

LPAA: 2011.gadā Latvijā pieprasītākie pelēkas krāsas vieglie automobiļi ar dīzeļa dzinējiem

LPAA, apkopojot CSDD statistikas datus par 2011.gada jaunu automašīnu pirmreizējām reģistrācijām, secinājusi, ka visbiežāk pircēji izvēlējušies pelēkas krāsas vieglās automašīnas, juridiskās personas – ar dīzeļa dzinēju, bet privātpersonas – benzīna dzinēju.

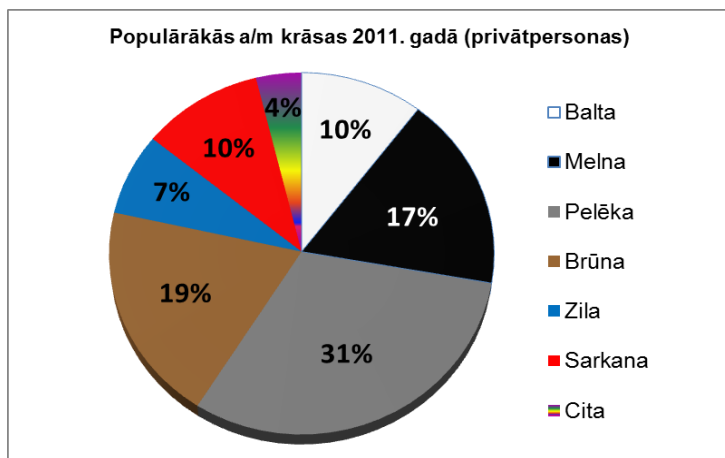
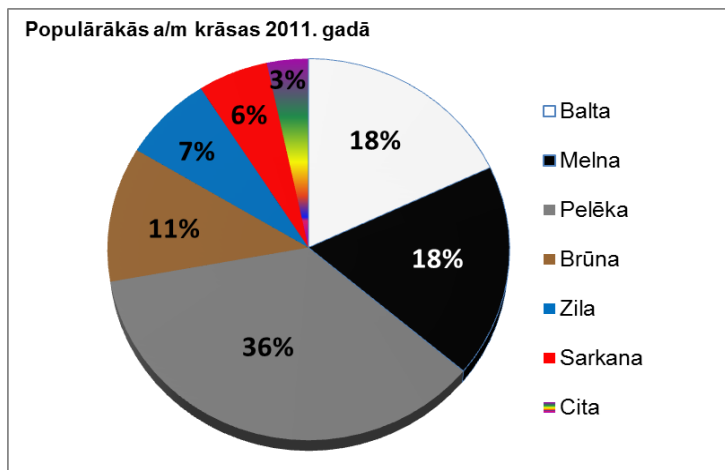
„Runājot par automašīnu krāsu izvēli, vispopulārākās gan juridisko, gan fizisko personu vidū bijušas pelēku krāsu automašīnas – korporatīvie klienti pelēkai krāsai, tajā skaitā arī sudraba un citiem pelēkās krāsas metālikas toņiem, devuši priekšroku 36% gadījumu, bet privātpersonas – 31%. Uzņēmumiem otra populārākā krāsa bijusi melna un balta (18%), trešajā vietā brūna krāsa visās tās variācijās (11%), zila – 7% un sarkana – 6%. Savukārt privātpersonu vidū otra populārākā bijusi brūnā krāsa (19%), melna (17%) trešā iecienītākā, tām seko baltā un sarkanā (10%), kā arī zilā (7%). Ja no satiksmes drošības viedokļa pirms „tuvo gaismu ēras” valdīja uzskats, ka pelēkas krāsas automašīnas ir visbīstamākās, tad tagad, lai pamanītu tuvojošos spēkratu, auto krāsai vairs nav izšķiroša nozīme.

Pretēji tendencēm Rietumeiropas valstīs, Latvijā izvēlētās degvielas veids jauniem automobiļiem – pārsvarā uzņēmumos, ir bijis automašīnām ar dīzeļa dzinēju (62%), savukārt privātpersonas devušas priekšroku benzīna dzinējam (64%), dīzeli izvēloties vien 36% gadījumu. Šāda situācija skaidrojama ar Latvijā joprojām valdošo uzskatu, ka dīzēlis nozīmē lielāku dzinēja troksni, specifisku smaku un automašīnas sliktāku dinamiku. Šeit vietā būtu teiciens - „*tas bija sen un tā vairs nav taisnība*”, jo dīzeļa dzinēji pēdējos 30 gados ir piedzīvojuši milzīgu progresu, ko pārliecinoši demonstrē ikgadējās AUDI dīzeļa sacīkšu automašīnu uzvaras *Le Mans* 24 stundu sacensībās, neatstājot nekādas izredzes konkurentiem ar benzīna dzinējiem. Mūsdienu vieglie automobiļi ar dīzeļa dzinējiem pēc parametriem ir tikpat spējīgi kā savi benzīna dzinēju „sugas brāļi”, tajā pašā laikā tie ir par 25%-40% ekonomiskāki degvielas patēriņa ziņā, izdala mazāk CO₂ izmešus un piedāvāto degvielu atbilstošas kvalitātes dēļ, nerada ekspluatācijas problēmas arī skarbos ziemas apstākļos. Atsevišķu marku automašīnām, kuru ražotāji tikai nesen pievērsušies dīzeļu dzinēju izstrādei, ir negatīva iezīme – dīzeļu versijas ir dārgākas par benzīna analogiem, tādēļ pircējam ir jāizvērtē izdevumu bilance – pie cik liela nobraukuma izlīdzinās automašīnas pilnie ekspluatācijas izdevumi abām dzinēju alternatīvām. Tuvākajos gados paredzams lielāks ar propāna gāzi darbināmu jaunu automašīnu pieaugums Latvijā, kur iniciatīvu šī alternatīvā resursa izmantošanai ir izrādījuši vairāki jaunu automašīnu tirgotāji, piedāvājot gan rūpnīcu komplektācijā, gan tepat Latvijā ar gāzes iekārtu aprīkotas jaunas vieglās automašīnas, šajā gadījumā degvielas patēriņa izmaksas pircējiem samazinās par aptuveni 50%.

Lielākā daļa privātpersonu (54,66%) ir izvēlējušies automašīnas ar dzinēja tilpumu 1,5l līdz 2l, otrs populārākais dzinējs bijis ar tilpumu līdz 1,5l (21,47%), trešajā vietā – dzinēji ar tilpumu lielāku par 5l (9,67%), kas ir raksturīgi sporta un *premium* klases automobiļiem. Kā redzams pēc statistikas datiem, viena piektdaļa no visiem jaunu auto pircējiem, izvēlējušies automobiļus ar mazu, līdz 1,5l, dzinēja tilpumu, kas skaidrojams ar Latvijā pielietotajiem auto braucēju

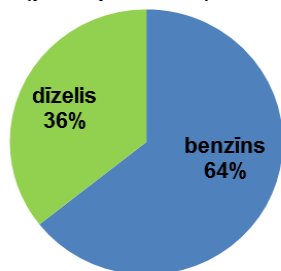
„audzinošajiem pasākumiem”, uzliekot lielāku nodokļu slogu automašīnām ar lielākiem dzinēja tilpumiem. Tomēr salīdzinot automašīnu spektru uz mūsu ceļiem un Rietumeiropas valstīs, joprojām ir manāma starpība – pie mums aizvien dominē lielāka izmēra automašīnas, pretstatā ekonomiskākiem spēkratiem valstīs ar līdzsvarotu un praktisku pircēju izvēli, ko gadu desmitiem ir stimulējusi arī šo valstu nodokļu politika. Liela nozīme ir dzinēju tehnoloģiju izstrādei un attīstībai. Šodien jau ir panākts, ka moderns 1,5 litru motors attīsta jaudu, kas līdzvērtīga 2-3 litru dzinējam pirms 20 gadiem. Tehnoloģiju attīstība ļauj ievērojami samazināt dzinēja masu, kas savukārt ražotājam ļauj iekonomēt uz materiālu ietilpību, kas gala rezultātā izlīdzsvaro dzinēja izmaksas un automobiļa cenu.

Jāmin, ka Latvijas jaunu auto tirgus ir pilnībā atkarīgs no finansējuma pieejamības auto iegādē. 2011.gadā vairāk kā pusi no pasažieru automobiļu korporatīvajiem iepirkumiem ir finansējušas lizinga kompānijas, savukārt privātpersonas finansējumu ir saņēmušas 40% pirkumiem. 2011.gada otrs svarīgākais tirgus pieauguma stimulators noteikti ir bijuši valsts iestāžu izsludinātie automašīnu iepirkumi, piemēram, Valsts policijas auto parka atjaunošana, Lattelekom autoparka, Latvenergo, Latvijas Valsts mežu, Pārtikas Veterinārā Dienesta, jo daudzu iestāžu līdzšinējie auto parki jau bija novecojuši, kas krīzes gados netika atjaunoti. Korporatīvos automašīnu vairumiepirkumos ir iegādātas turpat 1 907 pasažieru automašīnas, kas sastāda 21% no tirgus kopapjoma”, aizvadītā gada tendences jaunu automobiļu tirgū raksturo LPAA valdes priekšsēdētājs Viktors Kulbergs.

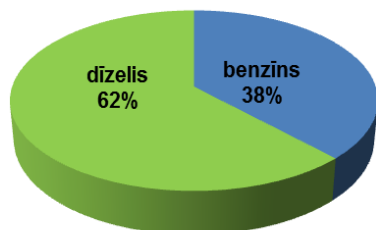




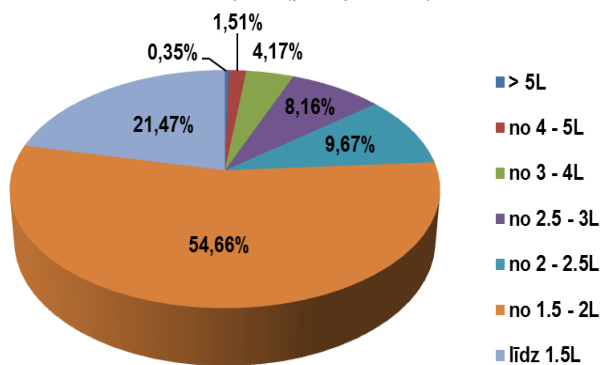
Degvielas veids 2011. gadā
(privātpersonas)



Degvielas veids 2011. gadā
kopumā



Motora tilpums (privātpersonas)



Sagatavoja:

Zane Rone

Projektu vadītāja

„Latvijas Pilnvaroto autotirgotāju asociācija”

Tālrunis: 67529979

e-pasts: zane@lpaa.lv

www.lpaa.lv