного автопрому як і раніше продовжує формувати тільки великовузлове складання автомобілів марки Skoda, обсяг випуску яких в квітні впав на 10% до березневого результату. Всього в минулому місяці було зібрано з шкодівських машинокомплектів 615 авто.

Виробництво автобусів за місяць знизилося на 13% і становило 54 од. Три автобуси виробив «АЗ», по одному – Корпорація «Богдан» і чернігівський автозавод корпорації «Еталон», завод «Часівоярські автобуси» виготовив 14 автобусів і «Черкаський автобус» – 35 од.

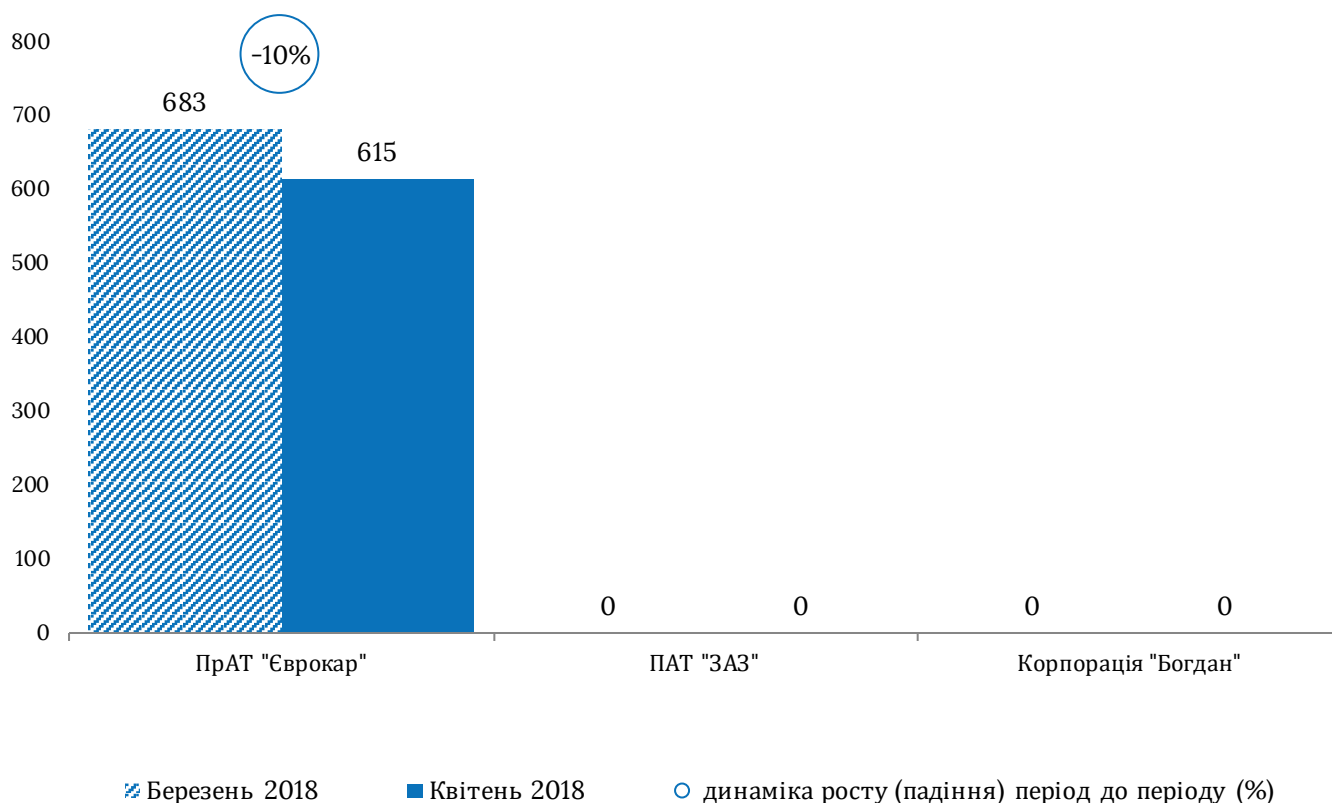
Комерційних автомобілів в квітні було вироблено 6 шт. – один на ЗАЗі і п'ять на заводі «Черкаський автобус». Такий показник на 79% менше березневого результату. У статистиці відсутні дані по КраЗу, який з незрозумілих причин перестав розкривати інформацію про обсяги виробництва своїх автомобілів з серпня 2016 року.

## ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО



## ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

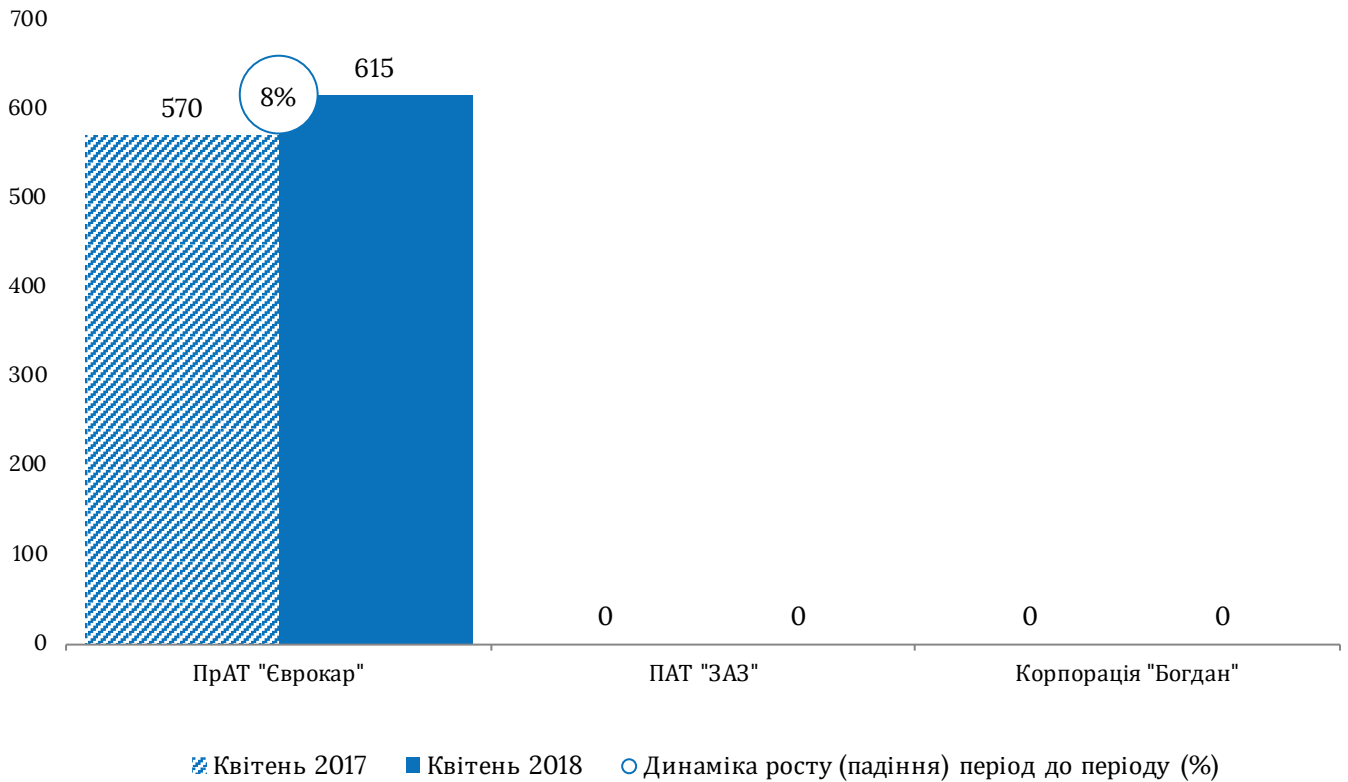
(Березень 2018 р. - квітень 2018 р., шт. та % росту період до періоду)





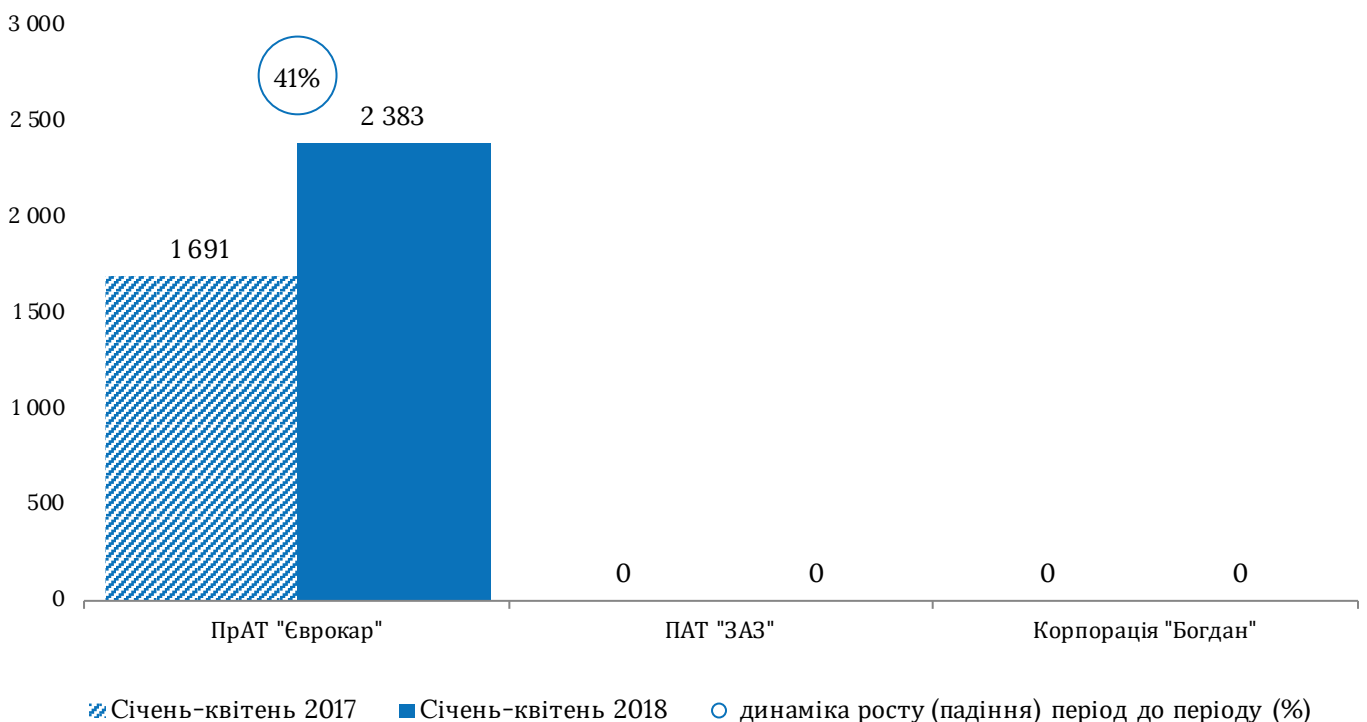
## ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

(Квітень 2017 р. - квітень 2018 р., шт. та % росту період до періоду)

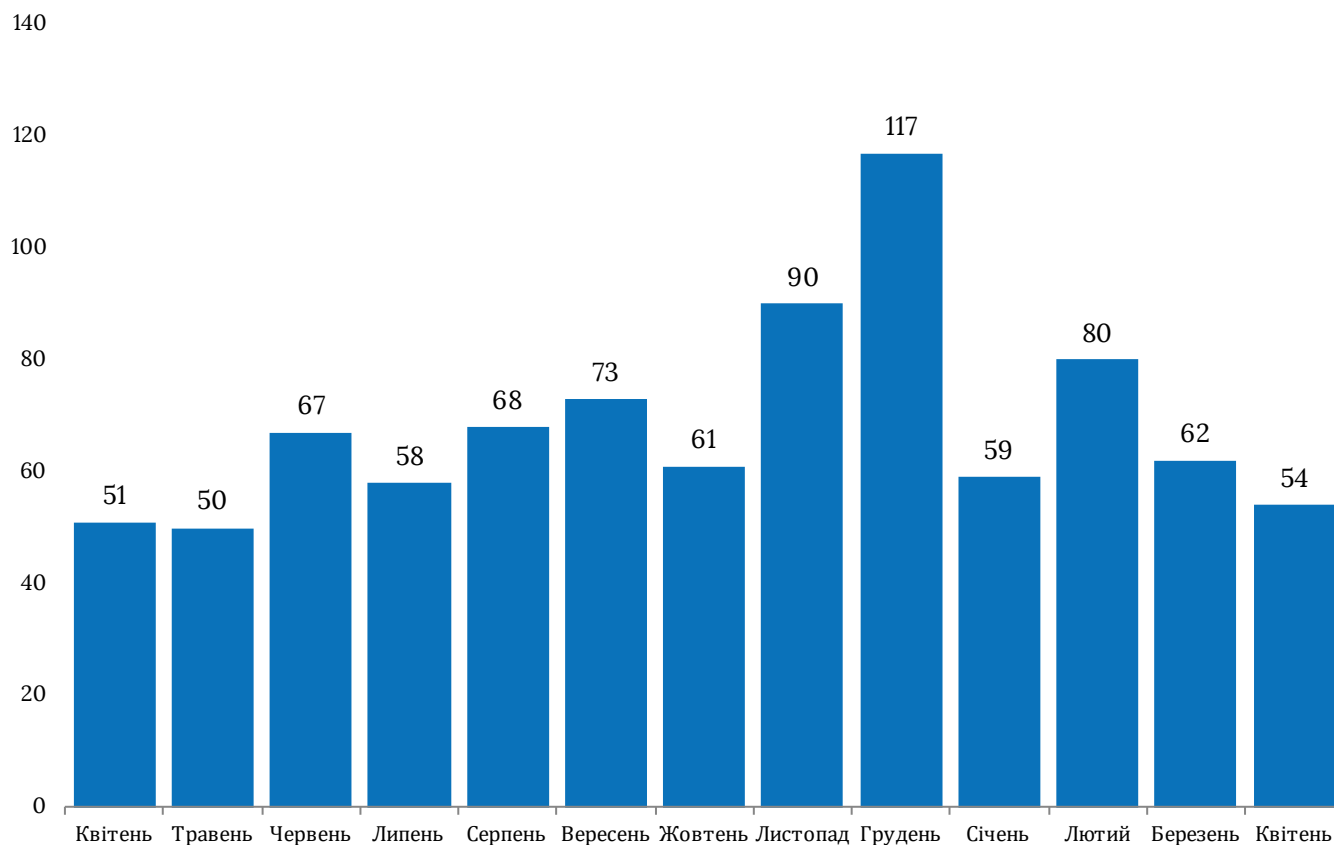


## ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

(Січень-квітень 2017 р. - січень-квітень 2018 р., шт. та % росту період до періоду)

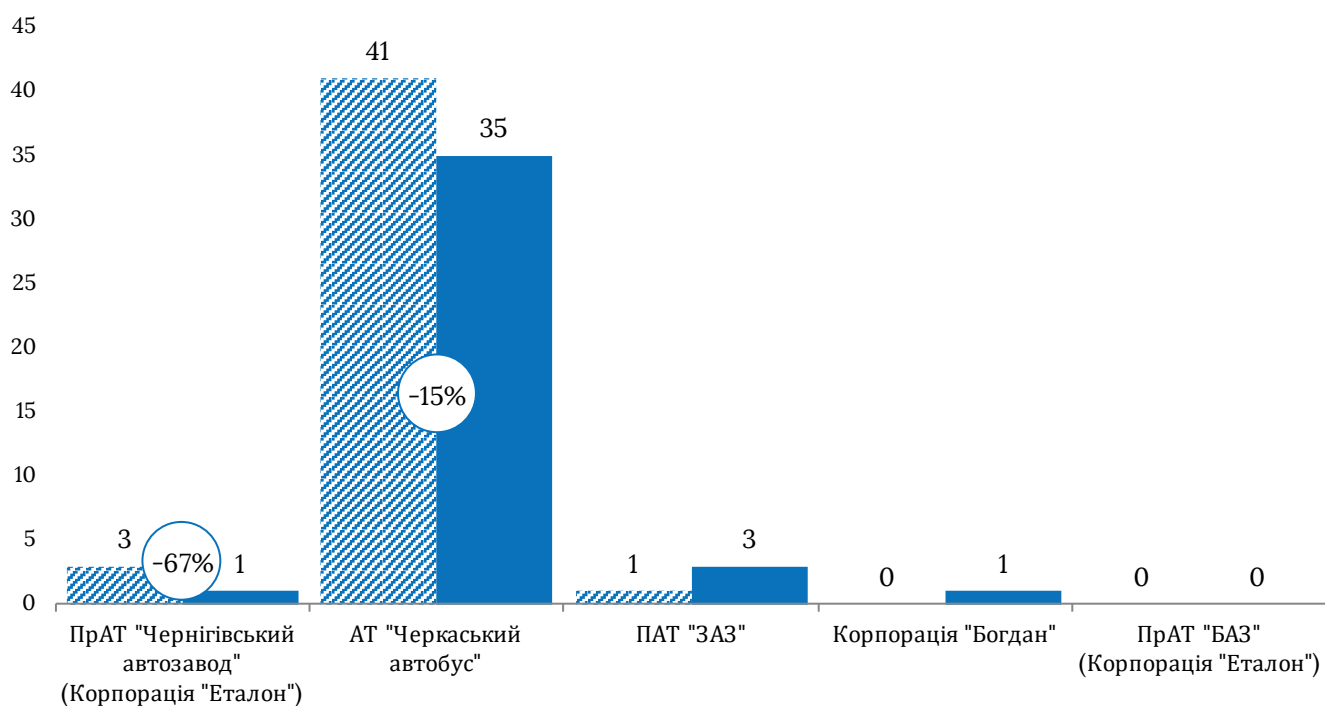


## ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ



## ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

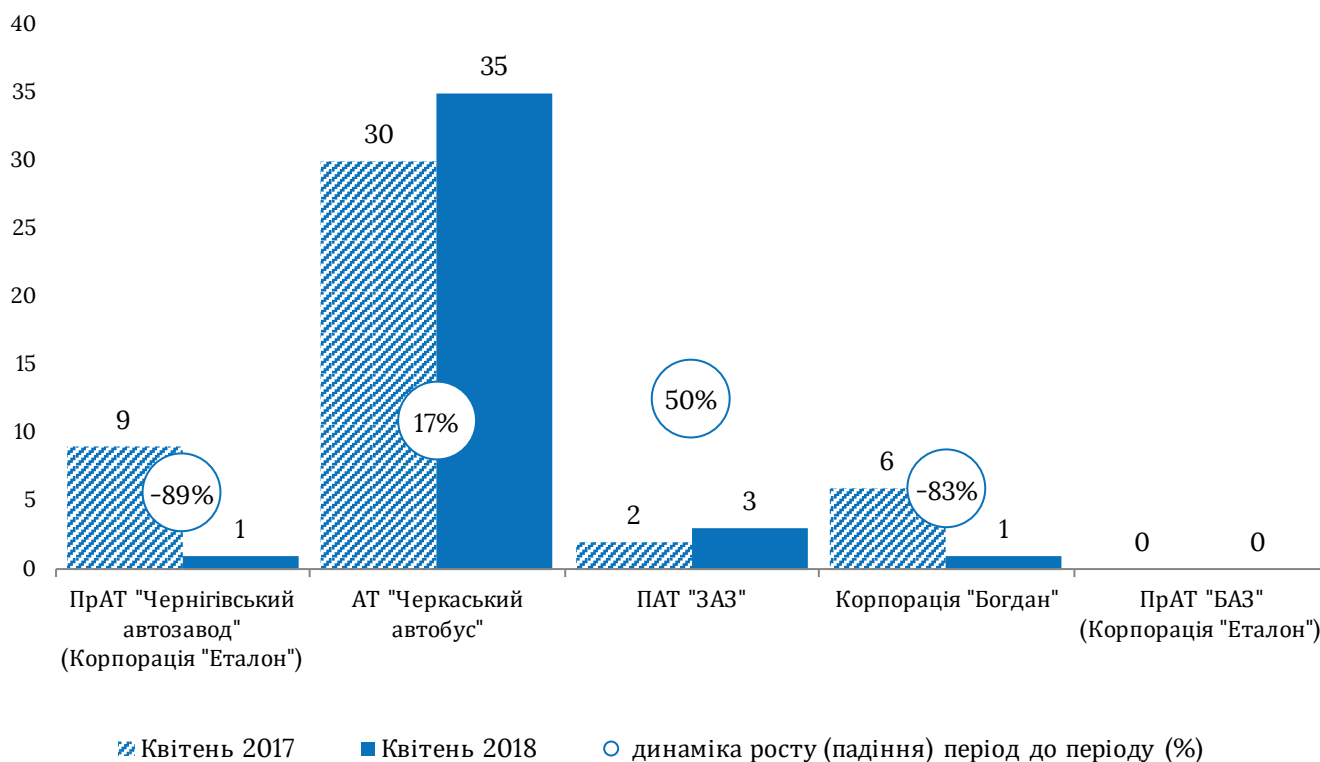
(Березень 2018 - квітень 2018, шт. та % росту період до періоду)



▨ Березень 2018    ■ Квітень 2018    ○ динаміка росту (падіння) період до періоду (%)

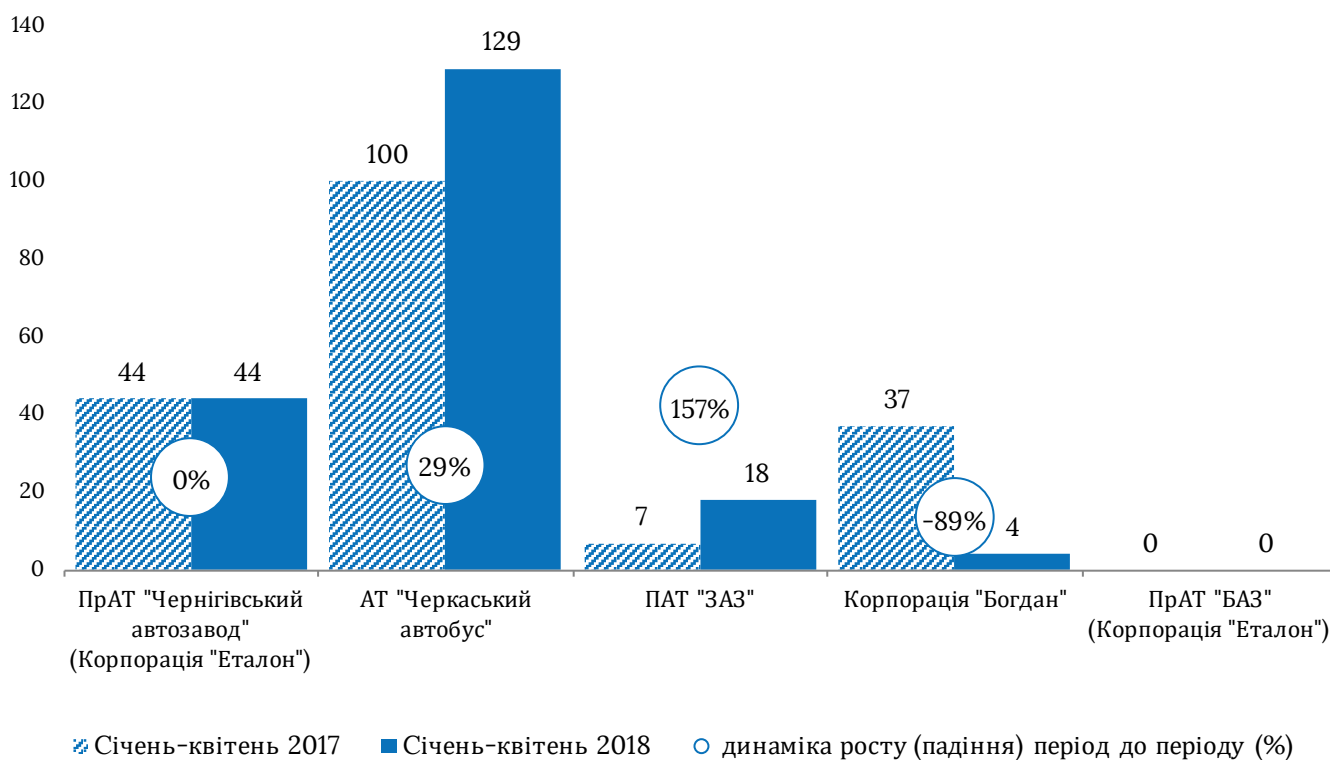
## ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

(Квітень 2017 - квітень 2018, шт. та % росту період до періоду)



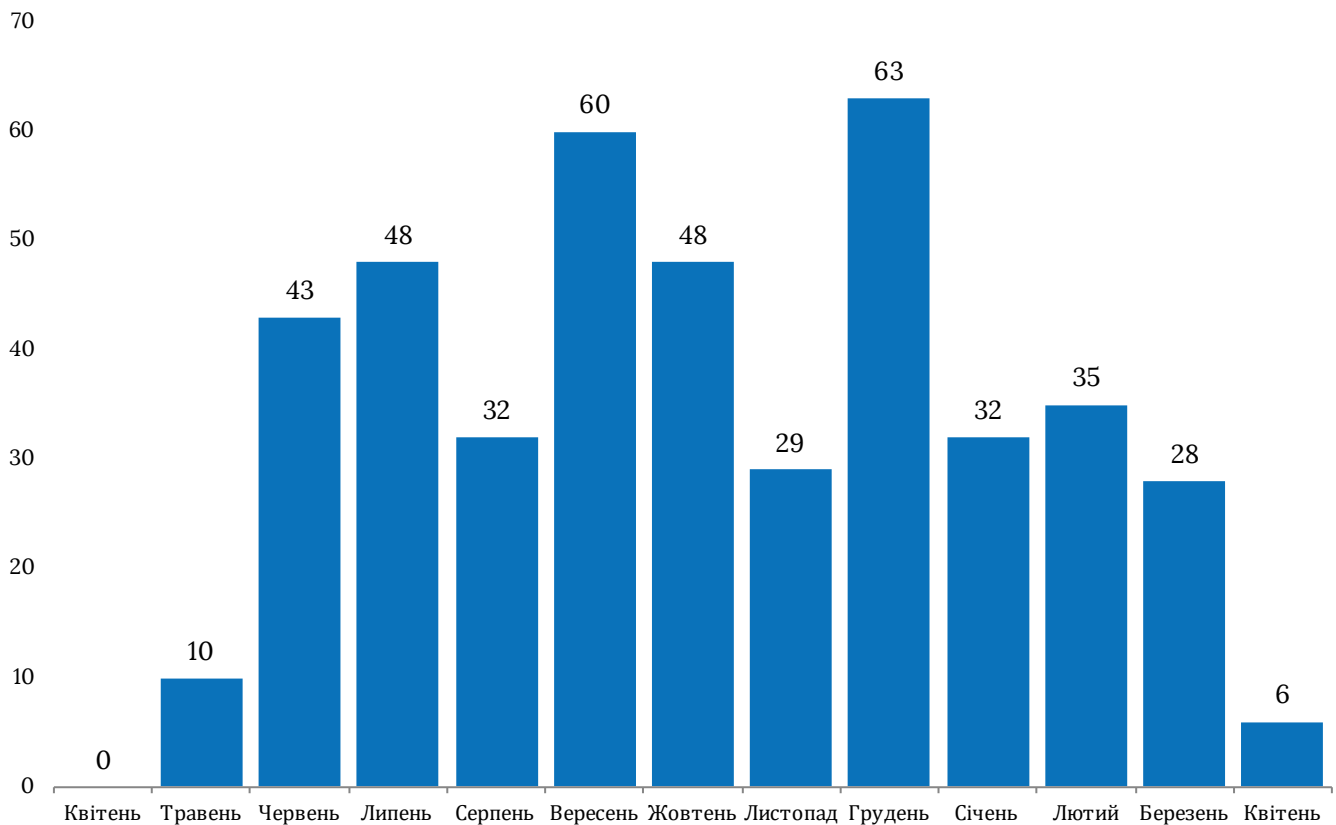
## ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

(Січень-квітень 2017 - січень-квітень 2018, шт. та % росту період до періоду)



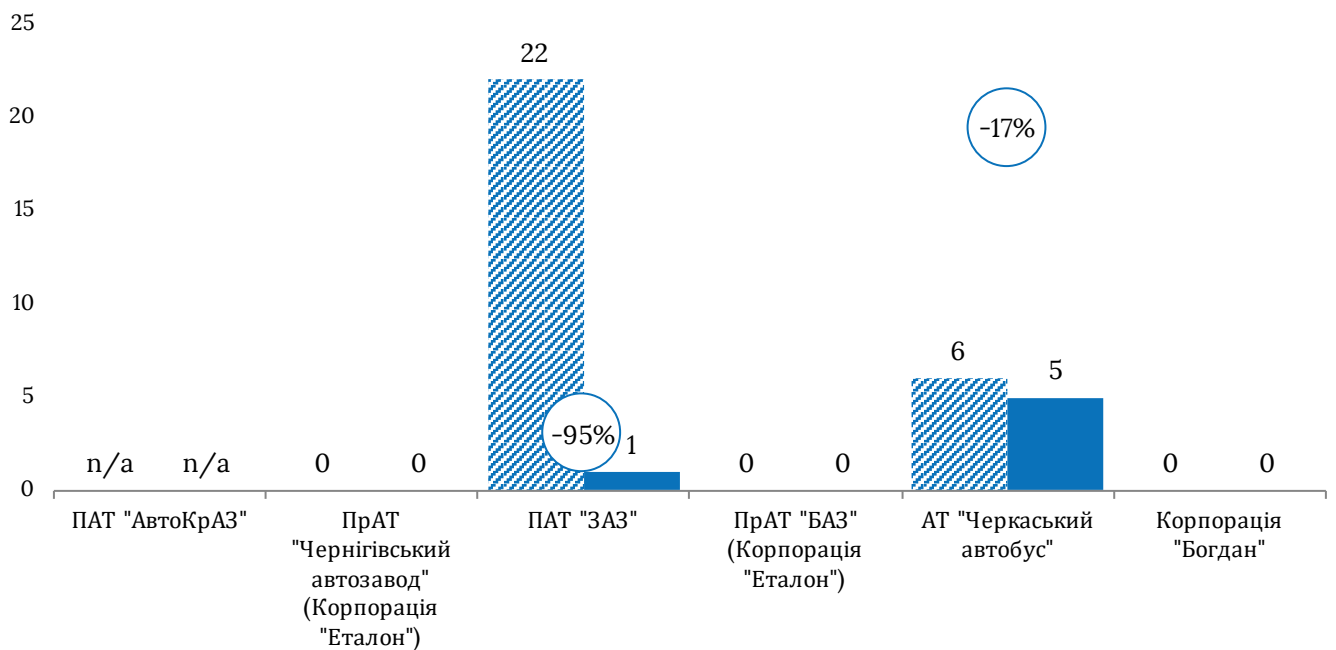


## ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО



## ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Березень 2018 - квітень 2018, шт. та % росту період до періоду)



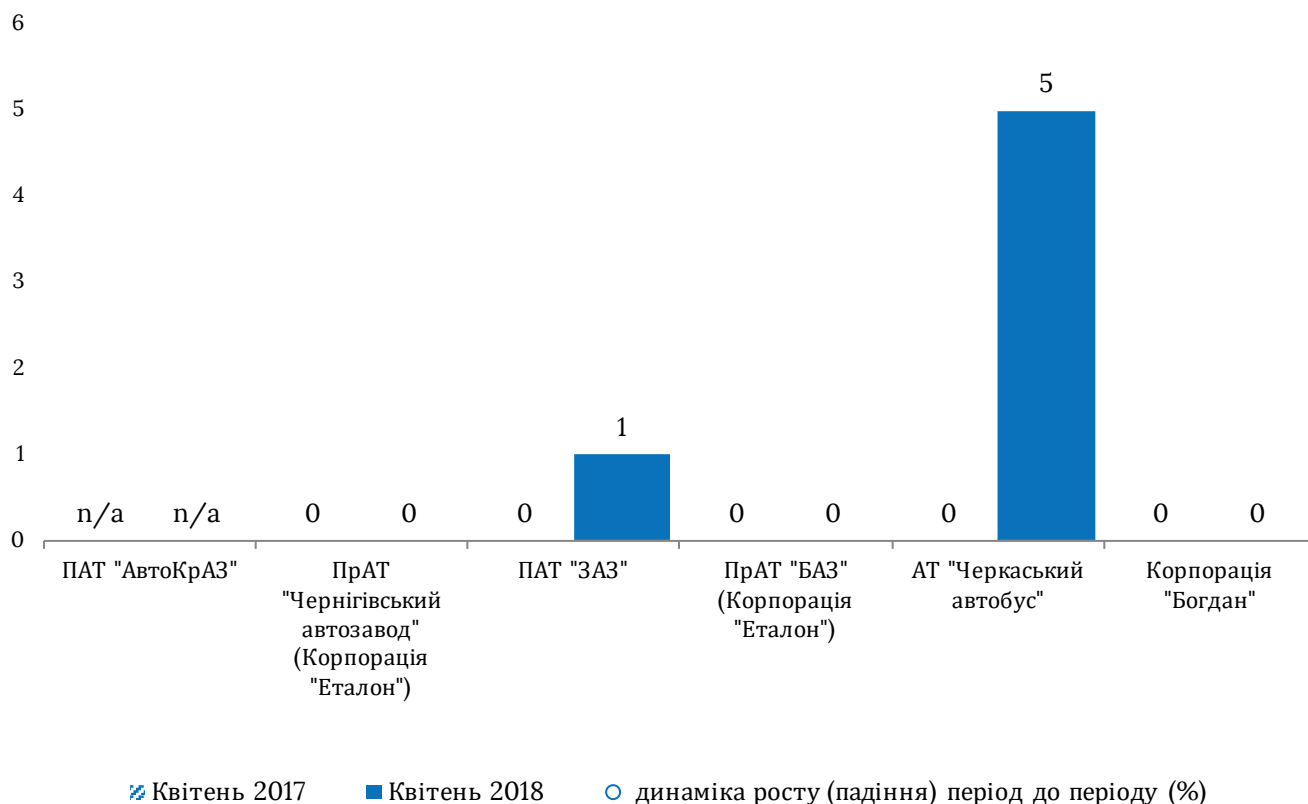
▨ Березень 2018

■ Квітень 2018

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

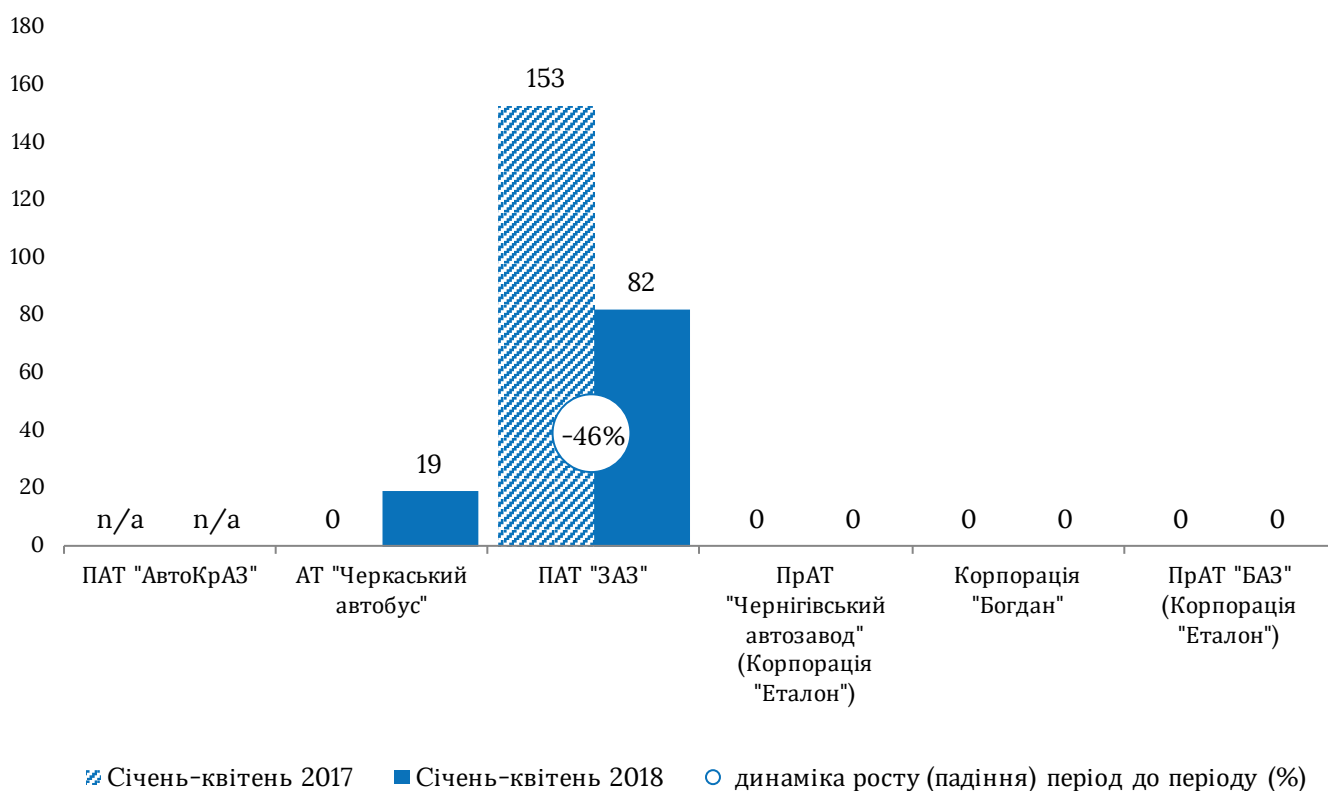
## ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Квітень 2017 - квітень 2018, шт. та % росту період до періоду)



## ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Січень-квітень 2017 р. - січень-квітень 2018 р., шт. та % росту період до періоду)



## ПРОДАЖІ

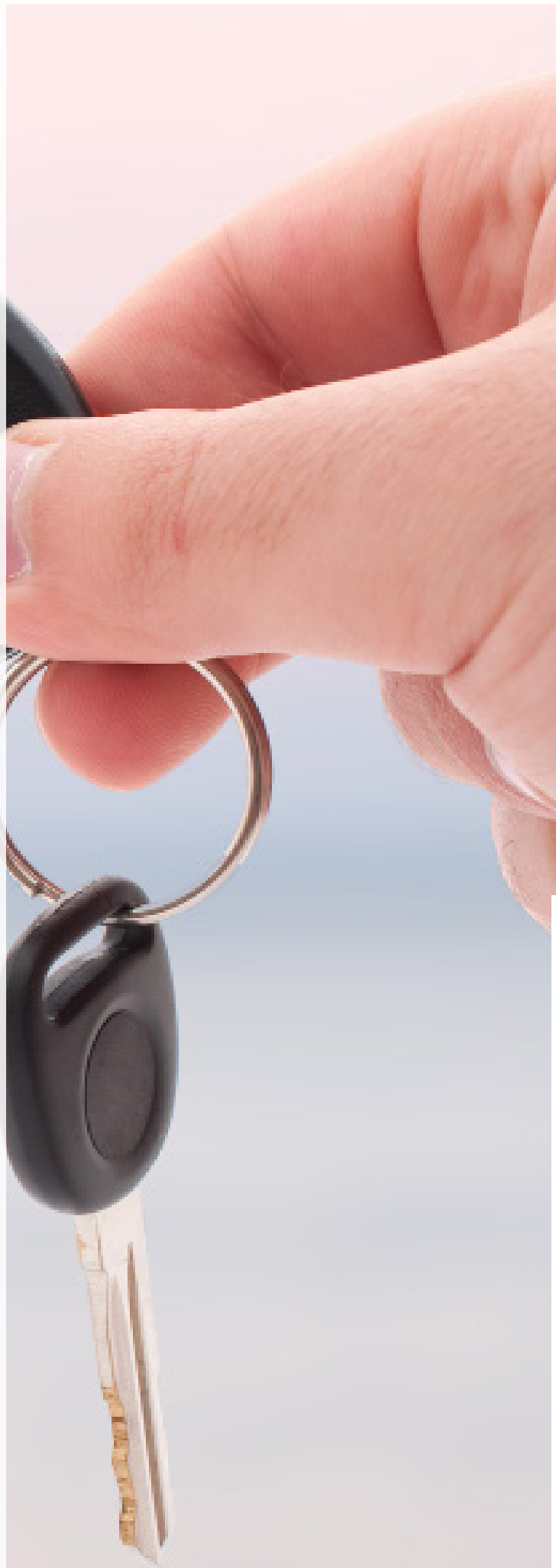
Як повідомляє AUTO-Consulting, у квітні був зафіксований спад продажів на ринку нових легкових автомобілів в Україні. Зусиллями усіх операторів вдалося реалізувати 6567 нових автомобілів, що на 2,5% менше, ніж в березні, і на 0,5% менше, ніж в торішньому квітні.

А ось в рейтингу найбільш продаваних брендів відбулися істотні зміни. Так, позицію №1 в квітні повернула собі Toyota, зайнявши 12,4% українського авторинку. На друге місце вийшла Renault, випередивши Volkswagen. У топ-5 популярних брендів зайшов і Hyundai, з результатом 6,6% ринку. А замикас «п'ятірку» у квітні Audi.

Поліпшили свої позиції і дилери Nissan, Kia, Mazda. Досить стрімко наростили продажі Peugeot і Lexus. Непогано завершили місяць і дилери Citroen, Chevrolet, Fiat.

Пожвавилися продажу і в бюджетному сегменті. Так, «друге дихання» у квітні отримали Lada, Geely.

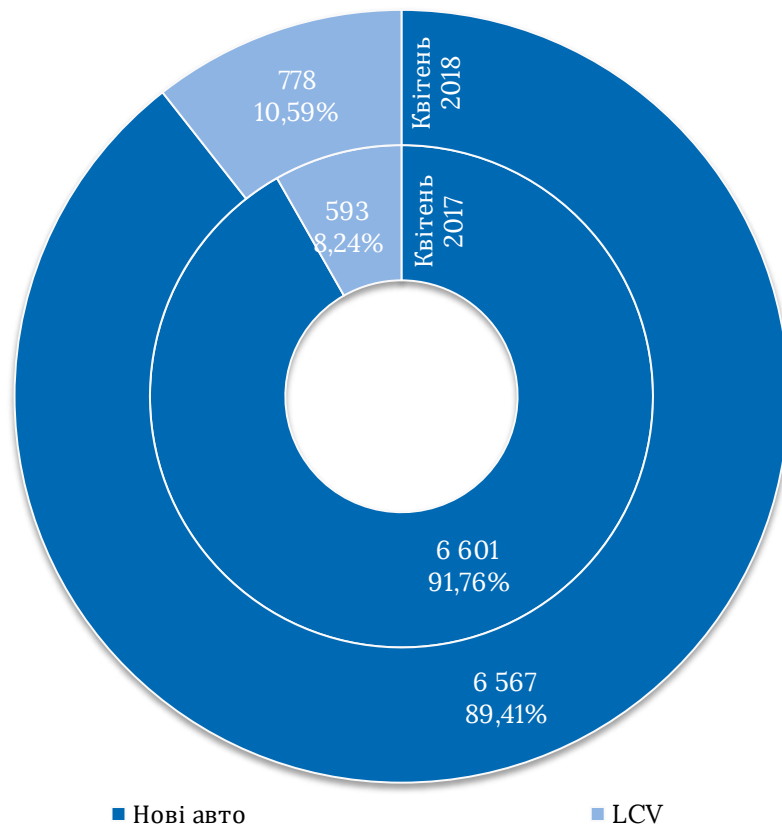
Всього ж за 4 місяці українські автодилери реалізували вже 25719 нових автомобілів, що на 11,5% більше, ніж в 2017-м, констатують в AUTO-Consulting. Правда динаміка приросту авторинку з кожним місяцем падала, поки у квітні не перетворилася в негативну. Потенціал для зростання авторинку, в поточних умовах, схоже вичерпався. Подальше зростання без змін «правил гри» і порядку на вторинному ринку вже буде проблематичним.





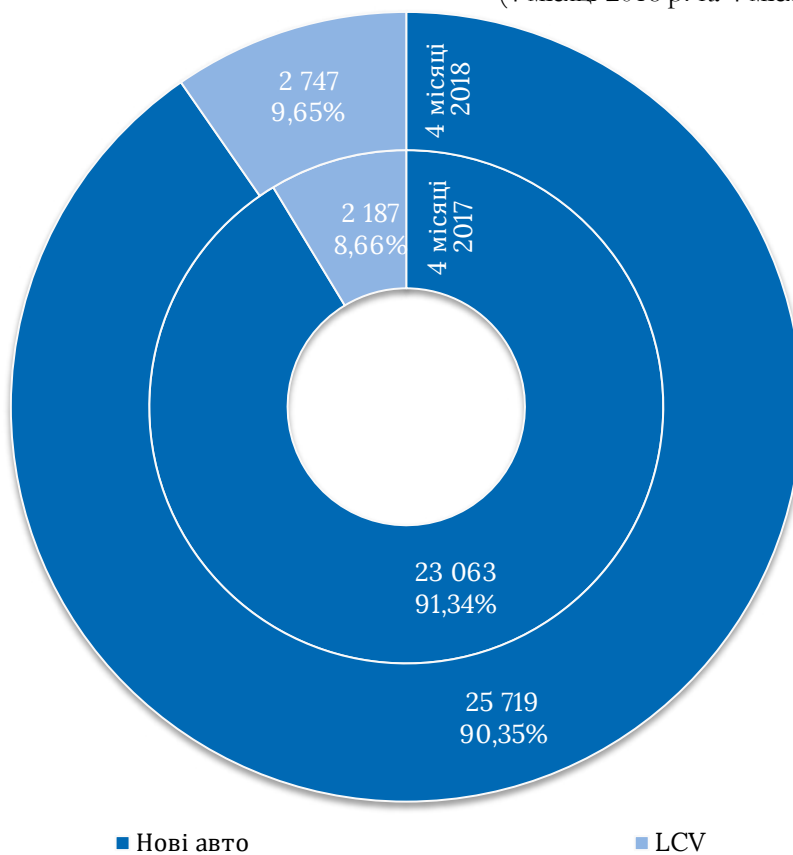
## ПРОДАЖІ АВТО

(квітень 2018 р. та квітень 2017 р., шт. та % ринку)



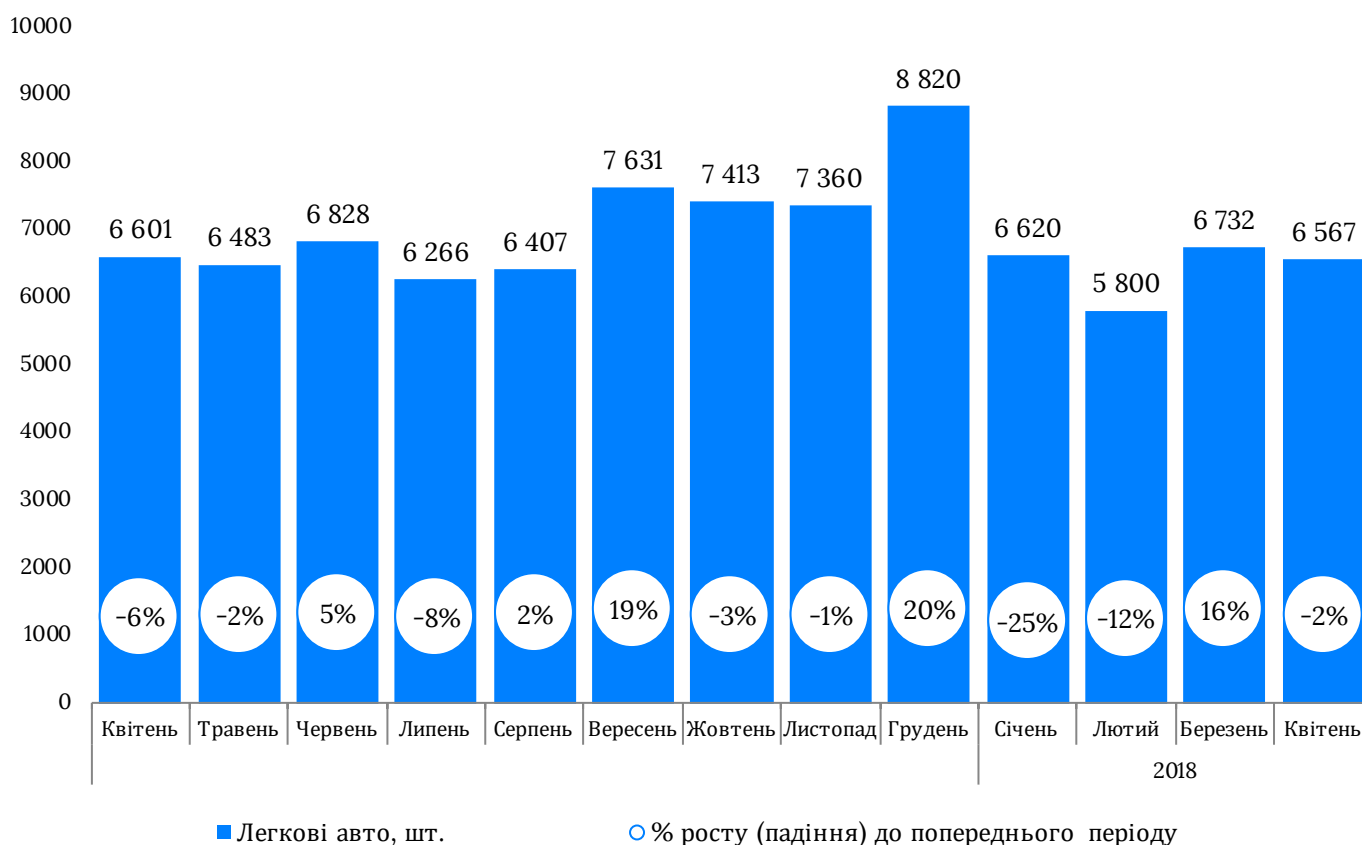
## ПРОДАЖІ АВТО

(4 місяці 2018 р. та 4 місяці 2017 р., шт. та % ринку)



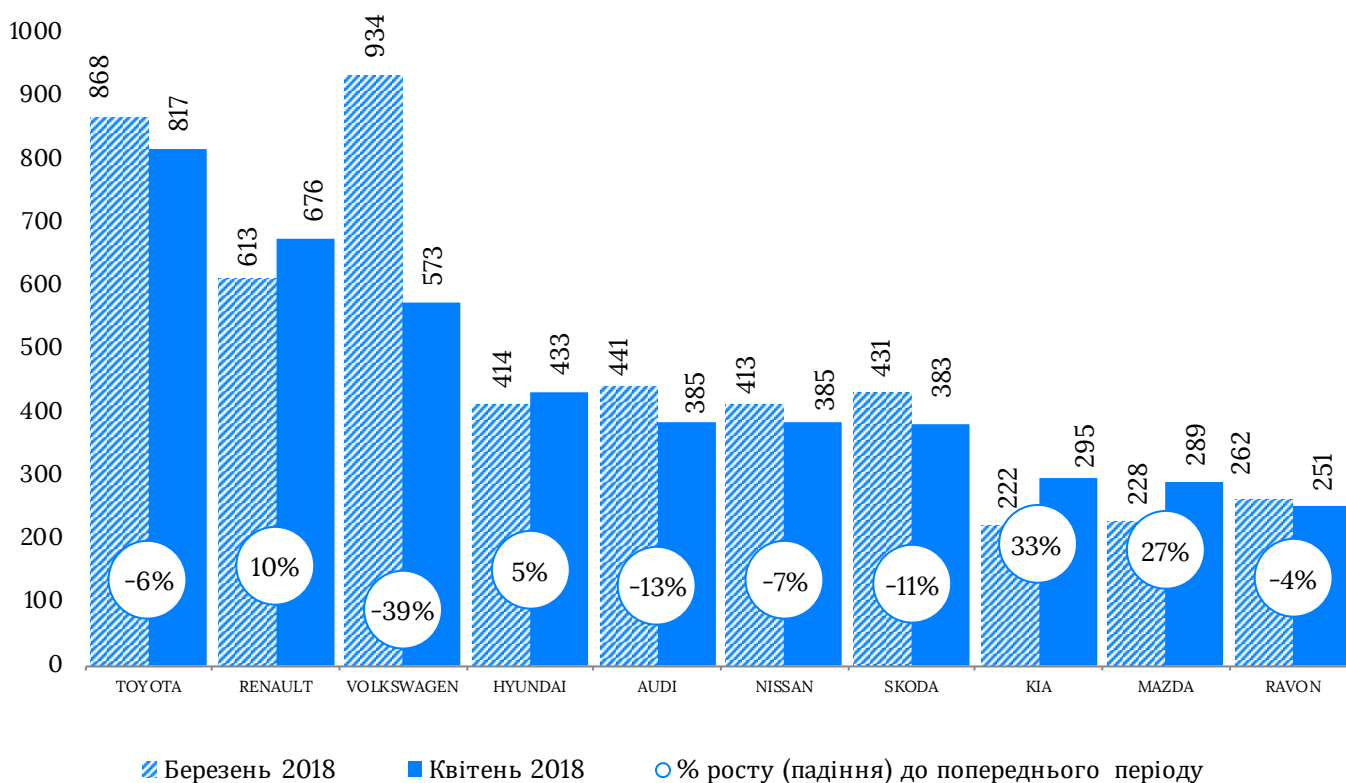
## ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(шт. та % росту до попереднього місяця)



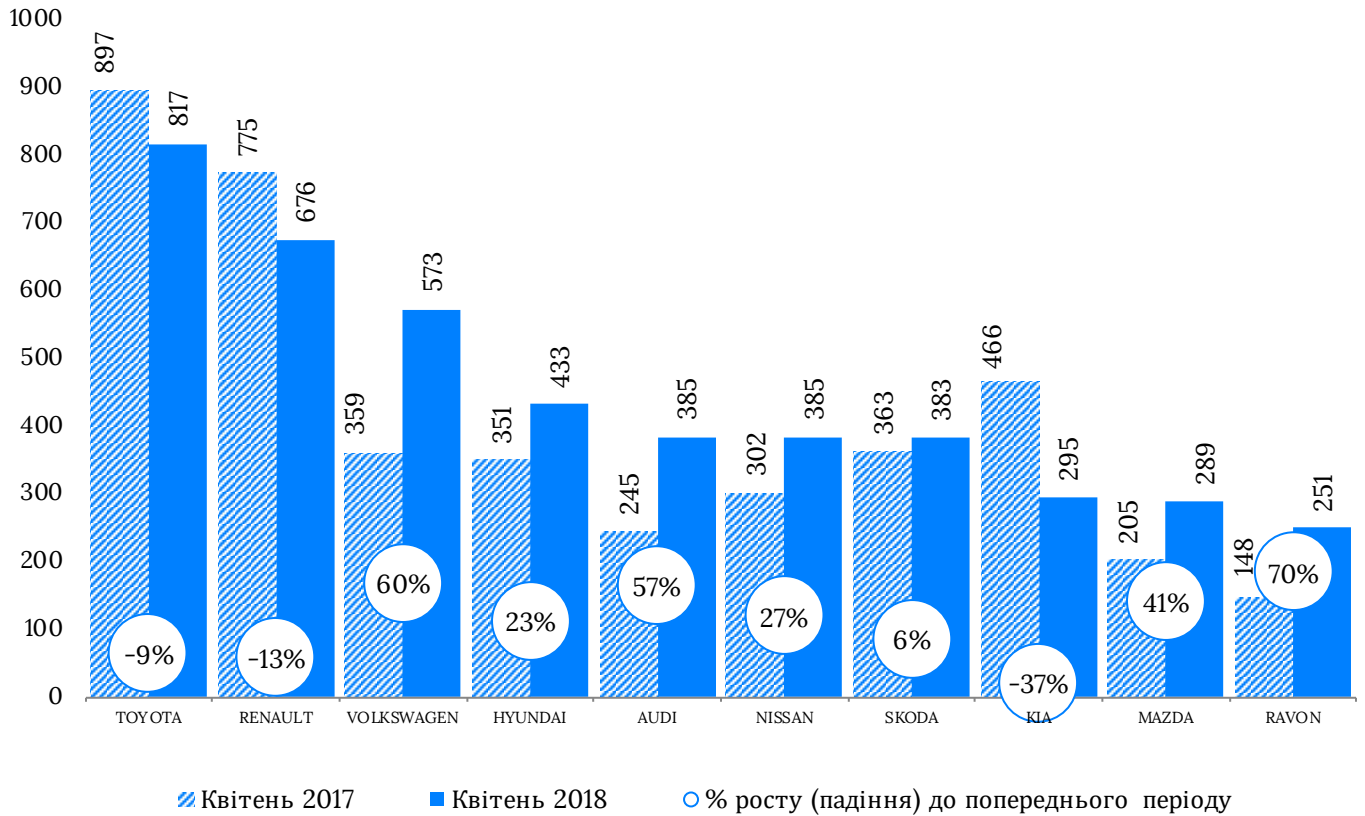
## ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(березень 2018 та квітень 2018, шт. та % росту період до періоду)



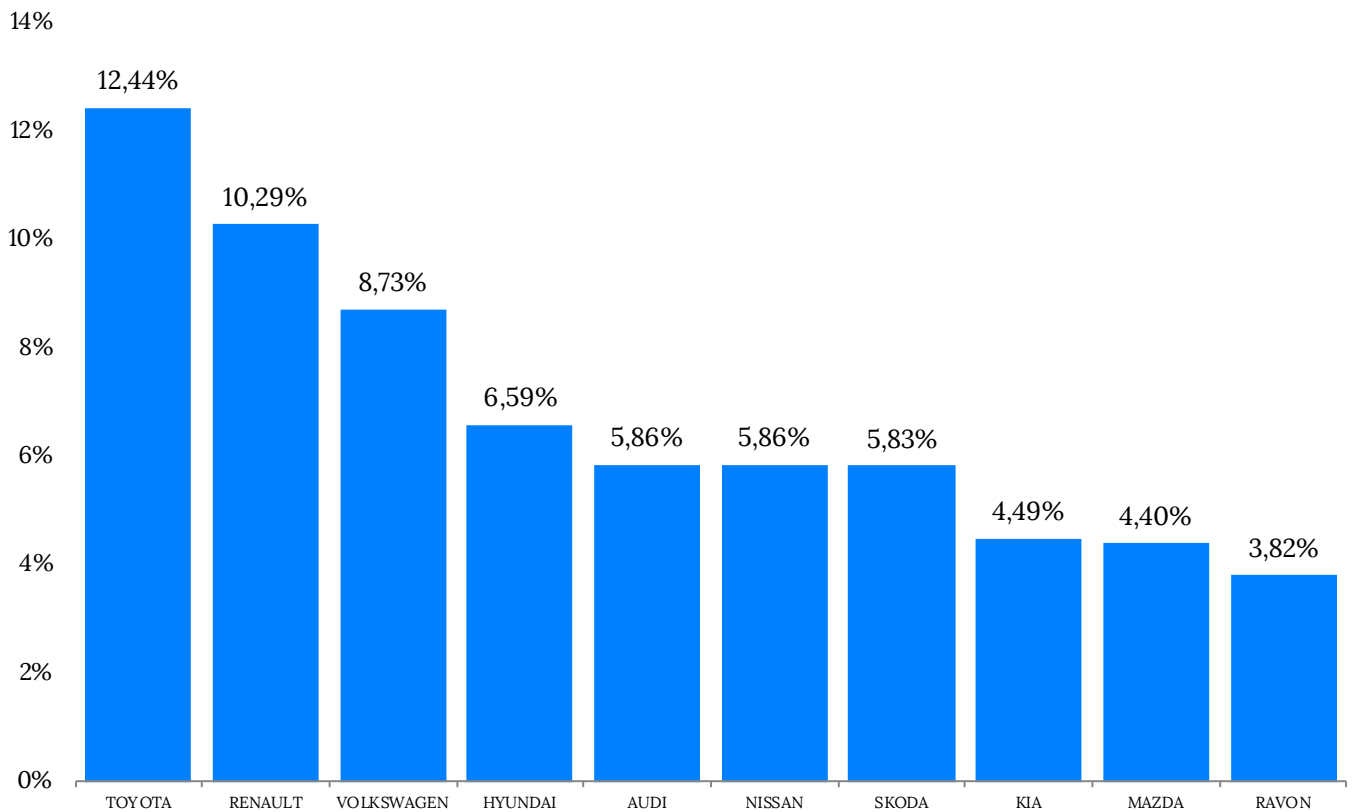
## ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(квітень 2017 та квітень 2018, шт. та % росту період до періоду)



## РЕЙТИНГ ПРОДАЖІВ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

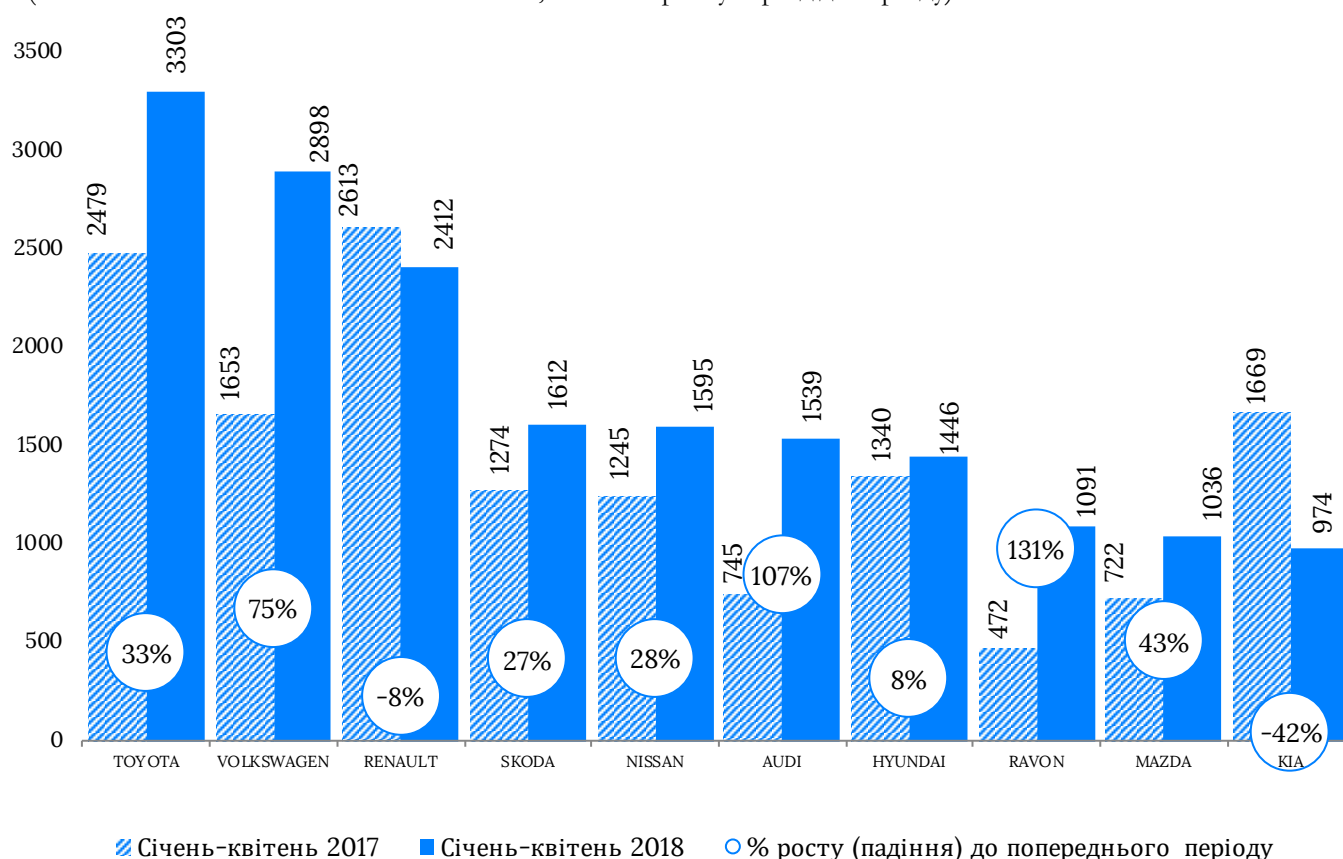
(квітень 2018, % від усіх проданих легкових авто)





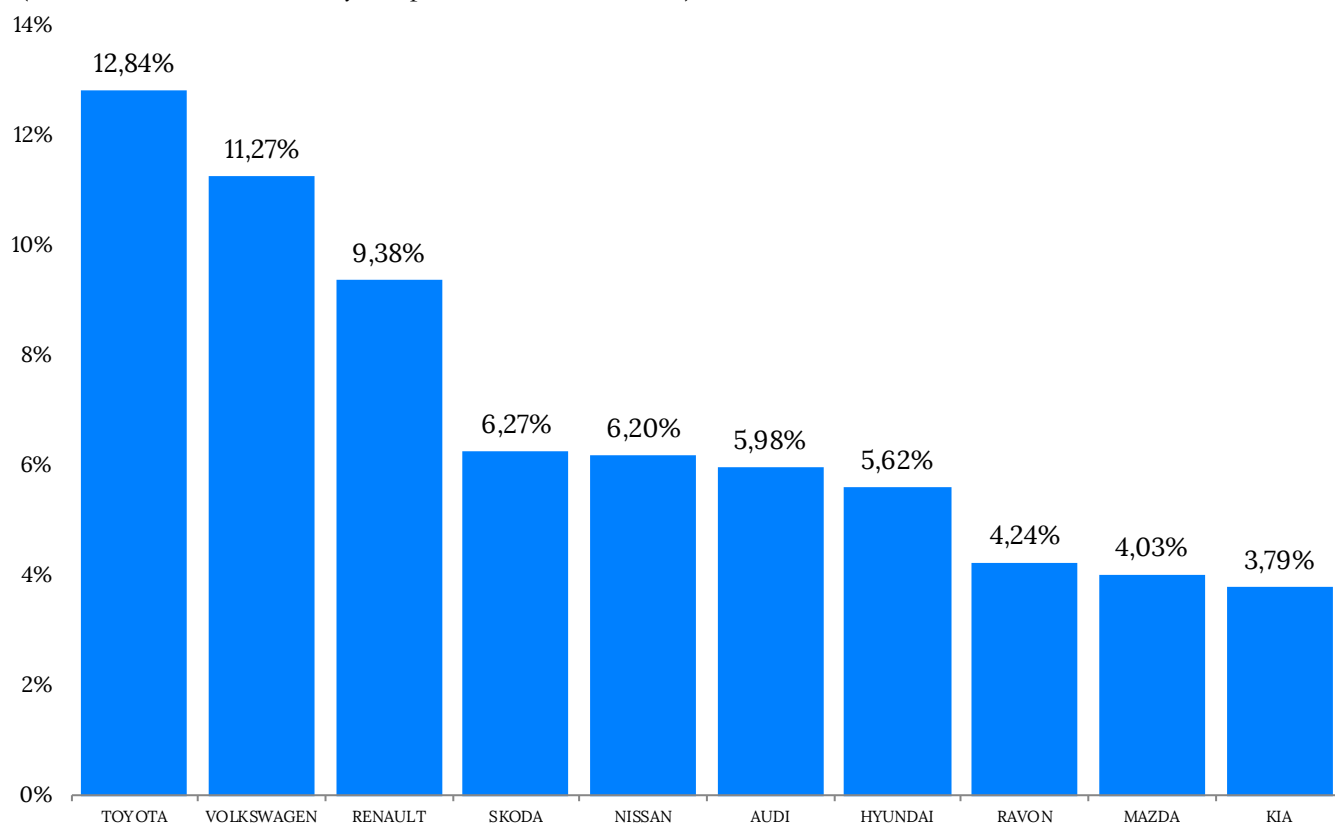
## ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(січень-квітень 2017 та січень-квітень 2018, шт. та % росту період до періоду)



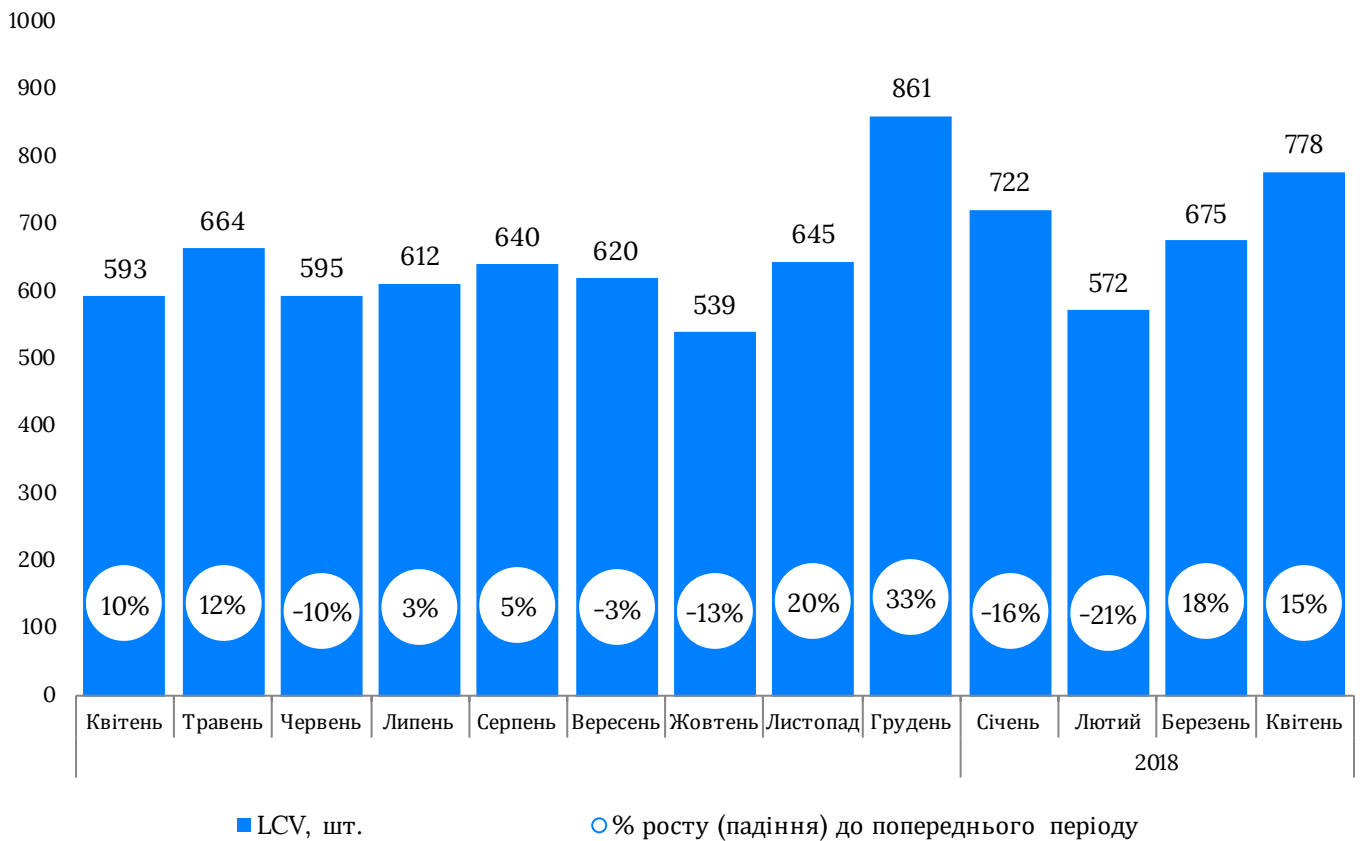
## ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(січень-квітень 2018, % від усіх проданих легкових авто)



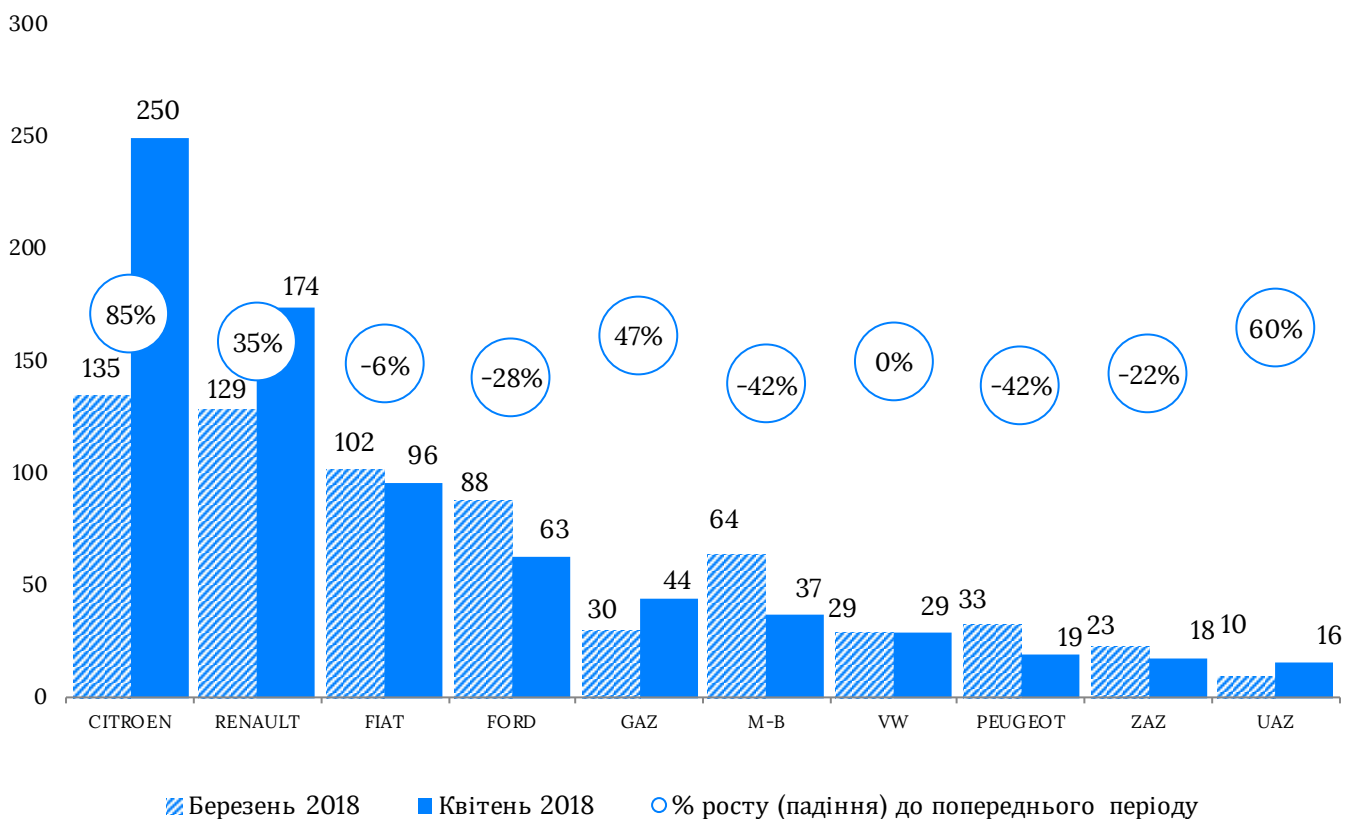
## ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(шт. та % росту до попереднього місяця)



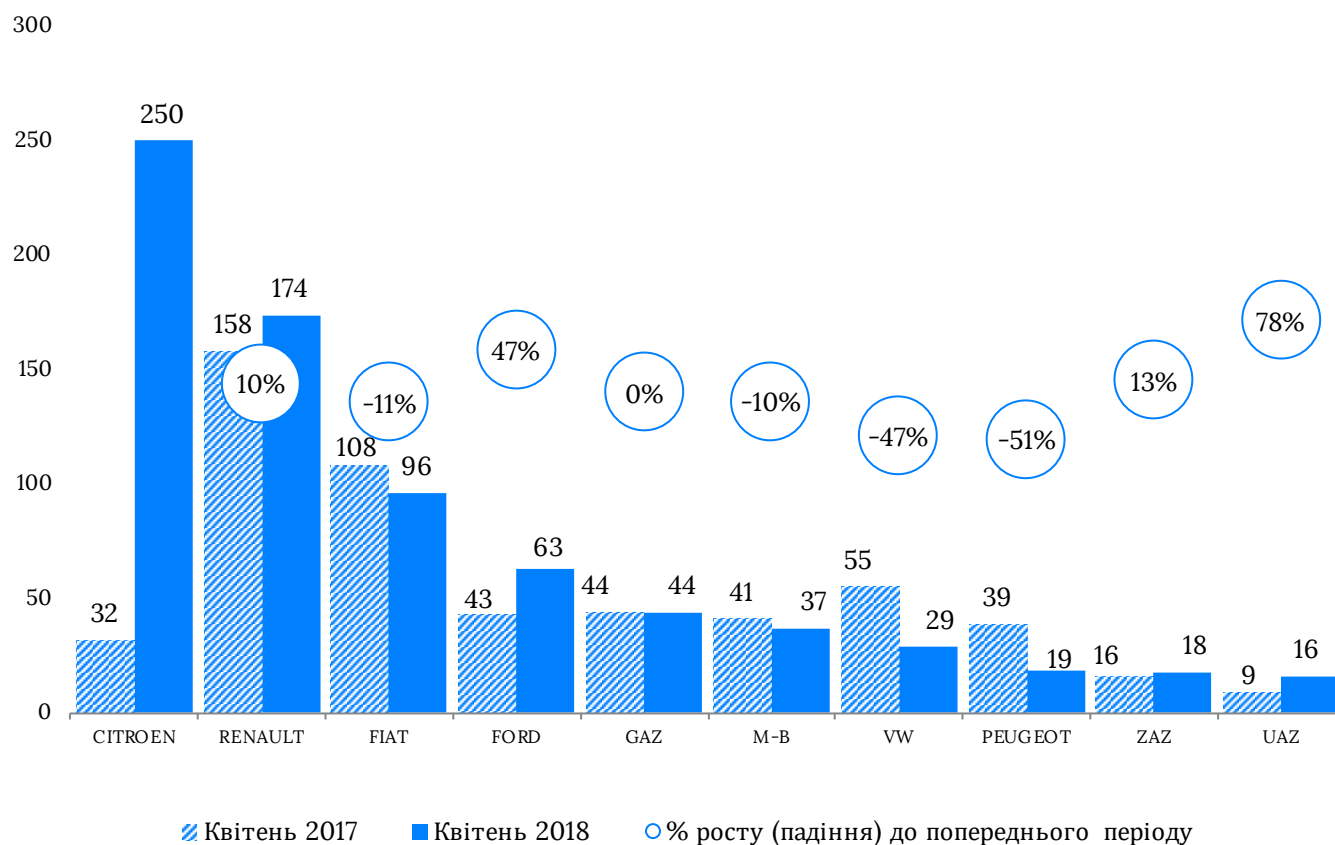
## ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(березень 2018 та квітень 2018, шт. та % росту період до періоду)



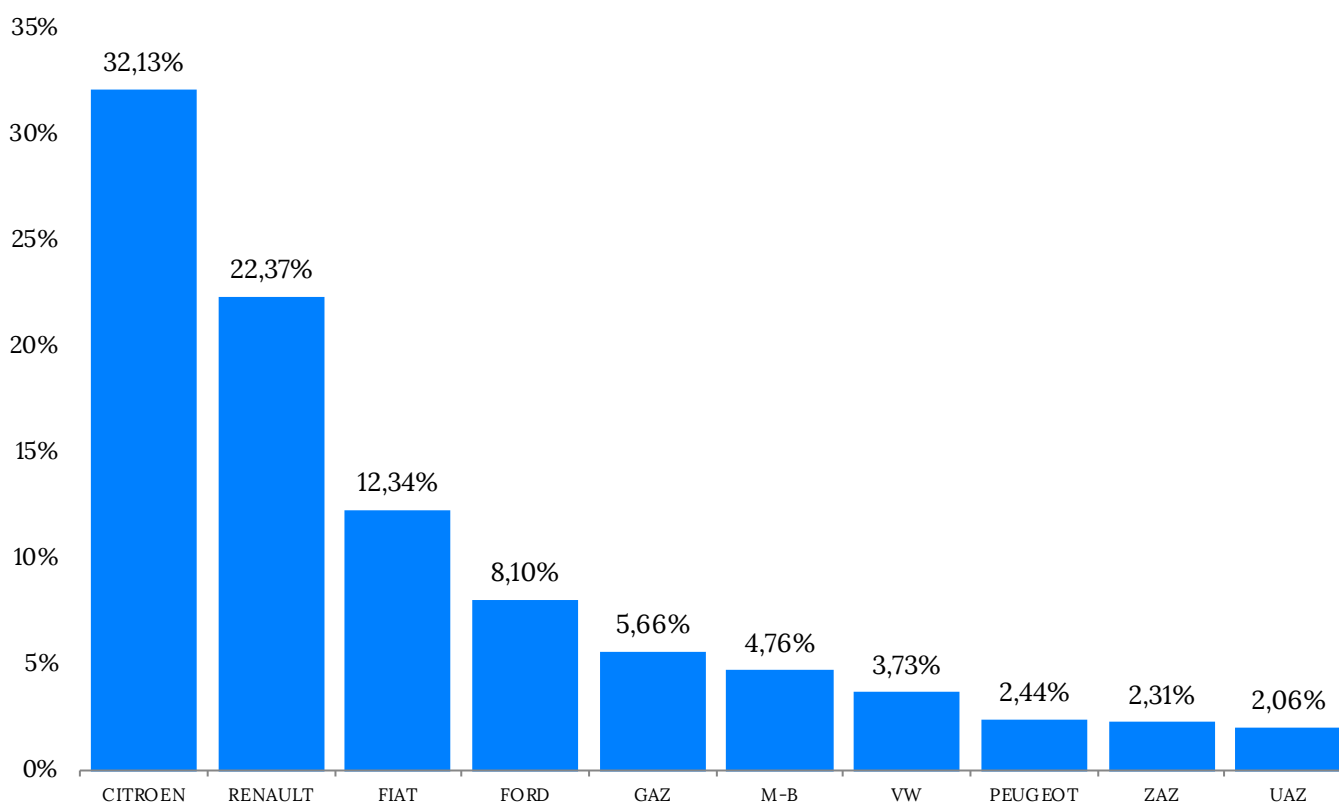
## ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(квітень 2017 та квітень 2018, шт. та % росту період до періоду)



## ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

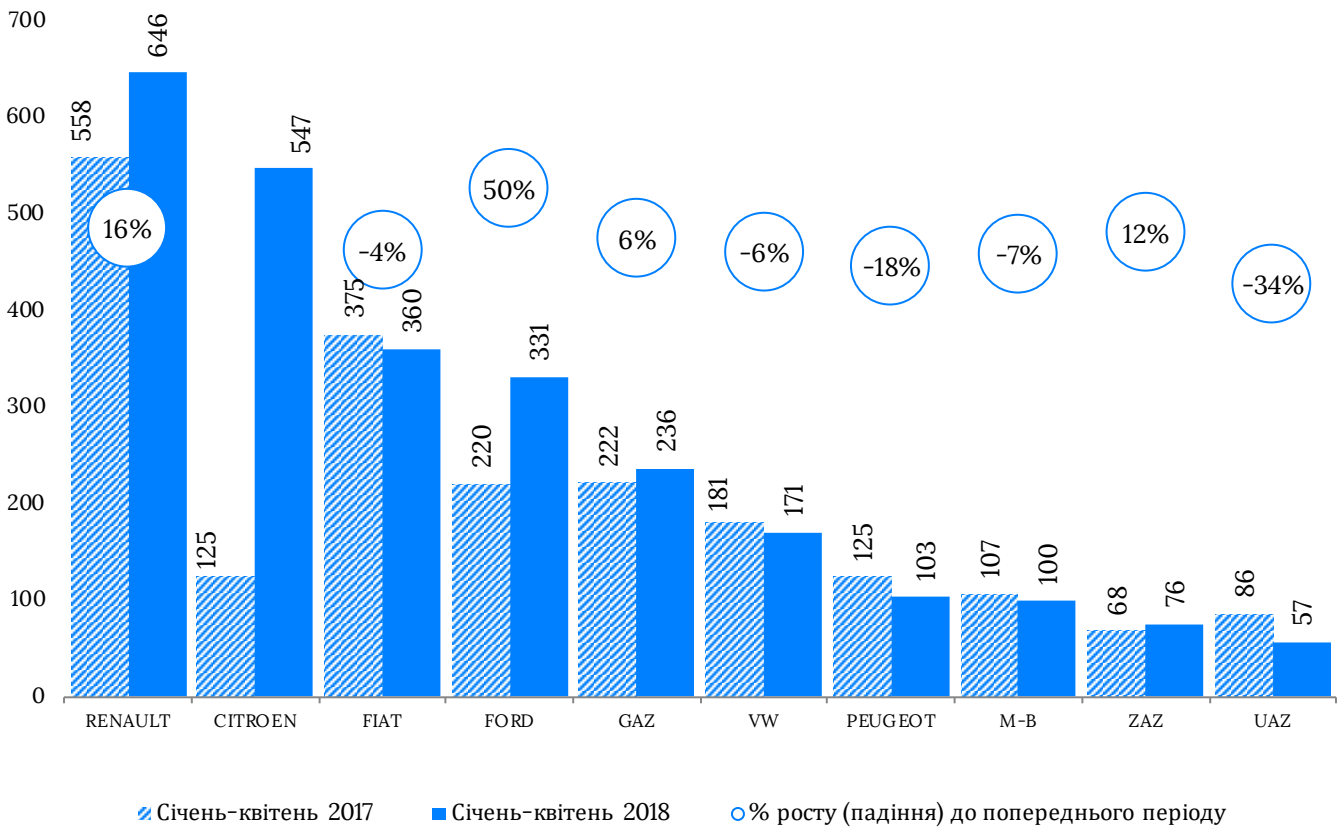
(квітень 2018, % від усіх проданих LCV)





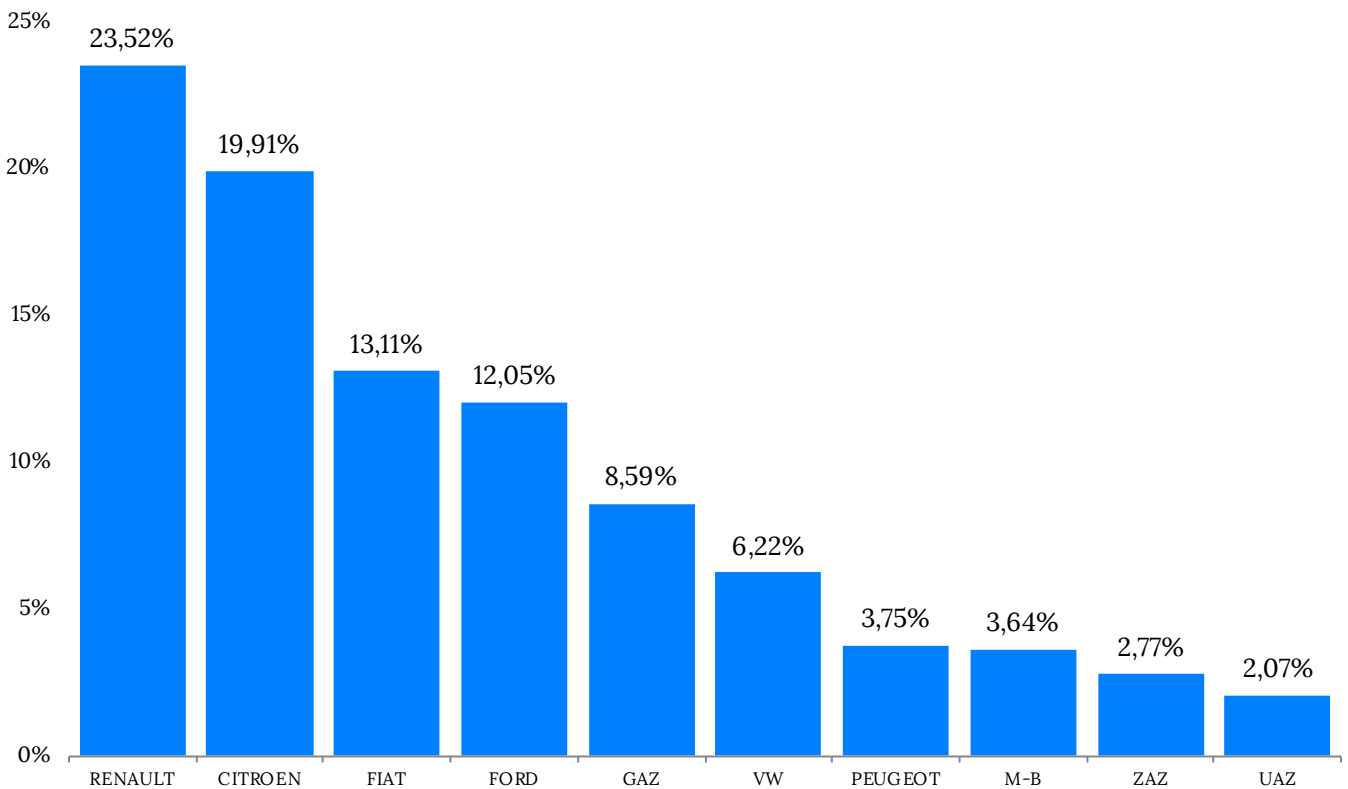
## ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(січень-квітень 2017 та січень-квітень 2018, шт. та % росту період до періоду)



## ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(січень-квітень 2018, % від усіх проданих LCV)





**Review**  
AUTOMOTIVE INDUSTRY

№5 (58) від 29.05.18

**Офіційне видання Федерації роботодавців  
автомобільної галузі України**

[info@fra.org.ua](mailto:info@fra.org.ua)  
[fra.org.ua](http://fra.org.ua)

Росповсюджується безкоштовно в електронному вигляді.