



ФЕДЕРАЦІЯ РОБОТОДАВЦІВ
АВТОМОБІЛЬНОЇ ГАЛУЗІ

№5 (46) ВІСЬ 31.05.17

Review

AUTOMOTIVE INDUSTRY

УКРАЇНА СТАЄ НА ЗАРЯДКУ

Через три роки частка електромобілів в Україні може становити 15% від усіх проданих автомобілів.

ЕЛЕКТРОМОБІЛЬНІ ПЛАНИ

Volkswagen заявив про наміри стати лідерами на EV-ринку.

ПІД КОНТРОЛЕМ

ЄС посилив правила контролю на ринку авто.

ВОДЕНЬ ПРОТИ ЕЛЕКТРИКИ

Японія робить ставку на водневі автомобілі.

ВТРАТА ДОВІРИ

Компанія Ford оголосила про зміну генерального директора.



Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

№5 (46) від 31.05.17

**Офіційне видання Федерації роботодавців
автомобільної галузі України**

Редактори:
Чепіжко О.С.
Каратаєва А.С.
Загацька О.А.
info@fra.org.ua
fra.org.ua

В розділі «Виробництво» використані дані «Укравтопрому».

В розділі «Продажі» використані дані AUTO-Consulting.

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

Росповсюджується безкоштовно в електронному вигляді.

Фото на титульній сторінці: facebook.com

ЗАМІСТЬ ПЕРЕДМОВИ

Рев дизельних двигунів на українських вулицях ще повністю не змінило тихе дзижчання електромобілів. Тим не менше, частка продажів екологічних автівок досягла 15%, і ринок не збирається зупинятися на цій відмітці.

Тисячі українців зайняті на виробництві літій-іонних батарей, а з конвейерів вітчизняних заводів сходять новенькі моделі машин на зарядці.

Що це – незбутні мрії? Або ж наша майбутня реальність?

Прийшов час, коли заплющувати очі та не помічати прогрес в автопромі вже просто неможливо. Колись виробництвом електрокарів займалися лічені компанії, фанати своєї справи. Сьогодні ж майже кожен виробник вважає за потрібне інвестувати у розробку «зелених» технологій. Більше того – до цього процесу включилися навіть непрофільні компанії, такі як Google та Apple. Кількість легкових

автомобілів з повністю електричним приводом збільшується із року в рік, і світ ще минулого року подолав психологічну відмітку в 1 млн одиниць.

Для усього світу електромобілі – це безумовний тренд останніх років, і країни одна за одною підпадають під вплив нової моди та екологічної необхідності у відповідь на виклики сьогодення. І хочемо розчарувати скептиків: Україна не пасе задніх. Усього лише рік нульового мита на електромобілі показав, що українці хочуть йти у ногу з часом.

Сподіваємося, презентовані Міністерством інфраструктури законопроекти з розвитку електричного транспорту буде втілено у життя. Віримо, що у світовій ніші з екологічно чистого транспорту Україна не буде аутсайдером. Упевнені, ми можемо показати своє «електромобільне диво», якщо розпочати вже сьогодні.

137,4%*

ІНДЕКС ЦІН ВИРОБНИКІВ
ПРОМИСЛОВОЇ ПРОДУКЦІЇ

105,8%*

ОБОРОТ РОЗДРІБНОЇ
ТОРГІВЛІ

113,5%*

ІНДЕКС СПОЖИВЧИХ ЦІН

* За січень-вітень 2017 до січня-вітня 2016 року, Агресстат



УКРАЇНА СТАЄ НА ЗАРЯДКУ

Через три роки частка електромобілів в Україні може становити 15% від усіх проданих автомобілів.

Ринок електромобілів у світі набирає все більшої популярності, і Україна не стала винятком. Втім, масовій появі таких автотранспортних засобів перешкоджає їх висока вартість. Та, можливо, скоро усе зміниться?

Електромобільні справи в Україні

Значною подією для електромобільної України стало запровадження нульової ставки ввізного мита на транспортні засоби, оснащені електричними двигунами. Відповідний закон № 822-VIII вступив у силу з 1 січня 2016 року, і всього лише рік його дії продемонстрував значний інтерес українців до «зелених» технологій.

Попри те, що законопроект про тимчасове скасування акцизу та ПДВ так і не знайшов підтримки у Верховній Раді, лише скасування мита збільшило продажі електромобілів у 3,4 рази до 1600 одиниць.

Це дозволило Україні увійти в ТОП-15 країн в Європі за абсолютними показниками та

очолити цей список за темпами збільшення кількості електрокарів порівняно з 2015 роком.

> Україна – №1 в Європі за темпами росту продажів електрокарів порівняно з 2015 роком

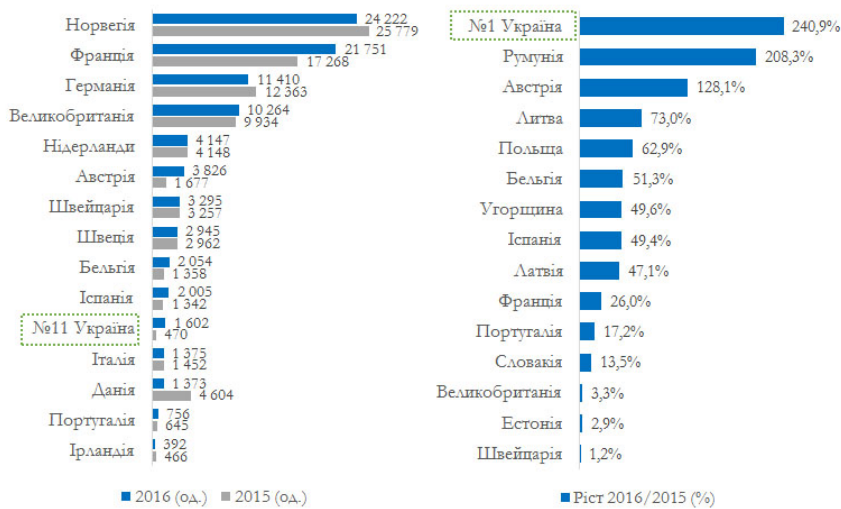
З огляду на модельний ряд, вітчизняний ринок електромобілів не відрізняється великою різноманітністю. Абсолютним лідером продажів є Nissan Leaf – він формує приблизно 78% автопарку електрокарів країни. Для порівняння, частка його найближчого конкурента Ford Focus – 4,1%, а Tesla Model S – лише 3,5%.

На жаль, вартість електромобілів для пересічного українця залишається вкрай високою, тож не дивно, що більшість продажів займають б/в автівки.

Якщо вважати новим електромобіль, що зареєстрований протягом двох років після виробництва, б/в машини охоплюють майже 82% усього автопарку.



ТОП-15 лідерів з продажів електромобілів у Європі



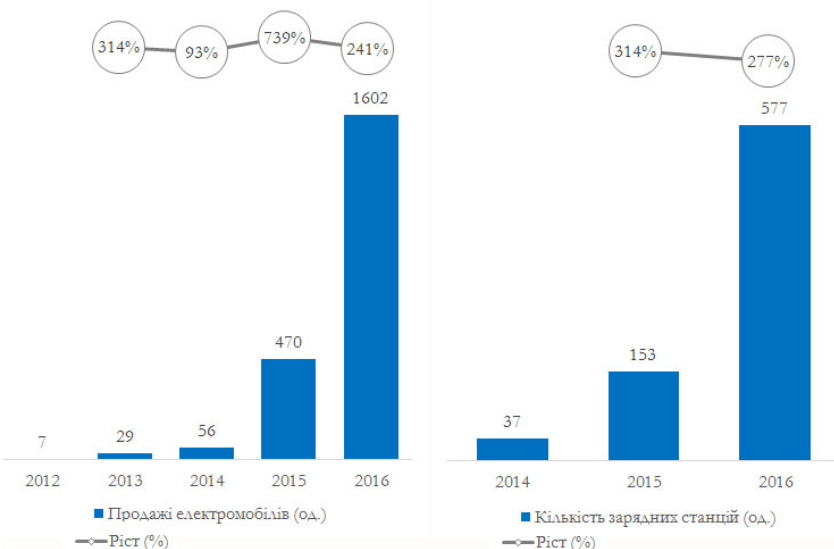
За даними ACEA

(статистика по автомобілям із повністю електричним приводом)

Втім, не лише ціна грає ключову роль в популярності електромобілів. На неї впливає і кількість зарядних станцій, і довжина пробігу від однієї зарядки, і час експлуатації акумуляторних батарей, що формують левову частку від вартості ТЗ. І якщо у розробці способів збільшення пробігу екологічних автовок Україна участі не бере, то вплинути на розвиток електромобільної інфраструктури є всі можливості. І прогрес у цьому напрямі не помітити неможливо.

> Протягом 2016 року по Україні кількість зарядних станцій виросла майже в 4 рази – з 153 до 577 станцій

Розвиток ринку електромобілів та інфраструктури в Україні



За даними MBC та ElectroCars

Загалом протягом 2016 року по Україні кількість зарядних станцій виросла на 277% – з 153 до 577 станцій, а кількість швидкісних з нуля сягнула за рік до 44 станцій. Тож зараз на одну зарядну станцію приходиться приблизно чотири електромобілі. Показово, що кількість електрокарів та зарядна інфраструктура виросли майже синхронно.

Тож для заповнення українських вулиць електромобілями є всі передумови. І їх кількість може значно збільшитися, якщо, за сприяння влади, ціни на них знизяться.

Законодавчі пігулки

За ініціативи Міністерства інфраструктури України було розроблено та 13 квітня представлено концепцію і необхідні для її впровадження в правове поле законопроекти про розвиток ринку, а також виробництва електромобілів в нашій країні.

Цілями «Концепції розвитку ринку електричного транспорту в Україні» названі: повний цикл виробництва таких машин, можливість українцям купувати за невисокими цінами автомобілі майбутнього, а також поштовх до розвитку бізнесу, який експлуатує «зелений транспорт». Як зазначив міністр інфраструктури Володимир Омелян, до 2020 року частка продажів електрокарів в загальних автопродажах повинна скласти не менше 15%, але це буде тільки початком електромобілізації країни.

Проект розділений на три прив'язані до конкретних термінів складові. Перший триватиме п'ять років і стосуватиметься розвитку ринку нових і б/в машин. Друга складова концепції розрахована на десять років і передбачає залучення стратегічних інвесторів у виробництво електромобілів, а також зарядні станції. Третя частина розрахована на 15 років і націлена на локалізацію виробництва компонентів до електромашин, зокрема акумуляторних батарей.

Податки	Відомий б/в електрокар Орієнтовна базова вартість: 340 тис. грн без ПДВ (~\$12,5 тис.)		Середній новий електрокар Орієнтовна базова вартість: 800 тис.грн без ПДВ (~\$29,5 тис.)	
	Зараз	Пропонується	Зараз	Пропонується
+ПДВ 20%	68 тис.грн	0	160 тис.грн	0
+ПФ 5%	17 тис.грн	0	40 тис.грн	0
+Акциз	~3 тис.грн	0	~3 тис.грн	0
Податкова знижка	-	-61,2 тис.грн	-	-144 тис.грн
Вартість для покупця	428 тис.грн	278,8 тис.грн	1,003 млн.грн	656 тис.грн
Економія		149,2 тис.грн		655 тис.грн

Які ж зміни до законодавства пропонуються?

Для покупців:

- звільнення від ПДВ і акцизів на імпорту електротранспорту і зарядних станцій – до 1 січня 2023 року;
- скасування збору до пенсійного фонду при першій реєстрації електричних ТЗ в Україні до 1 січня 2023 року;
- безкоштовна парковка на державних і комунальних підприємствах – до 1 січня 2033 року;
- можливість їздити в смугі для громадського транспорту – до 1 січня 2033 року.

У таблиці наочно показано, що у разі впровадження вищевказаних норм покупець б/в електрокар витратить майже на 150 тисяч гривень менше, ніж зараз. А при покупці нового електрокара економія перевищить 650 тисяч гривень.

Для комерційних структур:

- нульова ставка ПДВ на надання послуг з перевезення на електротранспорті – до 1 січня 2033 року;
- нульова ставка ПДВ на лізинг і оренду електротранспорту – до 1 січня 2033 року.

Для потенційних інвесторів та автовиробників:

- скасування мита на широкий перелік комплектуючих складання електромобілів – на постійній основі;
- нульова ставка ПДВ на комплектуючі для промислового складання ЕТЗ – до 1 січня 2028 року;
- нульова ставка ПДВ на комплектуючі до зарядних станцій – до 1 січня 2028 року;

- ставка ПДВ 9% на видобуток і збагачення літію (основний компонент тягових акумуляторів електромобілів) – до 1 січня 2033 року;

- нульова ставка ПДВ на виробництво літєвих батарей – до 1 січня 2033 року;

- нульова ставка ПДВ на постачання випущених в Україні електромобілів, зарядних станцій і комплектуючих до них – до 1 січня 2033 року;

«На нашу думку, саме запропонований набір стимулів забезпечить послідовний розвиток ринку, локалізацію виробництва електротранспорту і подальшу локалізацію комплектуючих», – заявив міністр інфраструктури Володимир Омелян.

Наразі законопроекти ще не зареєстровані у ВР і доопрацьовуються. Федерація роботодавців автомобільної галузі підтримує ініціативу щодо розвитку електромобілів в Україні і долучилася до обговорення. Зокрема, Федерація внесла такі пропозиції:

- скасування ввізного мита на кузови, які можуть використовуватися для виробництва електромобілів в Україні (товарні позиції 8707 10 10, 8707 10 90 90 згідно з УКТ ЗЕД). Такий крок дасть змогу залучити до їх виробництва світові автомобільні концерни;

- скасування акцизу на кузови (товарні позиції 8707 10 10 10, 8707 10 10 20, 8707 10 90 90 згідно з УКТ ЗЕД). Оподаткування акцизним податком кузовів для виробництва легкових автомобілів, а потім оподаткування самих автомобілів є не що інше як подвійне оподаткування виробленого легкового автомобіля (вартість кузова становить 70% вартості готового автомобіля). Запровадження нульової

ставки акцизного податку на кузови для виробництва легкових автомобілів – це зменшення вартості виробленого на Україні легкового автомобіля, а відтак – збільшення їх реалізації;

- скасування пайової участі у розвитку інфраструктури населеного пункту для об'єктів з виробництва електричного транспорту, комплектуючих до нього, зарядних станцій та комплектуючих до них. Це зменшить податкове навантаження на підприємства з виробництва електричного транспорту, комплектуючих до нього, зарядних станцій та комплектуючих до них.

За офіційним підтвердженням Міністерства інфраструктури України, пропозиції Федерації будуть враховані.

Що ж, якщо законопроекти від Мінінфраструктури отримають статус законів, ріст кількості екологічного транспорту в Україні може пришвидшитися в рази.

А крім того, можна сподіватися, що незабаром в Україні з'являться виробники екологічних автомобілів – як вітчизняні, так і з числа закордонних інвесторів.

А як у них?

Для заохочення покупців та збільшення попиту на електрокари європейські країни застосовують різноманітні стимули, зокрема й фінансові. У багатьох країнах покупці можуть розраховувати на податкові пільги або субсидії.

Так, у Норвегії, починаючи з 90-х років, здійснили цілу низку поетапних кроків, щоб зробити купівлю автомобіля більш привабливою. Наприклад, для електрокарів скасували імпорتنний та щорічний реєстраційний збір, ввели нульову ставку ПДВ, скасували податок для корпоративних авто. Водіям електрокарів дозволили не сплачувати за платні дороги та надали право користуватися смугами для міського транспорту.

У Нідерландах власники автомобілів не платять податок при реєстрації і збір за користування дорогами.

Уряд Німеччини запровадив субсидії у 4 тисячі євро при купівлі електроавтомобіля та 3 тисячі при купівлі гібриду.

Франція пропонує «еко-бонуси» покупцям транспорту з найнижчими викидами – до 6 300 євро, а в Іспанії субсидія складає 5500 євро.

За даними Європейської асоціації виробників автомобілів, різні податкові заохочення також існують у Греції, Австрії, Великій Британії, Португалії та інших країнах.

Ще один важливий аспект стимулювання попиту на електроавтомобілі – це розвиток зручної інфраструктури, за допомогою якої власник може без проблем зарядити автомобіль.

Наприклад, у Нідерландах практично на кожному підземному паркінгу можна знайти кілька місць, відведених спеціально під електроавтомобілі, де можна не лише припаркувати, але й зарядити своє авто. Крім того, у містах можна знайти велику кількість окремих зарядних станцій, розташованих прямо на вулицях.

При цьому у ЄС і США ставка робиться на заправки «швидкого» типу.

Так, у Німеччині, яка вважається європейським лідером з розвитку інфраструктури для електроавтомобілів, зробили мережу безкоштовних «швидких заправок» для електроавтомобілів. У Берліні подібних установок понад 100, багато з них розташовані в найзручніших місцях для жителів – біля торгових центрів і супермаркетів.

Загалом, одним із серйозних факторів збільшення кількості автомобілів можна назвати свідому політику багатьох європейських країн, направлену на збільшення кількості електроавтомобілів на дорогах.

У деяких країнах обговорюються і вкрай амбітні плани. Німеччина поставила собі за мету випустити на дороги 1 млн електроавтомобілів до 2020 року, а також запропонувала Євросоюзу з 2030 року ввести заборону на продаж нових автомобілів з бензиновими і дизельними двигунами. А в Норвегії збираються заборонити продаж нових автомобілів з ДВЗ ще раніше – до 2025 року.



ВОДЕНЬ ПРОТИ ЕЛЕКТРИКИ

Японія робить ставку на водневі автомобілі.

фотос: YouTube

Уряд Японії має намір перевести весь автотранспорт на водень. Коли ця хвиля дійде до Європи, вона буде здатна породити політичне цунамі, пише [Ділова столиця](#).

Вже через три роки, до 2020 р., на дорогах Японії буде близько 40 тис. легкових автомобілів і автобусів на водневих паливних батареях. До 2025 р. число зареєстрованих в країні машин, що працюють на водні, планується довести до 200 тис., а до 2030 р. – до 800 тис.

«Наша мета – першими в світі побудувати суспільство, засноване на використанні водню», – зазначив прем'єр-міністр Японії Сіндзо Абе на нараді з проблем нової енергетики в Токіо. Абе впевнений, що поступовий перехід на екологічно чисті паливні батареї на основі водню дозволить з часом повністю відмовитися від використання нафти і природного газу в якості палива.

Стратегія переходу на водневий транспорт має бути розроблена до кінця цього року. Поставлено мету більш ніж втричі знизити ціни на автомобілі, що працюють на водні, – приблизно до \$18 тис. Крім того, планується до 2025 р. побудувати мережу з 320 водневих заправних станцій, в основному у великих містах.

Японський уряд обіцяє, що майбутню літню Олімпіаду-2020 на Токіо будуть обслуговувати автомобілі тільки на водні. Муніципальний уряд Токіо теж оголосив про великі плани розвитку водневої енергетики перед Олімпіадою.

Він планує до 2020 р. побудувати в столичному регіоні 35 водневих заправок. Це дозволить дістатися до найближчої заправки протягом 15 хв. від більшості місць в Токіо.

Всесвітня воднева змова

У справі впровадження водневого транспорту Японія не буде білою вороною. У січні про інвестування 10 млрд євро в розвиток і просування водневої енергетики домовилися 13 компаній-гігантів. У їх числі – всесвітньо відомі представники автомобілебудівної галузі Toyota Motor, BMW, Daimler, Honda Motor і Hyundai Motor, нафтові і газові компанії Royal Dutch Shell, Total, Air Liquide і Linde, гірничодобувна Anglo American, електрична Engie, залізнична компанія Alstom і виробник мотоциклів і важкої техніки Kawasaki Heavy Industries.

Щоб ефективно агітувати інші компанії наслідувати їхній приклад, створено спеціальну раду Hydrogen Council. Нафтові і газові компанії, які вирішать приєднатися до просування водню, консорціум збирається щедро заохочувати грошима. Представники нової організації будуть працювати і з урядами країн, переконуючи їх у необхідності розвитку нової інфраструктури і внесення змін в законодавство.

Через два тижні після цієї заяви стало відомо про її перші плоди. General Motors і Honda вирішили спільно виробляти водневі паливні елементи. Кожна компанія інвестує по \$85 млн у будівництво та обладнання фабрики в

Японська компанія має великі плани на американський ринок. Півроку тому Honda заявила, що готується до випуску седан Clarity, який працює на водні та буде володіти запасом ходу в 590 км. Агентством з охорони навколишнього середовища США цей показник визнаний кращим серед всіх інших автомобілів, які не використовують двигун внутрішнього згоряння, включаючи і електричні автомобілі. На новій моделі умовна витрата палива, еквівалентна роботі двигуна внутрішнього згоряння, становить 0,9 л на 100 км.

Зрозуміло, що Honda Clarity Fuel Cell буде продаватися лише там, де для заправки автомобіля є необхідна інфраструктура. Тому компанія докладає всіх зусиль, щоб розширити мережу водневих станцій, і обіцяє домогтися, щоб володіння водневим автомобілем стало таким же зручним, як і володіння автомобілем з бензиновим мотором.

Конкуренція заправок

Легковими авто на водні займається багато компаній. Вже з'явилися і моделі водневих вантажівок. В кінці минулого року американський стартап Nikola Motor, що базується в штаті Юта, представив сідельний тягач Nikola One, що працює на водневому паливі. Новинка відноситься до класу тягачів, призначених для перевезення великих вантажів, і обіцяє запас ходу 1300-1900 км між заправками. Це дуже багато не тільки за українськими мірками (територія України витягнута з заходу на схід на 1316 км), але і за американськими.

Крім Nikola One був представлений Nikola Two – більш компактна і маневрена вантажівка, що володіє тим же запасом ходу. Компанія поки не вирішила, де саме буде збирати свої вантажівки, ціна на них теж поки не повідомляється. Однак на сайті Nikola Motor вже можна оформити попереднє замовлення.

Компанія планує налагодити масовий випуск своїх тягачів в 2020 р. А до того обіцяє побудувати на території США і Канади безліч заправок водневих станцій. Без них буде зовсім неважливо, наскільки ефективні вантажівки Nikola.

Для виробництва водню Nikola Motor має намір побудувати сонячні ферми, де за допомогою сонячної енергії вода буде розкладатися

на водень і кисень. Таким чином, це буде абсолютно чистий вид транспорту з точки зору екології. Водень буде зберігатися на станціях Nikola в рідкому вигляді, а потім подаватися в транспортні засоби у вигляді стислого або рідкого водню. «Вертикальна інтеграція знизить ринкову невизначеність, дозволить Nikola контролювати ціни на паливо і утримувати їх на низькому рівні для клієнтів Nikola», – сподівається компанія.

Не виключено, що мережі водневих заправок, створені різними фірмами, будуть відрізнятися один від одного заправними пристроями, так що автомобілі і заправки різних фірм будуть несумісні технологічно. Але і в цьому випадку ціна на паливо буде важливим фактором конкуренції між ватажками водневого світу.

За автомобілями – літаки

В водневу гонку включилися і авіабудівники. Тут є своя особливість: на відміну від більшості звичайних літаків, які використовують крила для зберігання палива, водневі літальні апарати зазвичай проектується з розміщенням рідкого водневого палива усередині фюзеляжу, щоб мінімізувати площу поверхні і зменшити випаровування.

Перший запуск літака з силовою установкою на водневих паливних елементах відбувся ще в квітні 2008 р. Провела його американська компанія Boeing. В Європі пальму першості тримає словенська компанія Pipistrel. У вересні 2016 року вона провела в Німеччині в аеропорту Штутгарта успішний запуск літака HY4. Компанія підкреслює, що це перший в світі чотиримісний пасажирський літак, оснащений двигуном з водневим паливним елементом з нульовим рівнем викидів.

HY4 зробив 15-хвилинний демонстраційний політ над громадськістю та засобами масової інформації. На випробуванні була присутня представник Словенії в Єврокомісії – єврокомісар з питань транспорту Віолета Булк. «Я пишаюся тим, що європейські дослідники і виробники запускають цей літак на водневому паливі. Єврокомісія рішуче підтримує такі ініціативи, які повністю відповідають нашій новій стратегії мобільності з низьким рівнем викидів. ЄС продовжить підтримувати такі ініціативи, щоб просуvaluвати інновації вперед», – заявила єврокомісар.



А в січні 2017 р. стало відомо про успішний політ першої моделі китайського літака на водневих паливних елементах. Політ відбувся поблизу міста Шеньян в північно-східній провінції Ляонін. В ході випробувань двомісний літак піднявся на висоту в 320 м. Як відзначають інженери, які спостерігали за польотом, двигун продемонстрував стабільну безперебійну роботу при температурі навколишнього середовища 20° С.

Війна технологій

Будь-яка інновація вимагає витрат на впровадження. Оголошені урядом Японії плани перевести весь автотранспорт в країні на водень означають, що чималу частину необхідних витрат (зокрема, на створення мережі заправок) візьмуть на себе центральні та місцеві влади. Це стане потужною підтримкою для японських компаній і полегшить їм просування своїх водневих авто не тільки на японському, але і на американському і європейському ринках. Нарощування виробництва дозволить знижувати ціну, а значить, і збільшувати продажі – як авто, так і палива.

У той же час це полегшить завдання міжнародному консорціуму Hydrogen Council, що лобіює розвиток водневої енергетики на всій планеті. Фактично автомобілебудівна галузь в світовому масштабі втягується у водневу гонку за принципом «хто забарився, той програв».

Лобістські можливості Hydrogen Council підкріплені екологічними аргументами.

Водневий паливний елемент виробляє електроенергію завдяки реакції водню з атмосферним киснем, в результаті якої в атмосферу виділяється лише нешкідливий водяний пар. Назавжди позбавити міське повітря від смердючих вихлопних газів – це занадто вдале гасло, щоб від нього відмахнулася яка-небудь партія.

Але під тим же гаслом виступає ще одна технологія – електромобілі на акумуляторах. І у неї теж є могутні захисники, наприклад, Ілон Маск зі своєю Tesla. Між прихильниками двох технологій йде справжня інформаційна війна, а тепер вона ще більш загостриться.

Можна було б довго наводити аргументи обох сторін – і з екологічної ефективності (при різних технологіях виробництва водню і акумуляторів), і за ціною і зручності (з урахуванням витрат грошей і часу на заправку або зарядку, а також порівнюючи густоту мережі заправок і зарядних станцій). Однак зараз, схоже, справа рухається до того, що вирішальне значення матимуть вже не усі ці аргументи, а лобістські можливості обох сторін і політичні міркування влади різних країн. Прикладом цього вже є Японія.

Цілком можливо, що через кілька років політичні партії в багатьох західних країнах поділяться на водневі і акумуляторні. У нас – теж, але пізніше. Спочатку нашому ринку належить довго і нудно перетравлювати безшумні бензинові автомобілі, від яких будуть позбавлятися європейці.



ЕЛЕКТРОМОБІЛЬНІ ПЛАНИ

Volkswagen заявив про наміри стати лідерами на EV-ринку.

Автомобільний бренд Volkswagen (VW) заявив, що зможе «обскакати» конкурентів, і до 2025 р. стати світовим лідером у виробництві електромобілів (EV). Для цього передбачається використовувати фірмову платформу MQB, скорочувати витрати і знижувати собівартість виробництва повідомляє [OilNews](#).

До 2025 року VW має намір продати мільйон EV. Такі плани автоматично перетворюють німецький бренд в головного конкурента американського виробника електромобілів Tesla, який в минулому році продав приблизно 80 тис. електрокарів.

«Ми зможемо перевершити все, що зробить Tesla», – заявив Герберт Дисс, головний виконавчий директор VW, на прес-конференції в Вольфсбурзі. Він додав, що досягнення Tesla в преміальному сегменті стануть звичайним явищем для масових електромобілів Volkswagen. «Ми впевнені, що в цьому новому світі ми станемо лідерами на EV-ринку», – додав він.

Дисс також заявив, що VW отримає «стрибокподібні переваги в ціні» завдяки широкому використанню модульної платформи MQB, яка дозволяє Volkswagen Group використовувати єдині для всіх брендів технології, вузли і агрегати.

«Використовуючи нашу нову архітектуру, ми маємо намір зупинити конкурентів. Це – наше надзавдання».

«Ми розуміємо, що нас чекають величезні витрати», – сказав Арно Антліц, фінансовий директор бренду VW. Але, за його словами, зростання капіталовкладень буде «з лишком компенсований» за рахунок економії від реалізації прийнятого в листопаді 2016 р. плану, який до 2020 року передбачає скорочення витрат на €3,7 млрд і чисельності персоналу на 30 тис. осіб.

Компанія Volkswagen планує стати лідером електромобільного ринку в три етапи.

За словами Дисса, з цього моменту і до 2020 р. основна увага буде приділятися підвищенню прибутковості бренду шляхом скорочення витрат, підвищення продуктивності на 25% і досягнення операційного прибутку не менше чотирьох відсотків. На другому етапі (2020-2025 рр.) VW планує стати лідером в області електромобільних технологій і підвищити маржу до шести відсотків. Після 2025 р. VW збирається вдовіч скоротити вартість використовуваних при виробництві електромобілів рішень.

Основна роль в планах VW відводиться «істотного зниження вартості нових електромобілів», – сказав Дисс. Тоді компанія зможе з прибутком і на постійній основі продавати EV за ціною сьогодишніх дизельних моделей. «Виробництво і продаж EV, – додав він, – повинні бути прибутковими з самого початку».



ПІД КОНТРОЛЕМ

ЄС посилив правила контролю на ринку авто.

Рада ЄС схвалила загальний підхід до реформування системи офіційних технічних регламентів та контролю за ринком автомобілів.

Про це йдеться у повідомленні на [сайті](#) Ради ЄС.

«Ця масштабна реформа дозволить модернізувати існуючу систему, адаптувати її до нових технологій на ринку і поліпшити контроль над даними про викиди автомобіля», — йдеться у повідомленні.

Метою реформи є досягнення високого рівня безпеки та екологічності автотранспортних засобів та усунення основних недоліків, виявлених в існуючій системі технічних регламентів.

Важливі зміни будуть внесені в трьох напрямках:

- якість тестування, що дозволяє автомобілю виходити на ринок, шляхом вдосконалення технічного обслуговування;
- моніторинг ринку для контролю відповідності вже доступних автомобілів, з можливістю для держав-членів і комісії проводити вибіркові перевірки автомобілів, щоб

виявити несправності на ранній стадії;

- контроль за процесом технічного регламенту, зокрема за допомогою створення форуму для обміну інформацією з питань захисту, що складається з представників органів з нагляду за ринком.

Нові правила нагляду за ринком, затверджені Радою, передбачають мінімальну кількість перевірок авто щороку у кожній країні ЄС.

Мінімальне число перевірок складає 1 раз на кожні 50 000 нових автомобілів, зареєстрованих в країні за попередній рік. Перевірки будуть включати перевірку викидів в реальних умовах водіння.

Передумовою для зміни правил став так званий «дизельний скандал». У вересні 2015 року в США з'ясували, що автоконцерн Volkswagen маніпулював результатами екологічних тестів на дизельних машинах.

Цей скандал вплинув і на автовиробника Volkswagen, і на автоіндустрію в цілому. У грудні 2016 року Єврокомісія розпочала розслідування щодо семи країн-членів ЄС у зв'язку з «дизельним скандалом».



ВТРАТА ДОВІРИ

Компанія Ford оголосила про зміну генерального директора, обов'язки якого до недавнього часу виконував Марк Філдс.

Генеральний директор американського автовиробника Ford Motor Марк Філдс відправлений у відставку. 56-річний Філдс йде на пенсію після трьох років роботи на посаді гендиректора, заявила компанія.

Новим керівником компанії стане Джим Хакетт, який очолював Ford Smart Mobility, дочірню компанію Ford, що займається перспективними розробками в області нової мобільності – кар-шеринга, виклику машин з водієм і автономного управління.

Представляючи нового керівника компанії на спеціальній прес-конференції, голова ради директорів Ford Motor Білл Форд подякував Філдсу за роботу в компанії, назвавши його видатним лідером і відзначивши високі показники прибутковості і грошового потоку компанії під час його керівництва.

Раніше журнал [Forbes](#) повідомляв, що Філдс піде в зв'язку з втратою довіри. Він займав крісло генерального директора автоконцерну з 2014 р.

Незважаючи на те, що Ford у цьому році очікує отримати прибуток до оподаткування у \$9 млрд, ринкова частка компанії знизилася. Ціна акцій Ford за роки керівництва Філдса впала на 40%, що стало основною причиною втрати довіри до нього, повідомляло видання. Котирування знижувалися навіть під час семирічного періоду зростання авторинку США, а сам Ford два роки поспіль отримував рекордний прибу-

ток. На початку квітня капіталізація Ford впала нижче капіталізації Tesla.

Після заяви про зміну керівництва компанії акції виросли на 2%.

62-річний Джим Хакетт з 2013 р. входив до ради директорів Ford Motor, а з березня 2016 р. очолив Ford Smart Mobility. Зайнятися новими напрямками у Ford Хакетт запросив Філдс, який хвалив його як «далекоглядного керівника з великим досвідом у розвитку бізнесу і розробках», пише [Automotive News](#).

Одночасно зі звільненням Філдса Ford провів перестановки декількох ключових співробітників (призначення з 1 червня). Джим Фарлі, якому зараз 54 роки, керівник Ford of Europe, повертається в США на посаду президента по світових ринках. Джо Хінрікс (50 років), президент американського підрозділу Ford, стане президентом глобальних операцій. Марсі Клеворн (57 років) директор з інформаційних систем, стане президентом підрозділу мобільності. Також Марк Сурми стане новим керівником компанії зі зв'язків з громадськістю замість Рея Дея, який тимчасово залишиться працювати в компанії консультантом.

Ford управляє 62 підприємствами в різних країнах світу, які випускають автомобілі однойменної марки і машини преміум-класу Lincoln. У штаті компанії близько 202 000 чоловік.



MADE IN CHINA

Китай активізує розвиток автопрому.

Починаючи з 2009 року Китай займає перше місце в світі за обсягом виробництва і продажу автомобілів вже 8 років поспіль. У 2016 році була подолана планка у 28 млн. автомобілів. З них 14 млн. автомобілів – це продукція китайських автомобільних брендів.

Крім того, підвищився і ступінь визнання на ринку вітчизняних автомобілів. А в деяких сегментах ринку китайські автомобілі вже можуть конкурувати із зарубіжними брендами.

На даному етапі Китай – це велика автомобільна країна. Втім, зупинятися на цьому китайці не мають намірів. Влада підготувала програму розвитку автомобільного сектора країни на період до 2025 року, яка, за їхніми розрахунками, дозволить КНР стати локомотивом розвитку глобального авторинку, пише [Інтерфакс-Україна](#).

Програма, підготовлена Державною комісією з розвитку і реформ КНР (NDRC) за участі галузевих міністерств, передбачає активізацію розробки автомобілів, що працюють на альтернативних видах палива, а також пом'якшення обмежень для іноземних компаній щодо їх часток у китайських СП.

КНР розраховує домогтися проривів в ключових технологіях для автомобілів і значно збільшити частку китайських брендів на

міжнародному авторинку до 2025 року, зазначають автори програми.

Як очікується, до 2020 року випуск в Китаї автомобілів, що працюють на альтернативних видах палива, а також продаж цих автомобілів, досягне 2 млн, що приблизно в 4 рази вище від нинішнього рівня.

У 2016 році в Китаї було продано 507 тис. таких автомобілів, що стало рекордним рівнем у світі за підсумками другого року поспіль і перевищило показник 2015 року на 53%, свідчать дані Китайської асоціації автовиробників (China Association of Automobile Manufacturers, CAAM). При цьому загальний випуск таких автомобілів в світі перевищив 1 млн. штук. Таким чином, в Китаї було вироблено понад 50% цієї продукції.

Обмеження щодо частки в СП з китайською компанією, якою може володіти іноземний інвестор, будуть ослаблені «впорядкованим чином», – наголошується в програмі.

В даний час іноземні компанії можуть володіти не більше ніж 50% китайського СП.

Згідно з прогнозом авторів програми розвитку автомобільного сектора КНР, щорічне виробництво автомобілів в Китаї досягне близько 30 млн одиниць до 2020 року і 35 млн машин до 2025 року.



ОБГОВОРЕННЯ РЕФОРМ

Представники Федерації роботодавців автомобільної галузі взяли участь у засіданні СПО сторони роботодавців на національному рівні.

25 травня 2017 року відбулося чергове засідання Спільного представницького органу (СПО) сторони роботодавців на національному рівні.

Учасники засідання розглянули пропозиції СПО до порядку денного засідання Національної тристоронньої соціально-економічної ради 29 травня 2017 року та обговорили ініціативи уряду щодо реформування системи пенсійного забезпечення й охорони здоров'я.

Сторона роботодавців висловила свої позиції щодо ключових реформ у країні: освітній, медичній, пенсійній, а також щодо змін до Трудового кодексу.

Представники організацій та експерти наголосили на потребі більш професійного та відкритого підходу до змін у сфері підготовки кваліфікованих кадрів для економіки. Наразі ця система практично не працює. Передача фінансування профтехучилищ з центрального бюджету на місцеві, які виявились до цього не готовими, повне нерозуміння, яких фахівців потребує той чи інший регіон, - усе це робить її вкрай неефективною. Роботодавці пропонують взяти за основу досвід Німеччини з її дуальною освітою (50% часу на навчання, 50% практики на виробництві) та адаптувати її для наших потреб. Таким чином, виробництва регіону даватимуть своєрідне «замовлення» на ті чи інші професії, кількість кадрів, яких вони потребують.

Велику увагу члени СПО приділили медичній реформі. Було наголошено на тому, що спорадичні новачки, окремі непогоджені нормативні акти, які існують у цій сфері та називаються реформою, насправді ще більше шкодять системі. Першочерговими завданнями є розробка комплексного документу щодо системи забезпечення медичними засобами, прорахунок обсягів фінансування сфери тощо.

Роботодавці також заслухали доповідь заступника голови правління Пенсійного фонду України Владислава Машкіна щодо проекту пенсійної реформи, який нині широко рекламується урядом. Велику стурбованість викликає у бізнесу відсутність обговорення проекту із суспільством та роботодавцями. Учасники засідання звернулись до представника ПФУ із проханням офіційно надіслати документ роботодавцям, щоб вони його проаналізували та висловили свої пропозиції.

Також СПО було проаналізовано стан виконання положень тристоронньої Генеральної угоди та підготовки до переговорів з її укладання на новий термін. 9 положень угоди вже виконано, 111 - у процесі виконання. Ключовими позиціями, щодо яких сторона роботодавців висловила негативну оцінку, є недостатня ефективність державної політики щодо розвитку внутрішнього ринку, підтримки вітчизняного виробника, імпортозаміщення та активізації кредитування реального сектору економіки.

ВИРОБНИЦТВО

За попередніми даними асоціації “Укравтопром”, в квітні 2017 року на українських заводах був вироблений 621 автотранспортний засіб, що на 107,7% більше результату торішнього квітня, але на 9,6% менше показника березня цього року.

У загальному обсязі автовиробництва більшу частину становили легкові автомобілі, яких було випущено 570 шт. (всі виробництва ПрАТ “Єврокар”): +1,4% до березневого показника і +203,2% до квітня минулого року.

Також за звітний місяць був вироблений 51 автобус, такий обсяг виробництва на 37% нижче за показник попереднього місяця і в той же час на 50 одиниць перевищує результат торішнього квітня.

У звітному місяці в статистиці виробництва “Укравтопрому” не були зареєстровані вантажні автомобілі. При цьому зазначаємо, що ПАТ “АвтоКрАЗ” з нез’ясовних причин не надає статистику по випуску автомобілів з серпня минулого року.

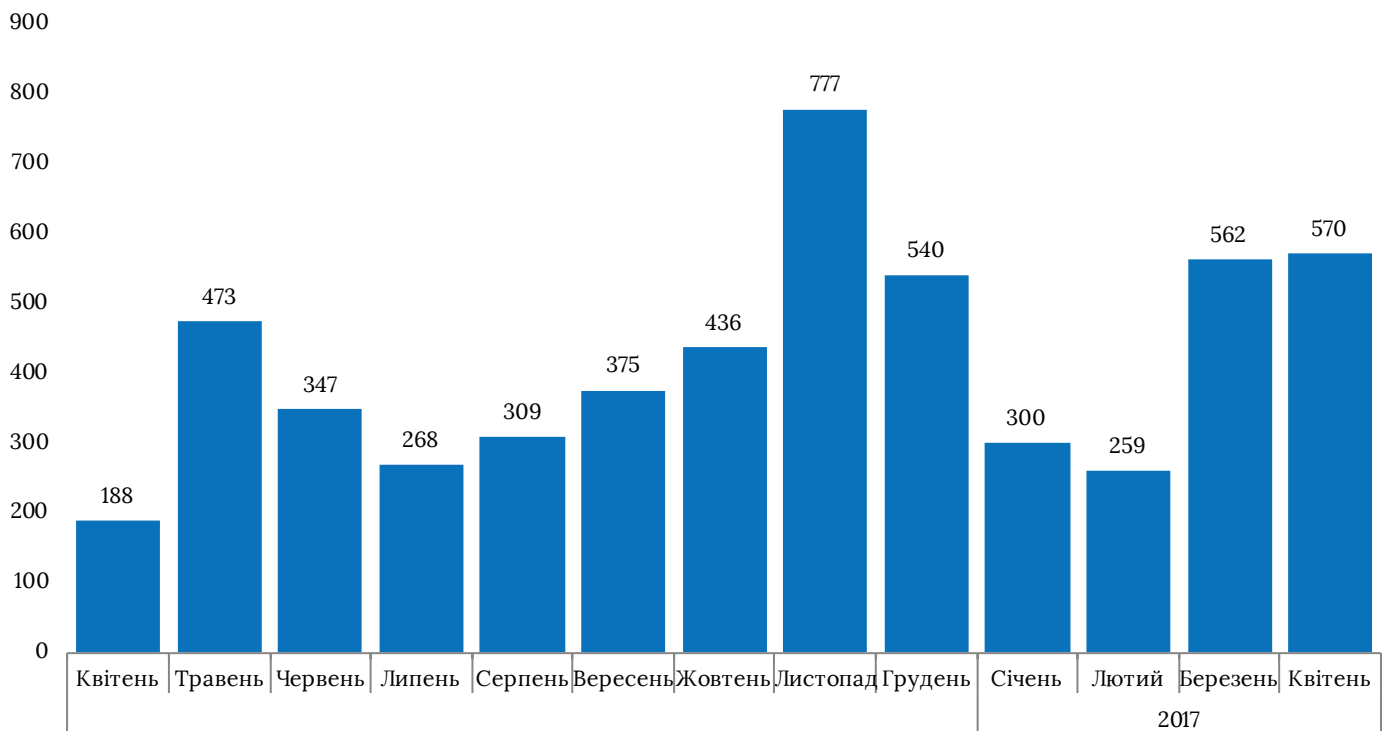
Всього за перші чотири місяці 2017 року Україні було вироблено 2064 автотранспортних засоби, що на 91,8% більше торішнього результату. З них:

Легкові автомобілі – 1691 шт. (+107,5% до аналогічного періоду минулого року).

Комерційні автомобілі – 153 шт. (-38,8% до апмр).

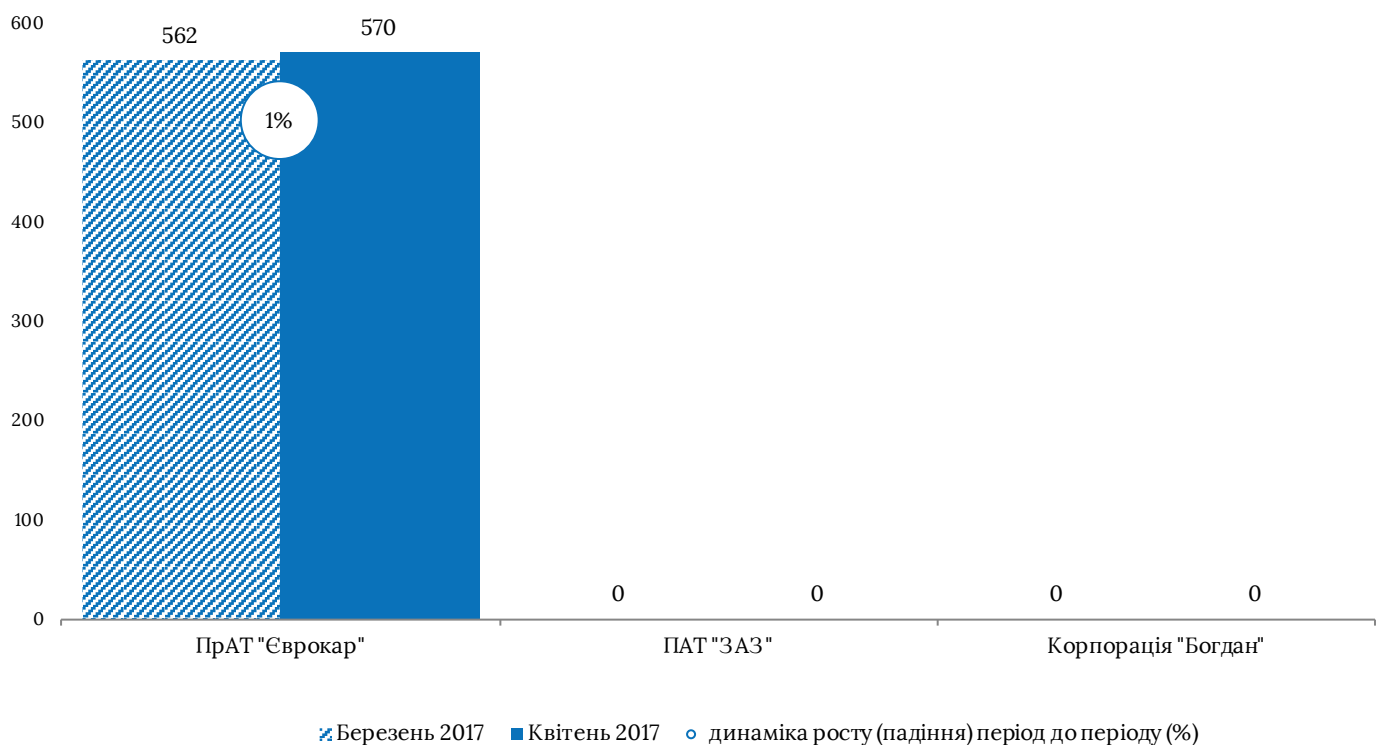
Автобуси – 220 шт. (+1900% до апмр).

ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО



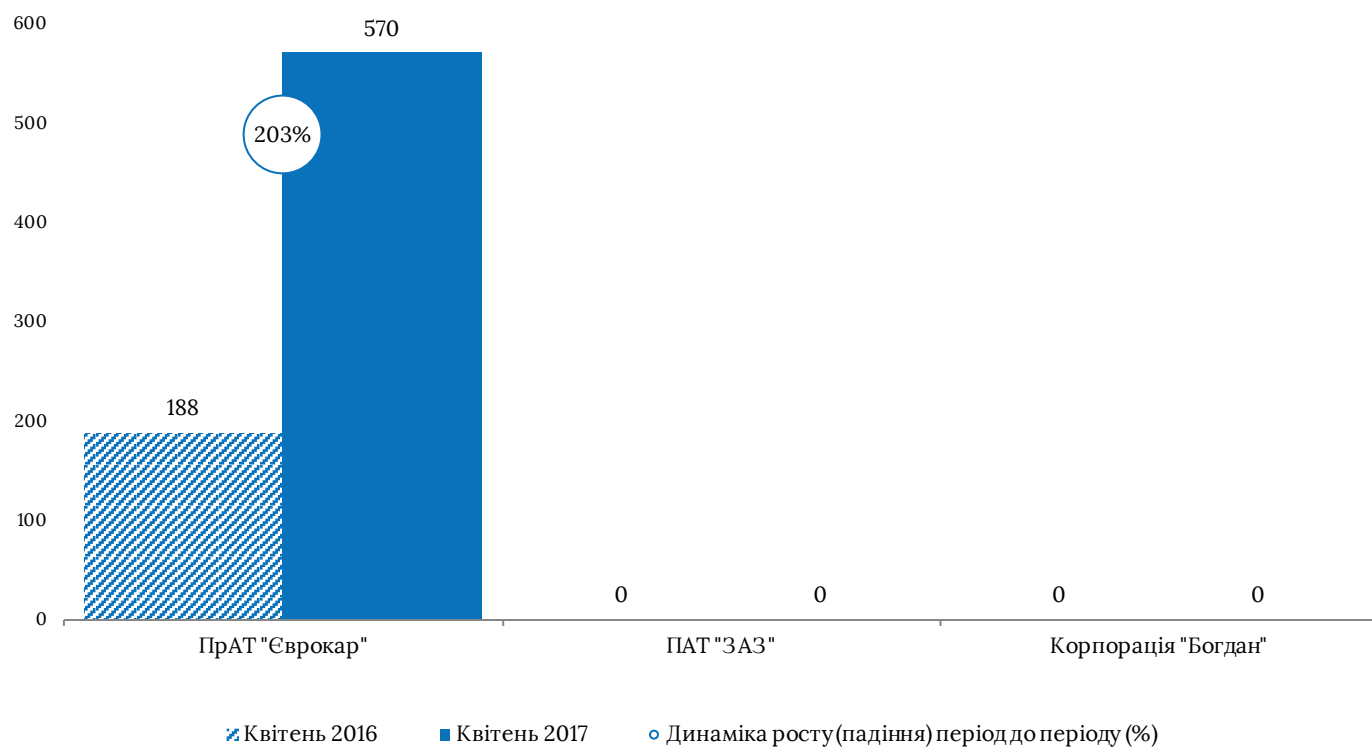
ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

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



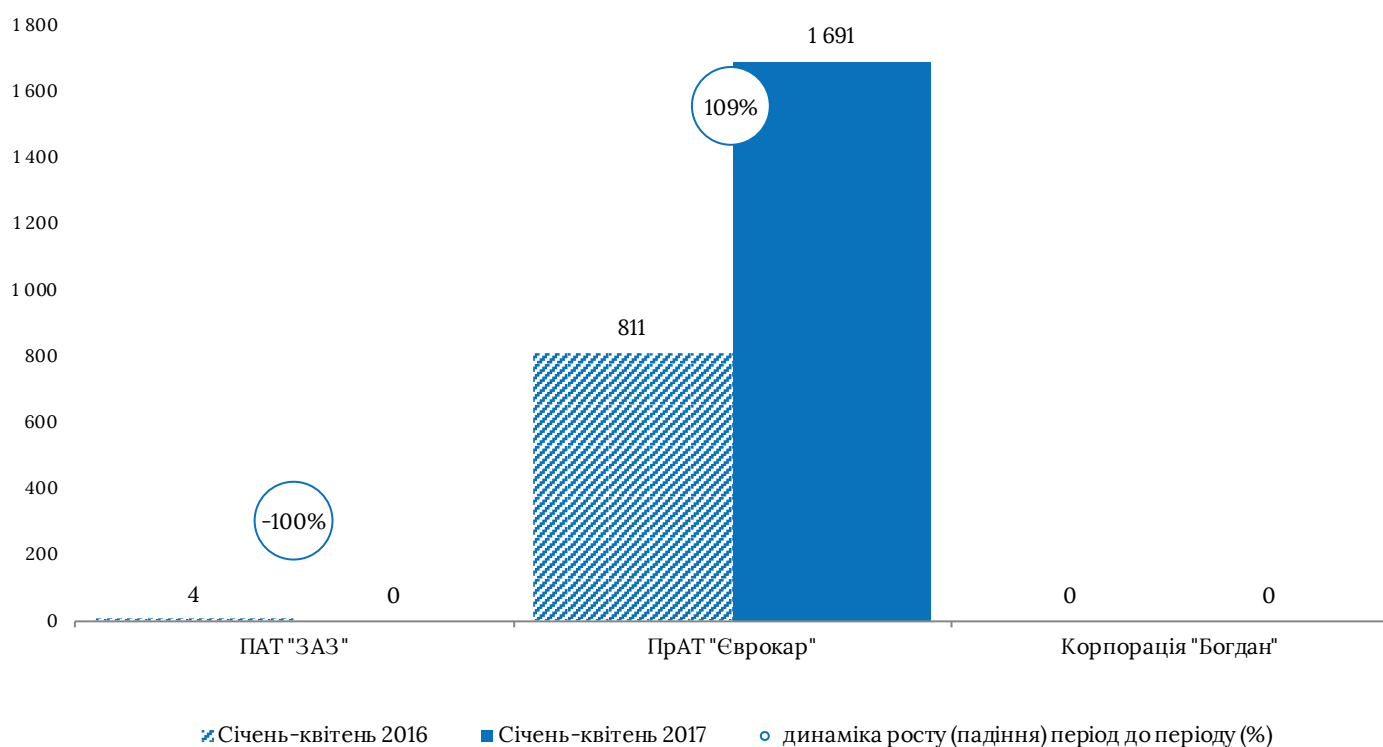
ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

(Квітень 2016 р. - квітень 2017 р., шт. та % росту період до періоду)

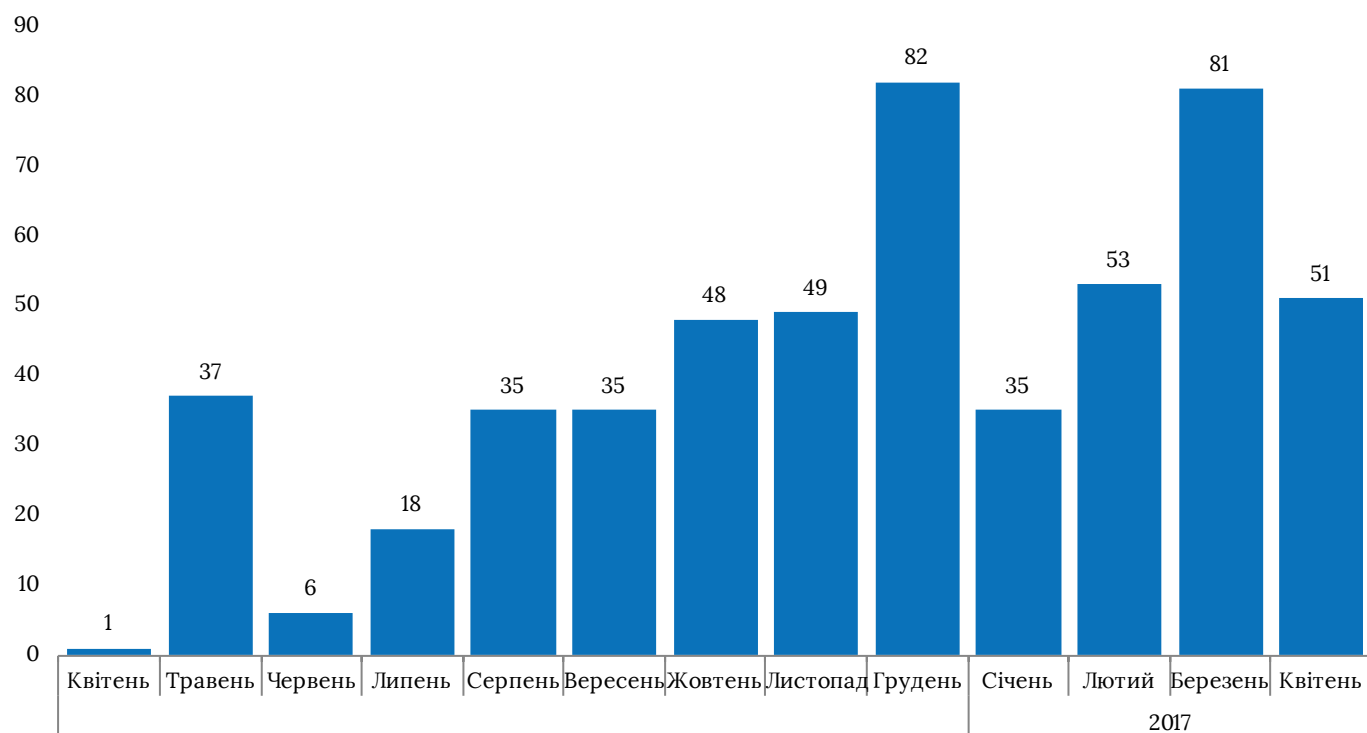


ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

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

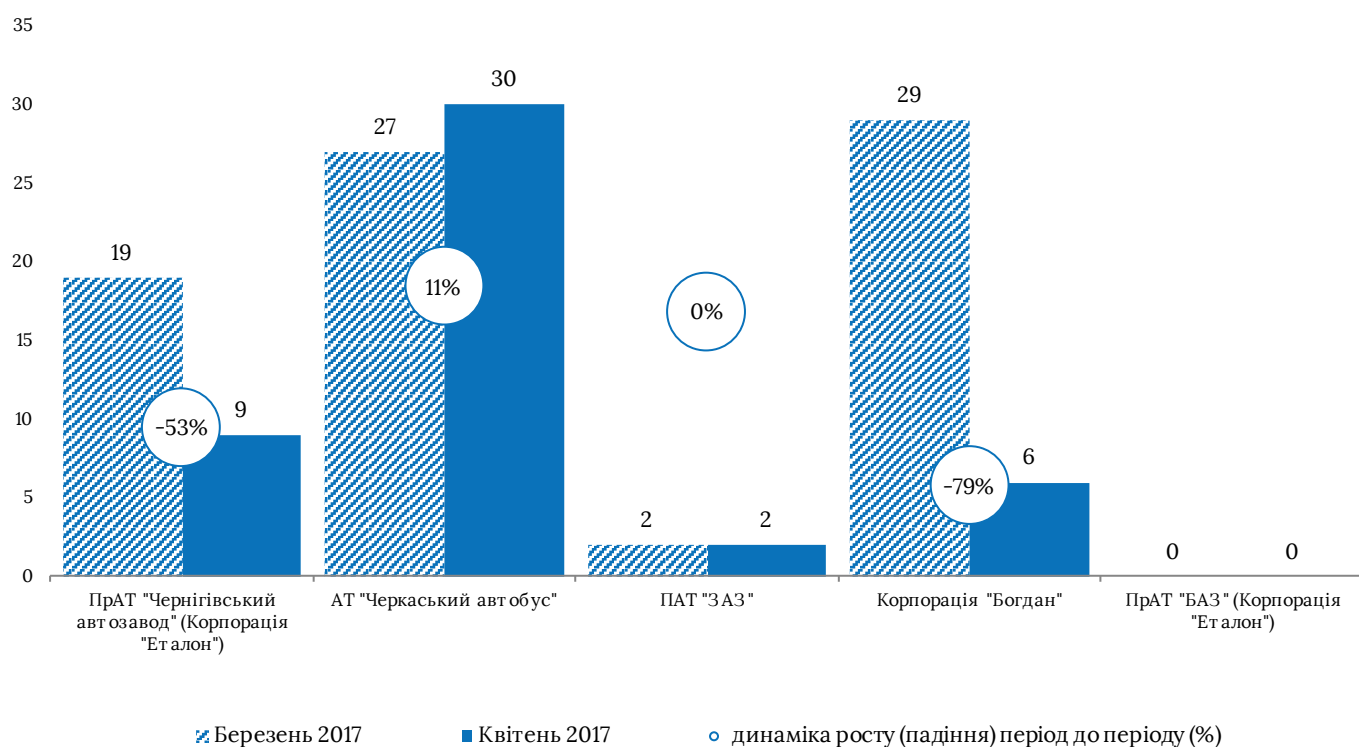


ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ



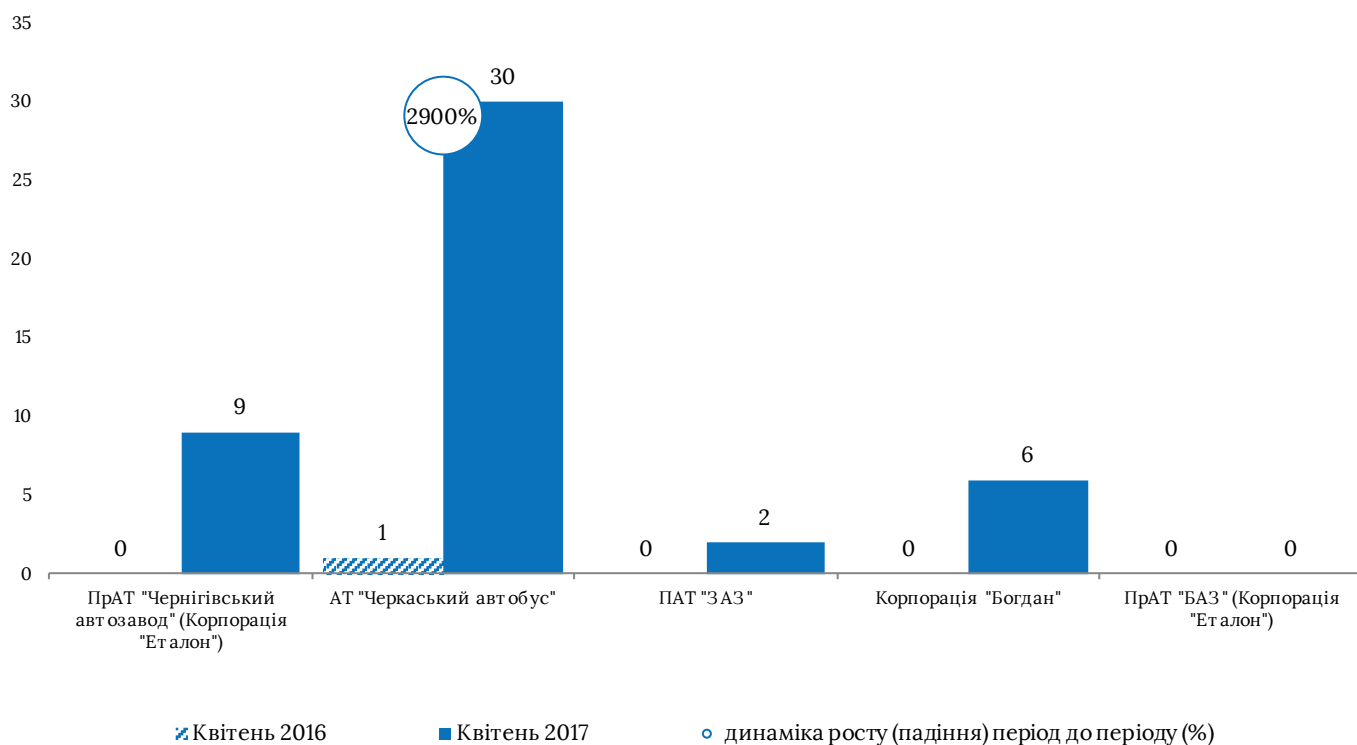
ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

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



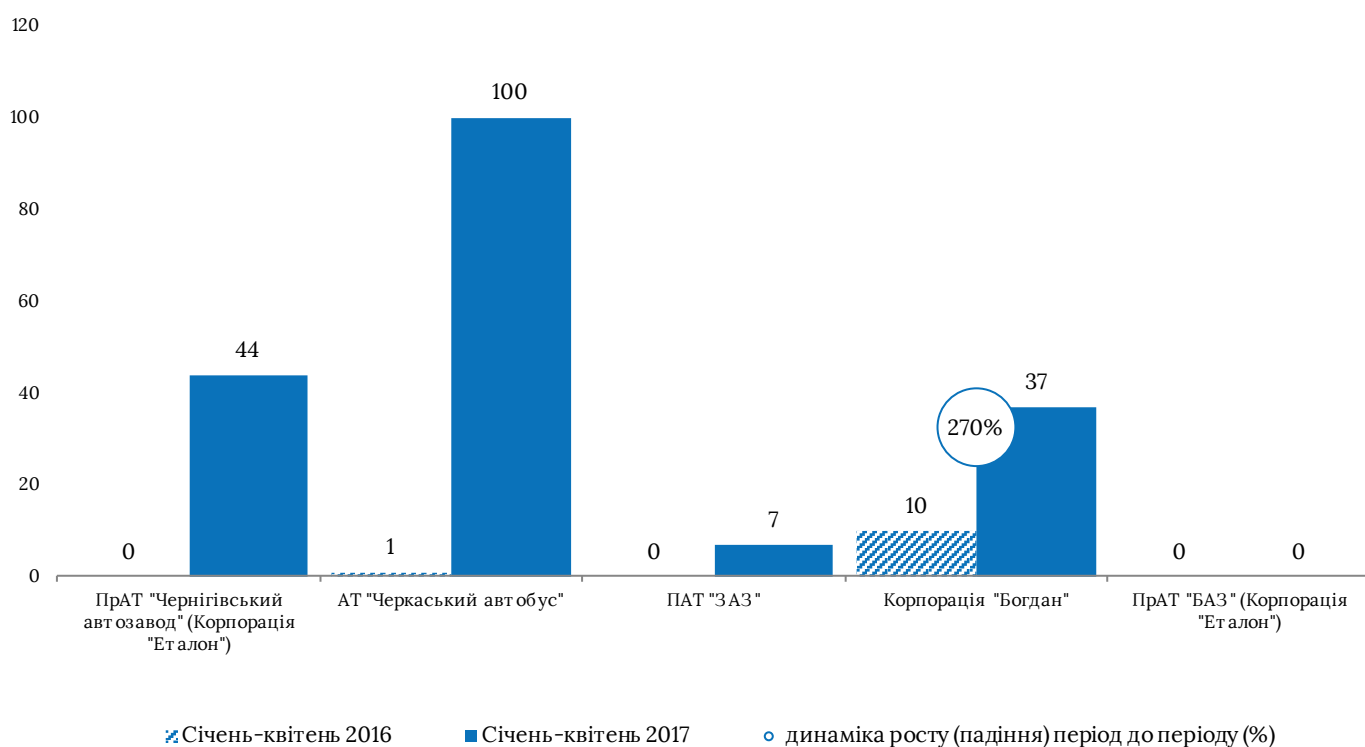
ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

(Квітень 2016 - квітень 2017, шт. та % росту період до періоду)

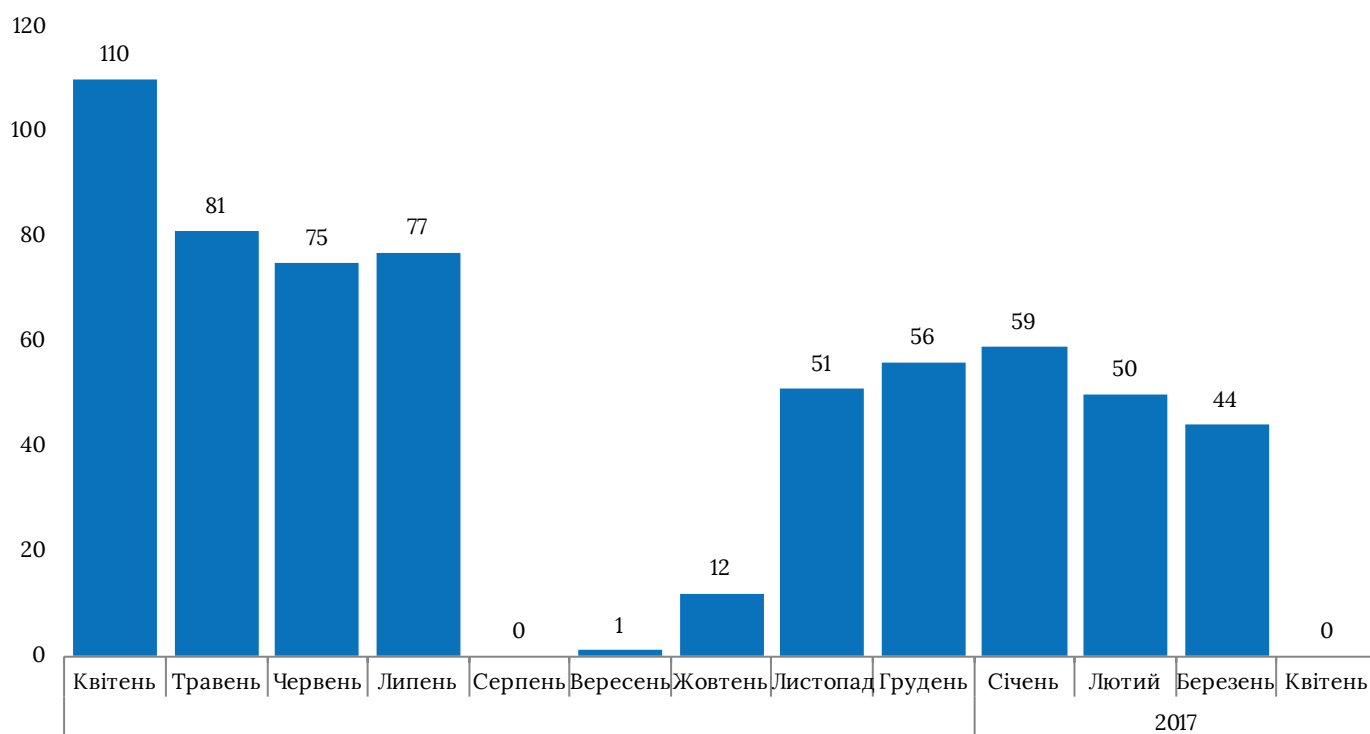


ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

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

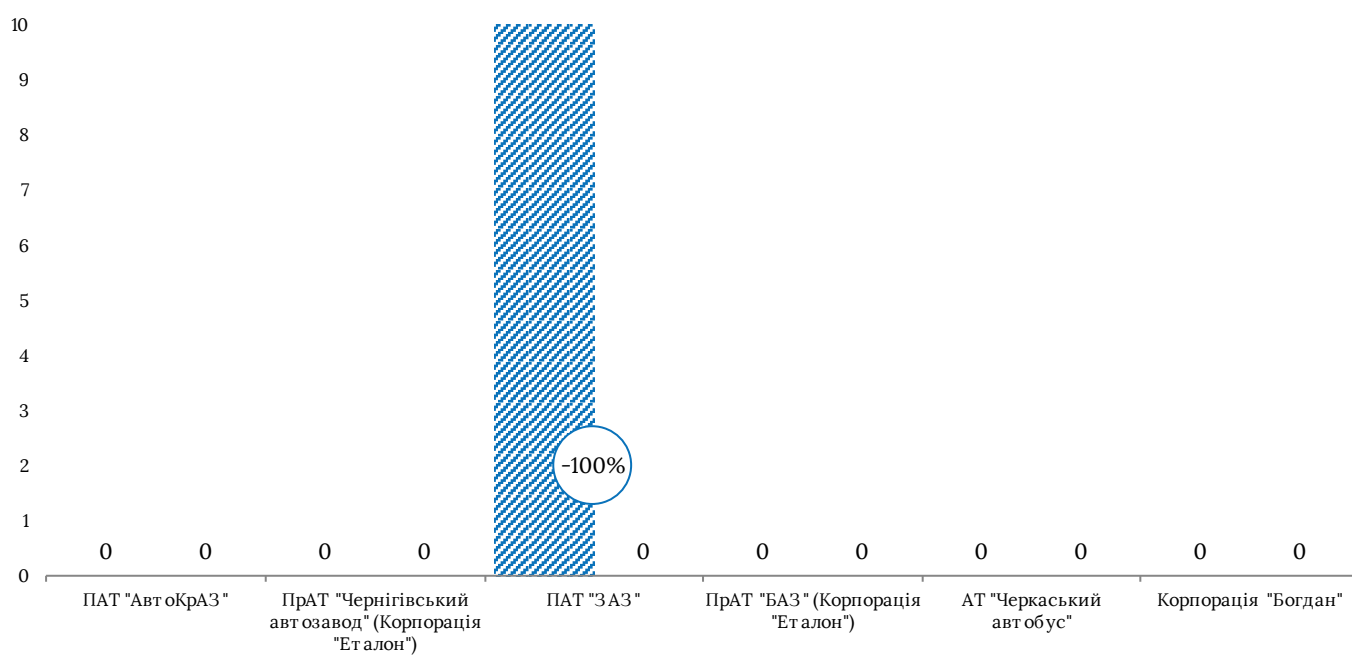


ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО



ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

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



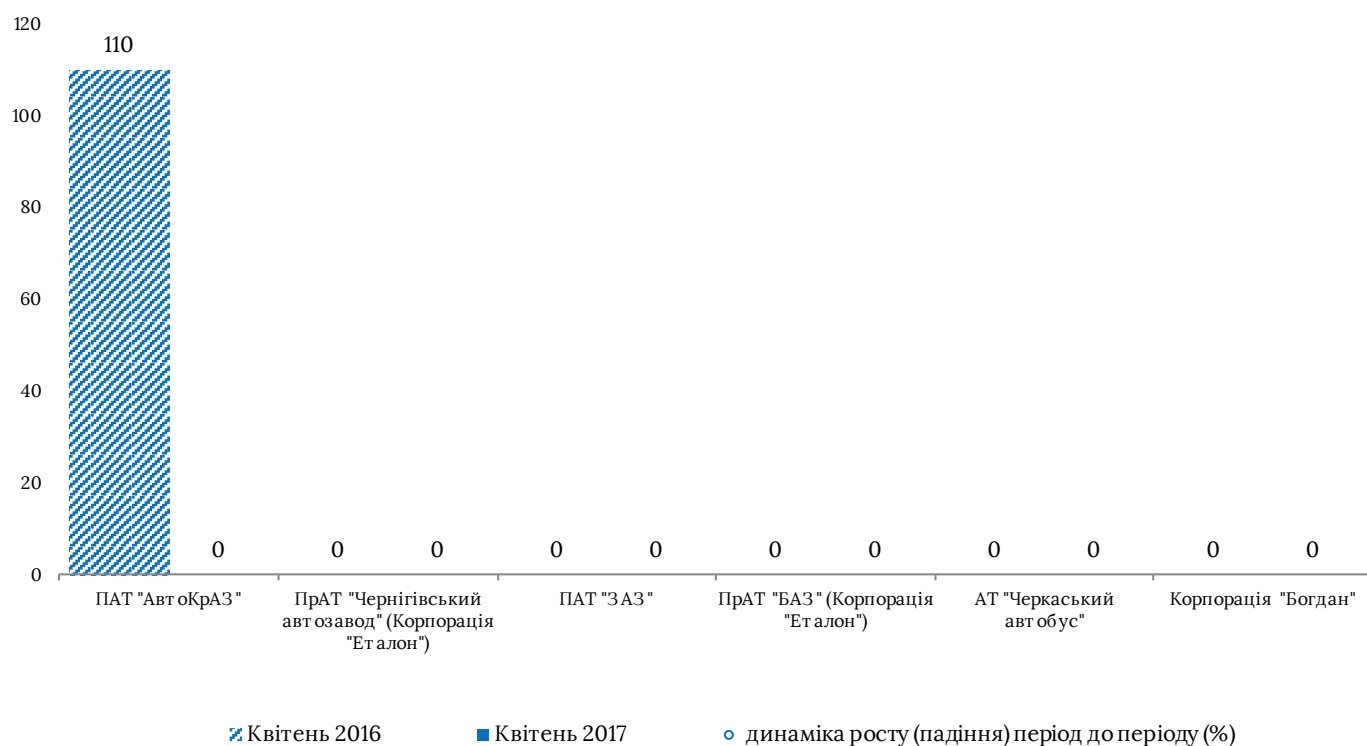
■ Березень 2017

■ Квітень 2017

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

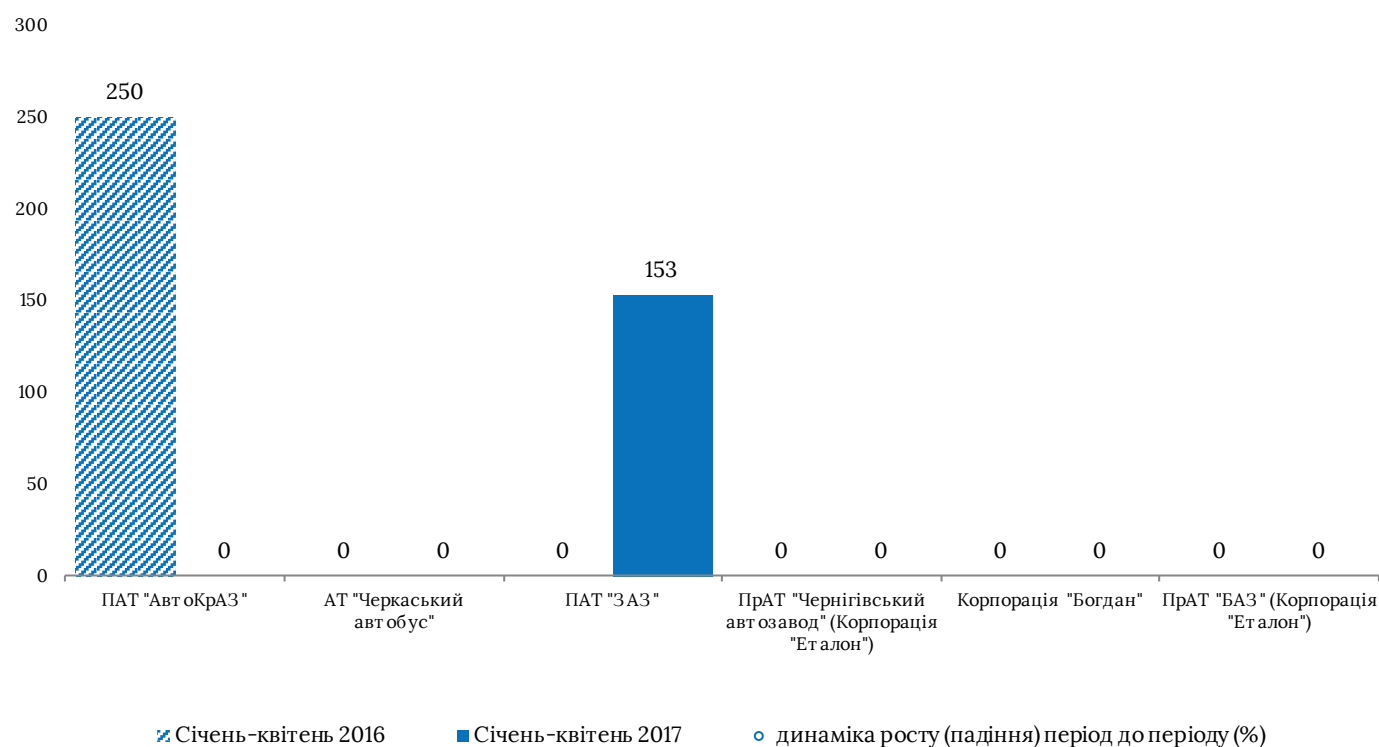
ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Квітень 2016 - квітень 2017, шт. та % росту період до періоду)



ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

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



ПРОДАЖІ

Як повідомляє AUTO-Consulting, в квітні зусиллями всіх операторів вдалося реалізувати 6,6 тис. нових автомобілів, що на 17,25% більше, ніж рік тому. У той же час, квітневий показник виявився нижчим на 5,63%, ніж продажі в березні 2017 року. Невелике уповільнення темпів зростання авторинку призвело і до позиційних змін.

Так, лідером українського ринку легкових автомобілів знову стала Toyota, яка єдина з Топ-10 змогла наростити продажі в квітні і зайняти 13,6% ринку. На другому місці - Renault з результатом 11,7% продажів. Третій рядок рейтингу стабільно зайняла KIA.

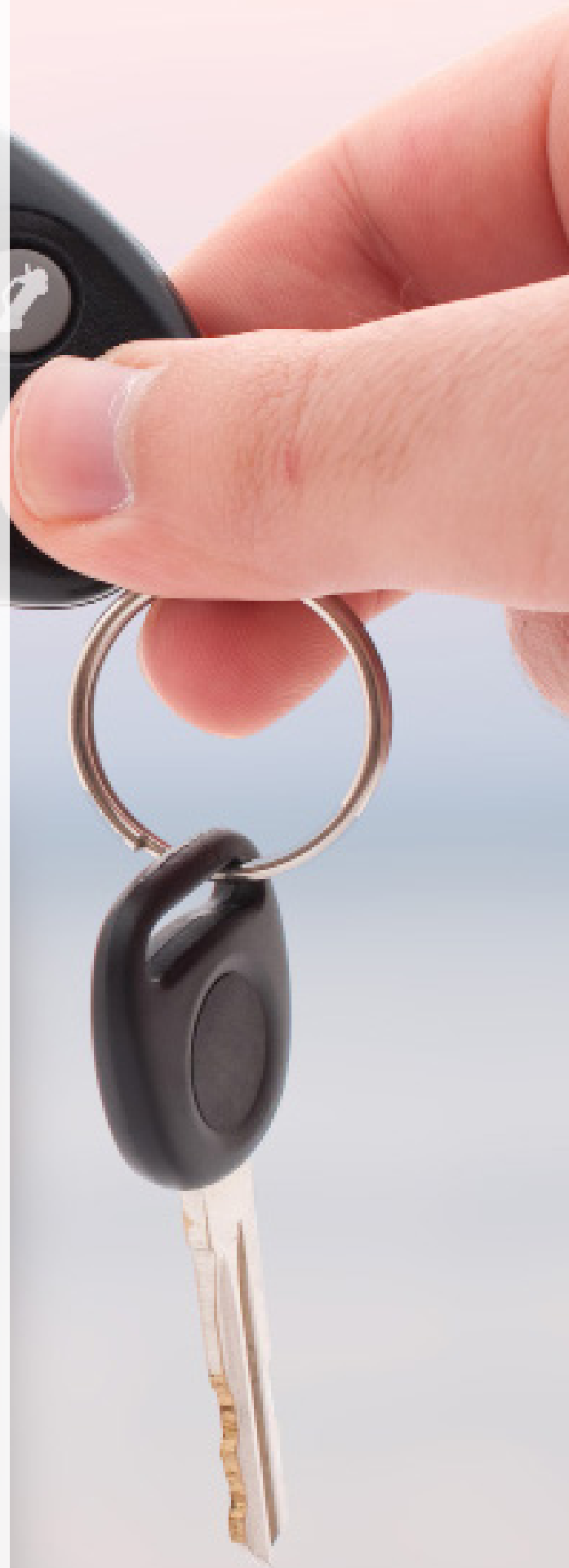
А ось на 4-е місце вирвалася Skoda, завдяки вдалому старту нової моделі Kodiaq, випередивши відразу двох конкурентів - Volkswagen і Hyundai.

Nissan, BMW і Ford фінішували в квітні з тими ж підсумковими результатами, хоча і темпи трохи знизилися.

А ось в Топ-20 розгорнулася справжня боротьба. Mercedes-Benz зумів на 12% поліпшити свої показники і впритул наблизитися до групи лідируючих марок. Нарощували продажі Mazda, Peugeot, Ravon, Mitsubishi, Volvo і Citroen.

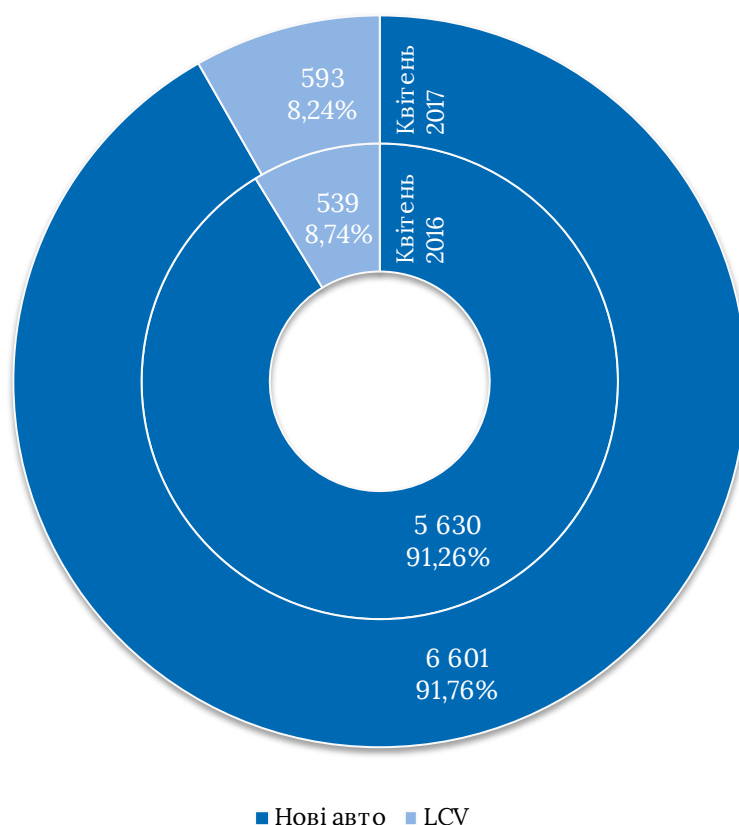
Активізувалися в Україні і продажі китайських автомобілів. Принаймні, за даними AUTO-Consulting, у Great Wall і JAC в квітні були зафіксовані найвищі темпи зростання продажів 161% і 187% відповідно. В абсолютних цифрах це лише кілька десятків, але й така динаміка для дилерів - добра ознака.

Всього ж дилери за 4 місяці вже реалізували 23063 нових автомобілів, що на 29,55% більше, ніж рік тому. Очевидно, що після стрімкого зростання авторинку в березні, в квітні дилерам довелося вже стабілізувати склади і часом навіть працювати з дефіцитом популярних моделей і кольорів. Головне, що тренд на зростання продажів триває.



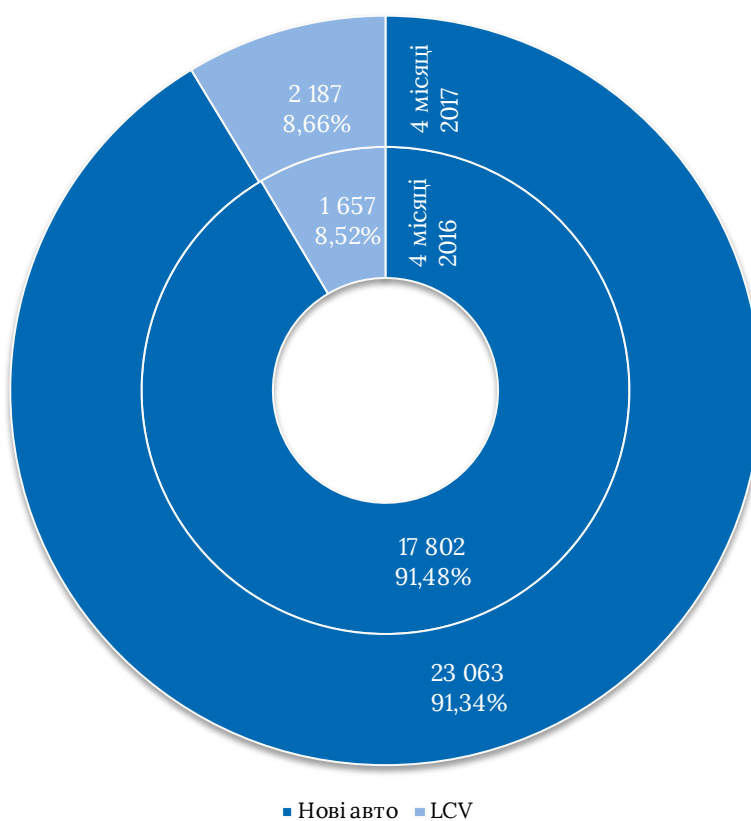
ПРОДАЖІ ЛЕГКОВИХ АВТО

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



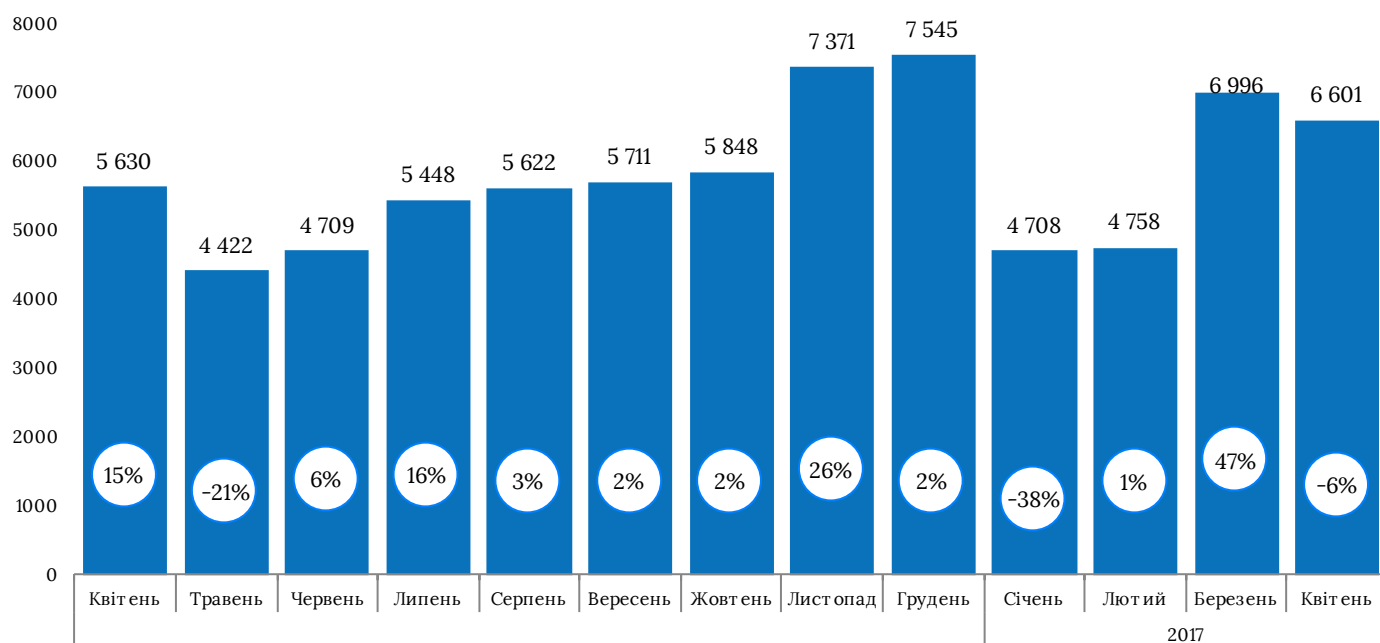
ПРОДАЖІ ЛЕГКОВИХ АВТО

(4 місяці 2017 р. та 4 місяці 2016 р., шт. та % ринку)



ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

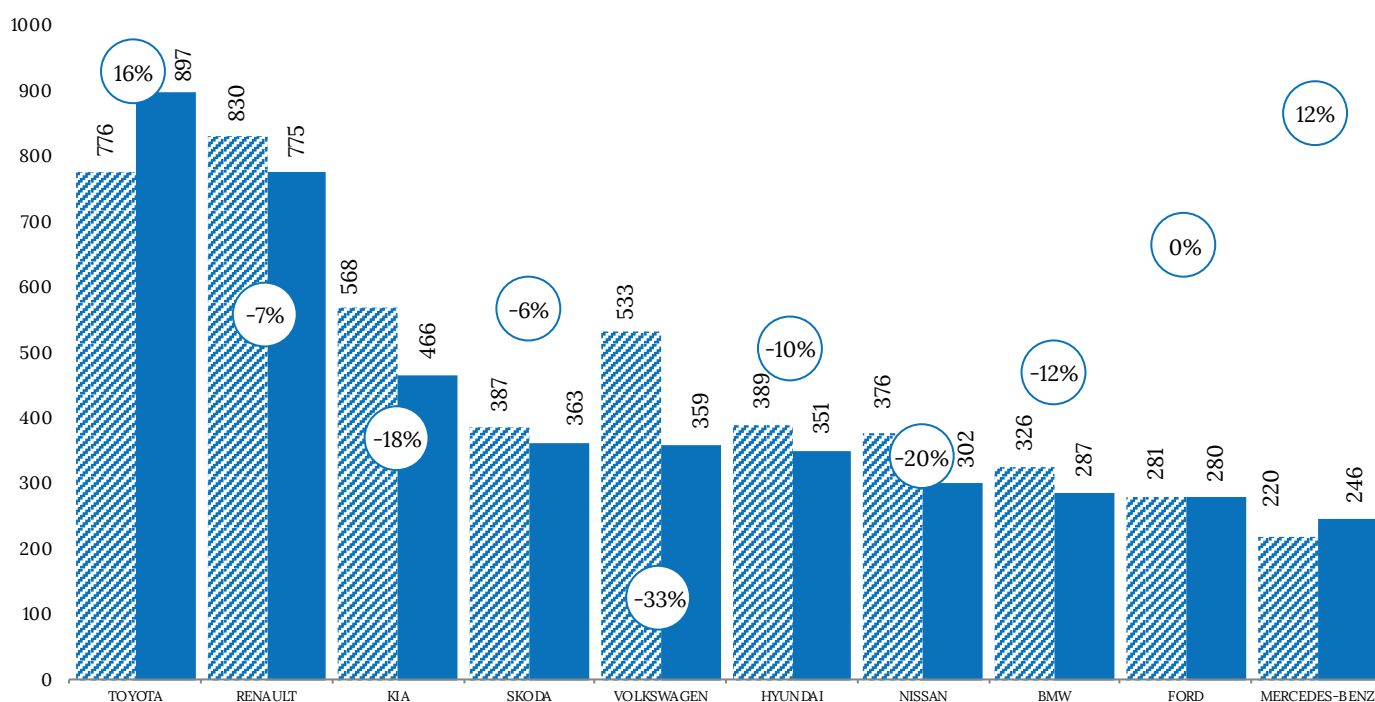
(шт. та % росту до попереднього місяця)



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

ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

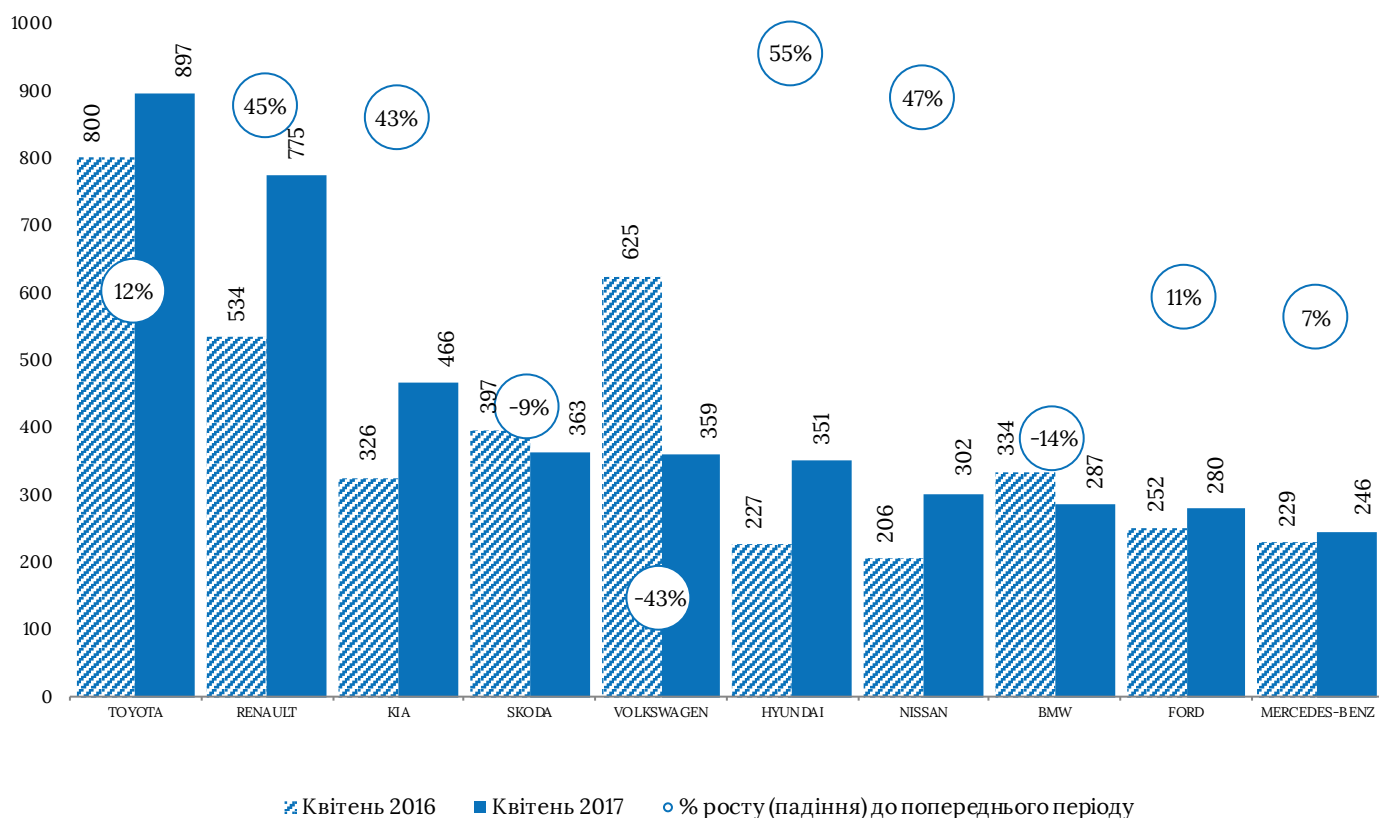
(березень 2017 та квітень 2017, шт. та % росту період до періоду)



▨ Березень 2017 ■ Квітень 2017 ○ % росту (падіння) до попереднього періоду

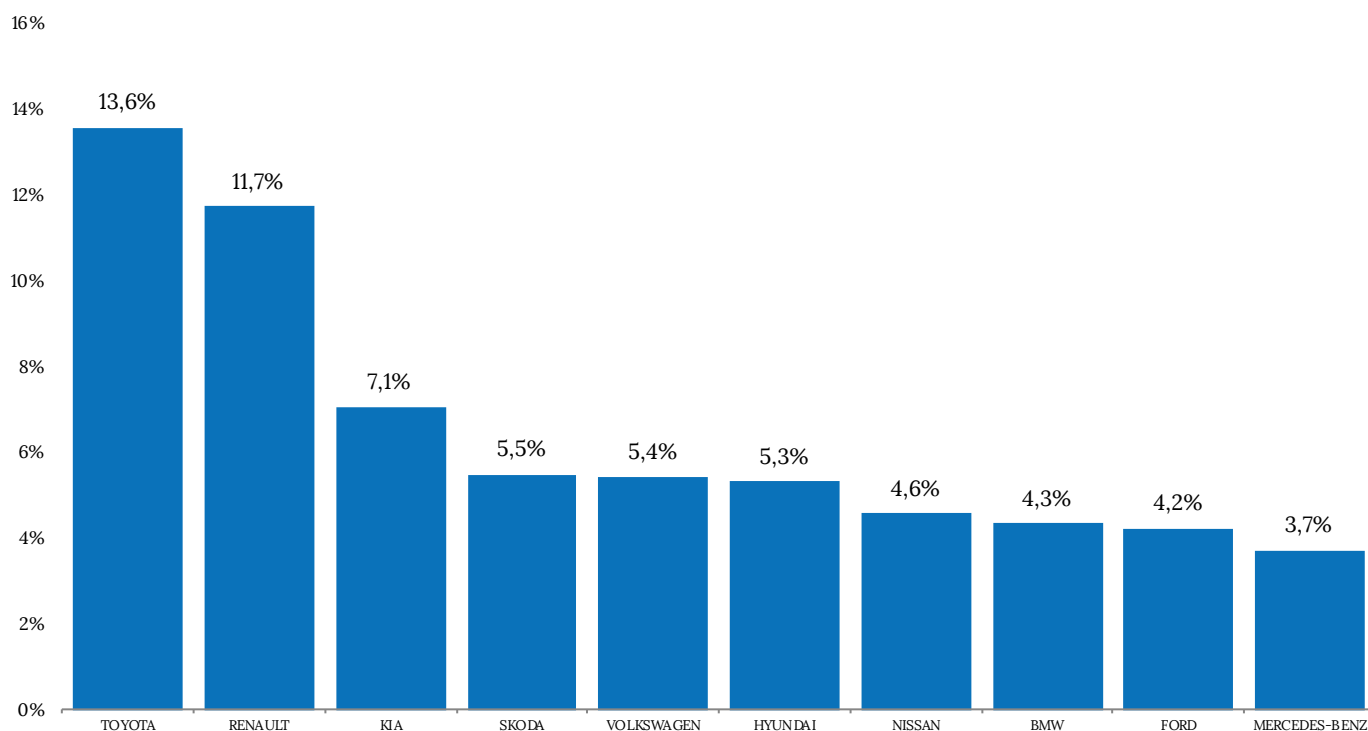
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

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



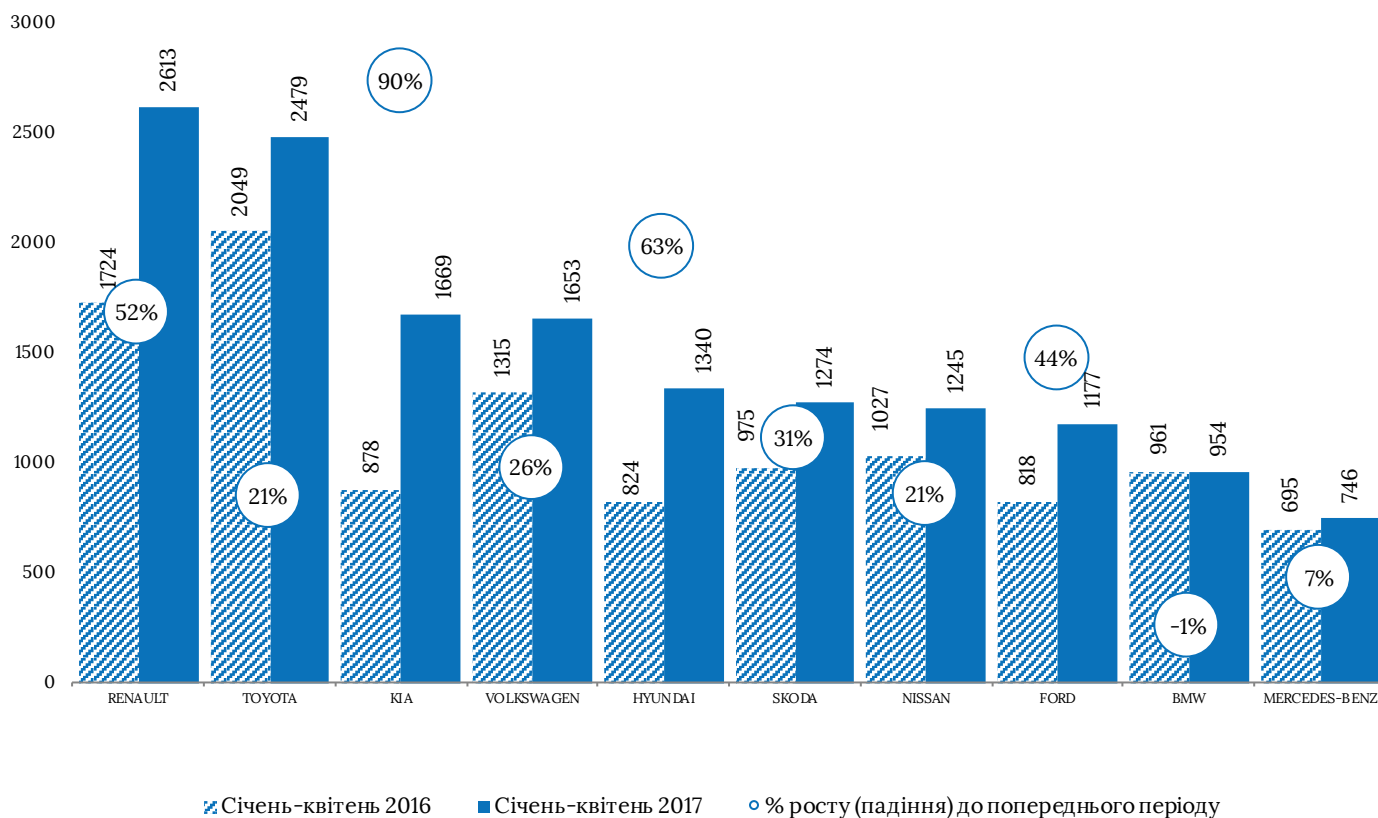
РЕЙТИНГ ПРОДАЖІВ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(квітень 2017, % від усіх проданих легкових авто)



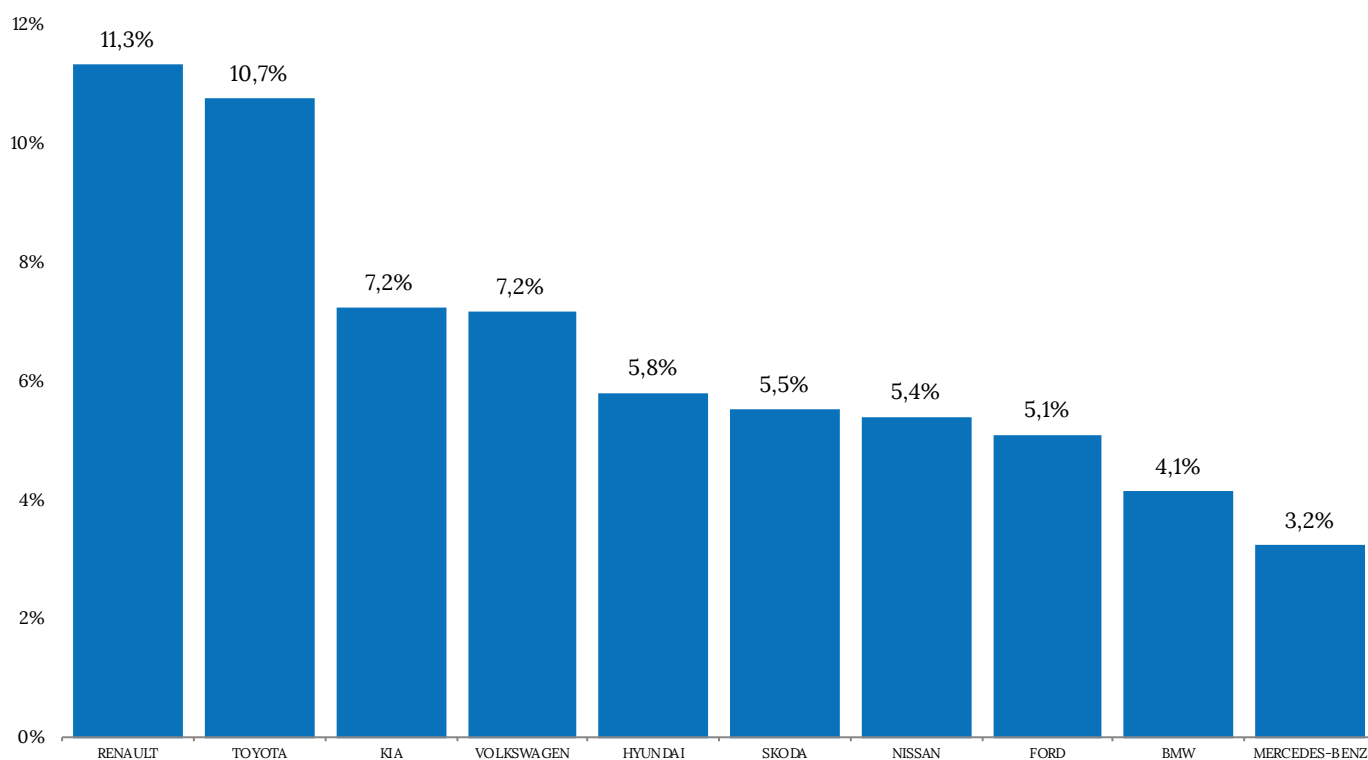
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

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



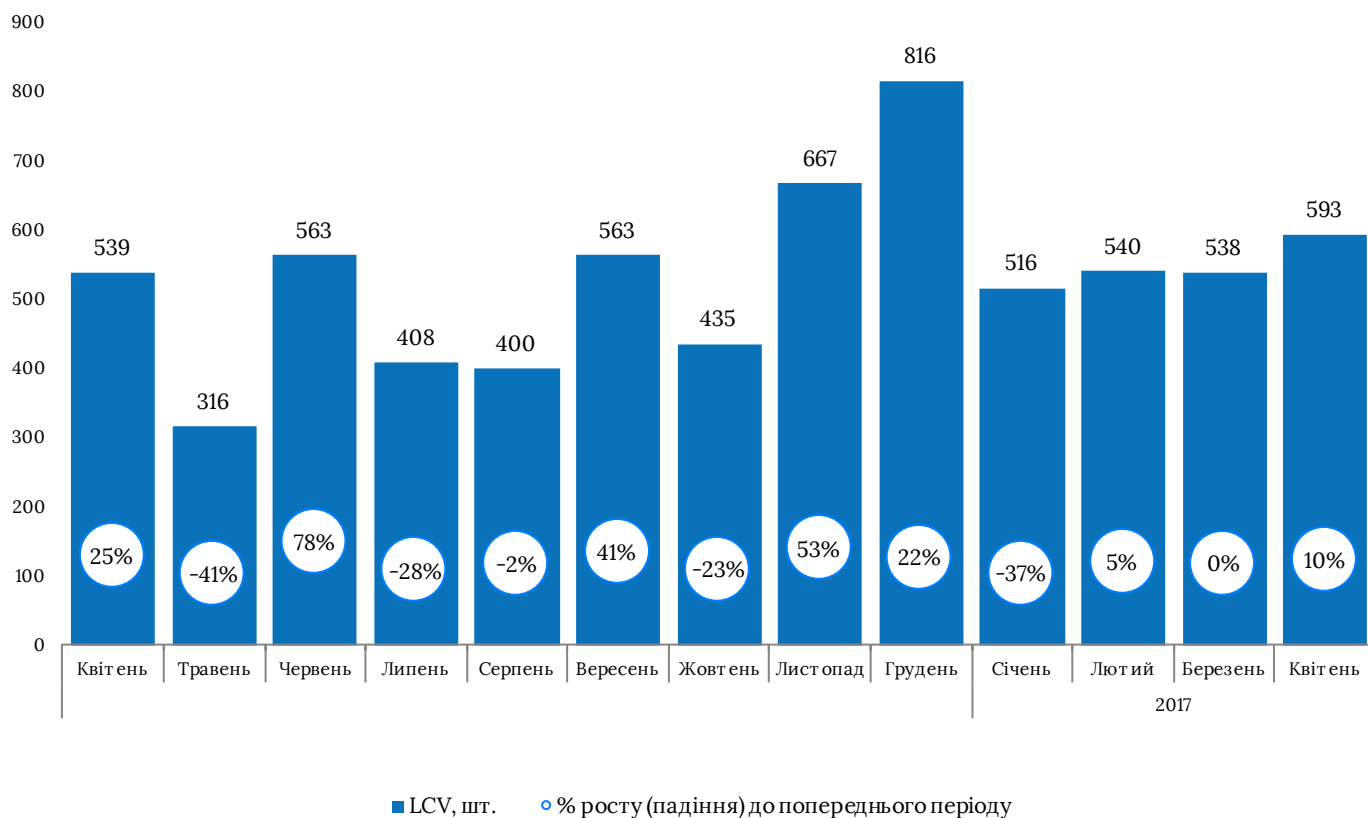
РЕЙТИНГ ПРОДАЖІВ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

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



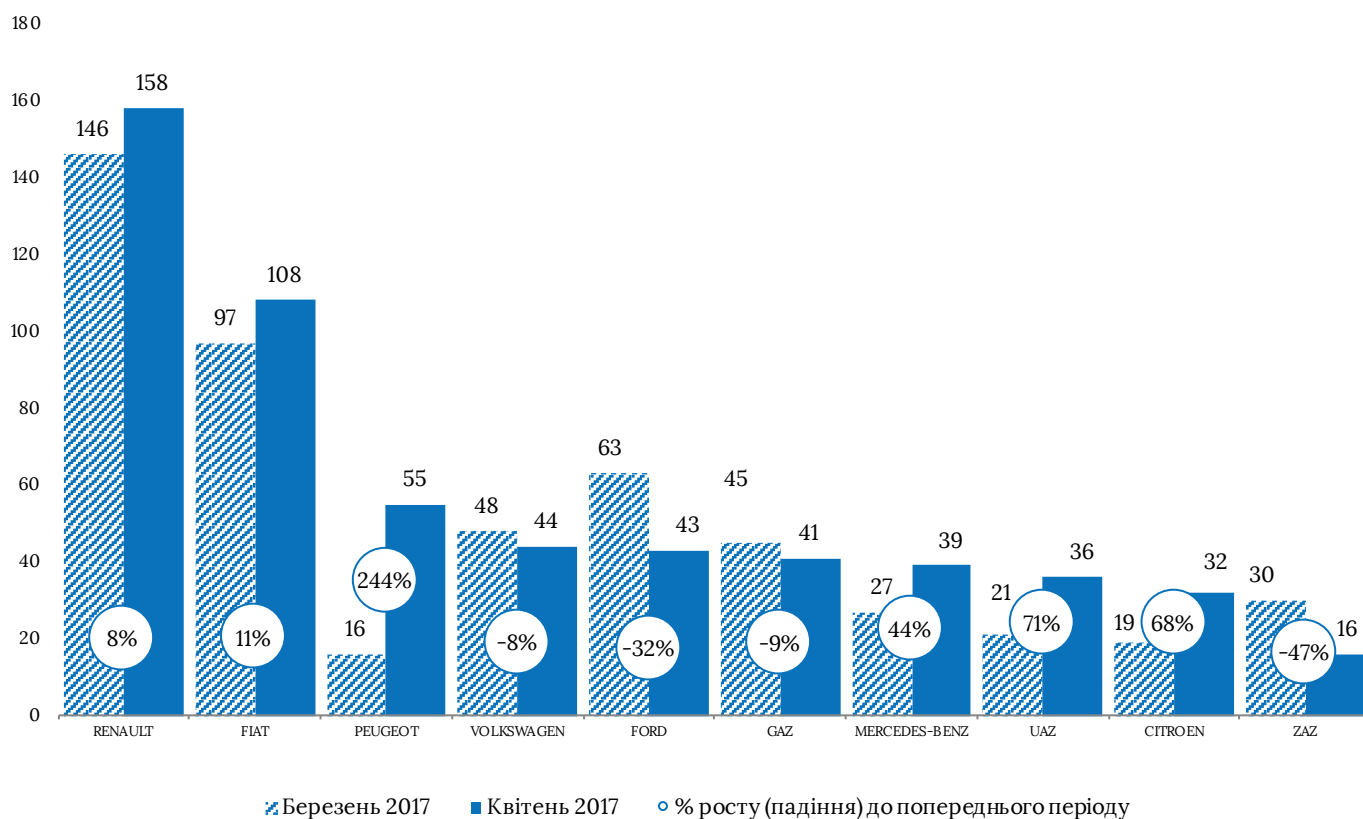
ПРОДАЖИ НОВИХ LCV

(шт. та % росту до попереднього місяця)



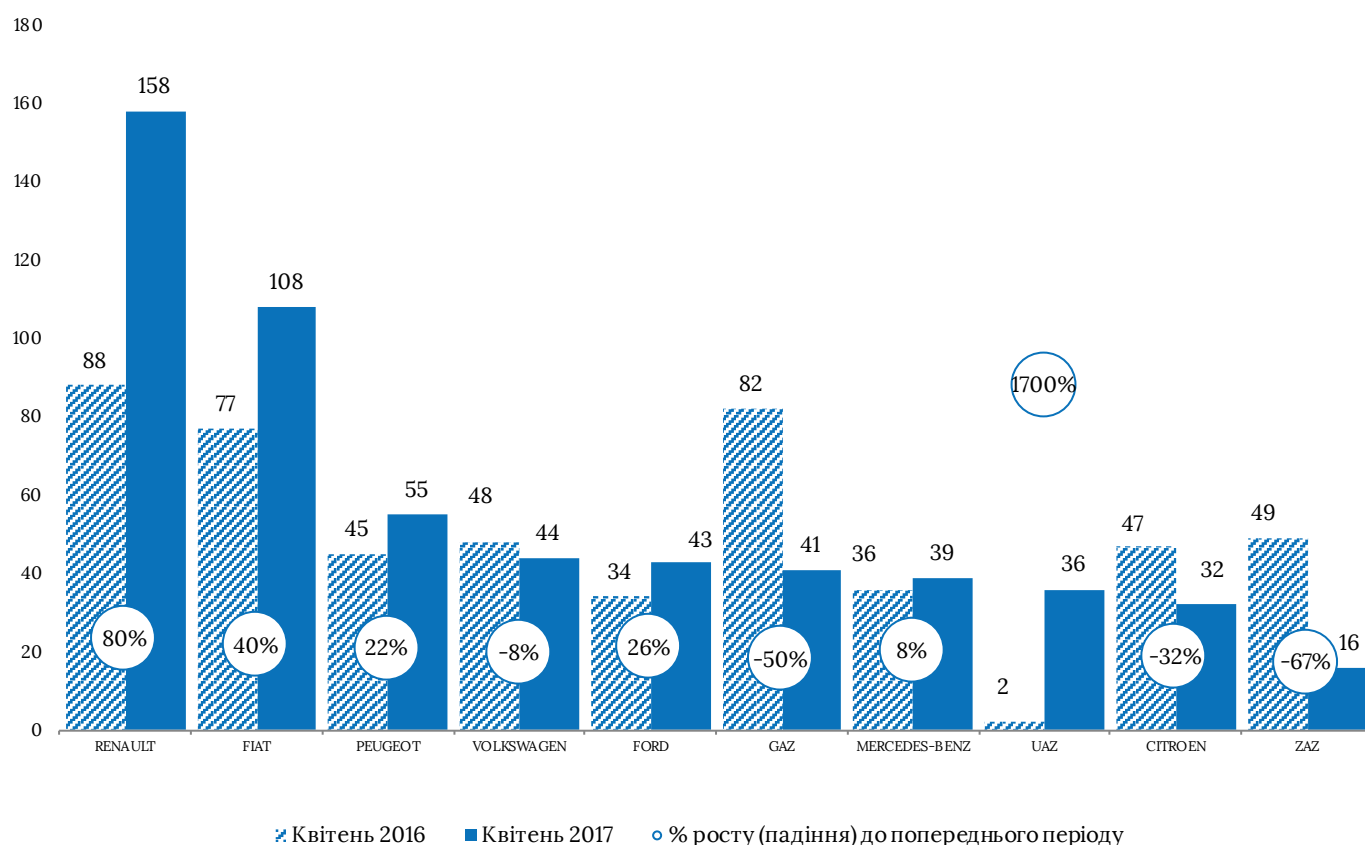
ПРОДАЖИ НОВИХ LCV

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



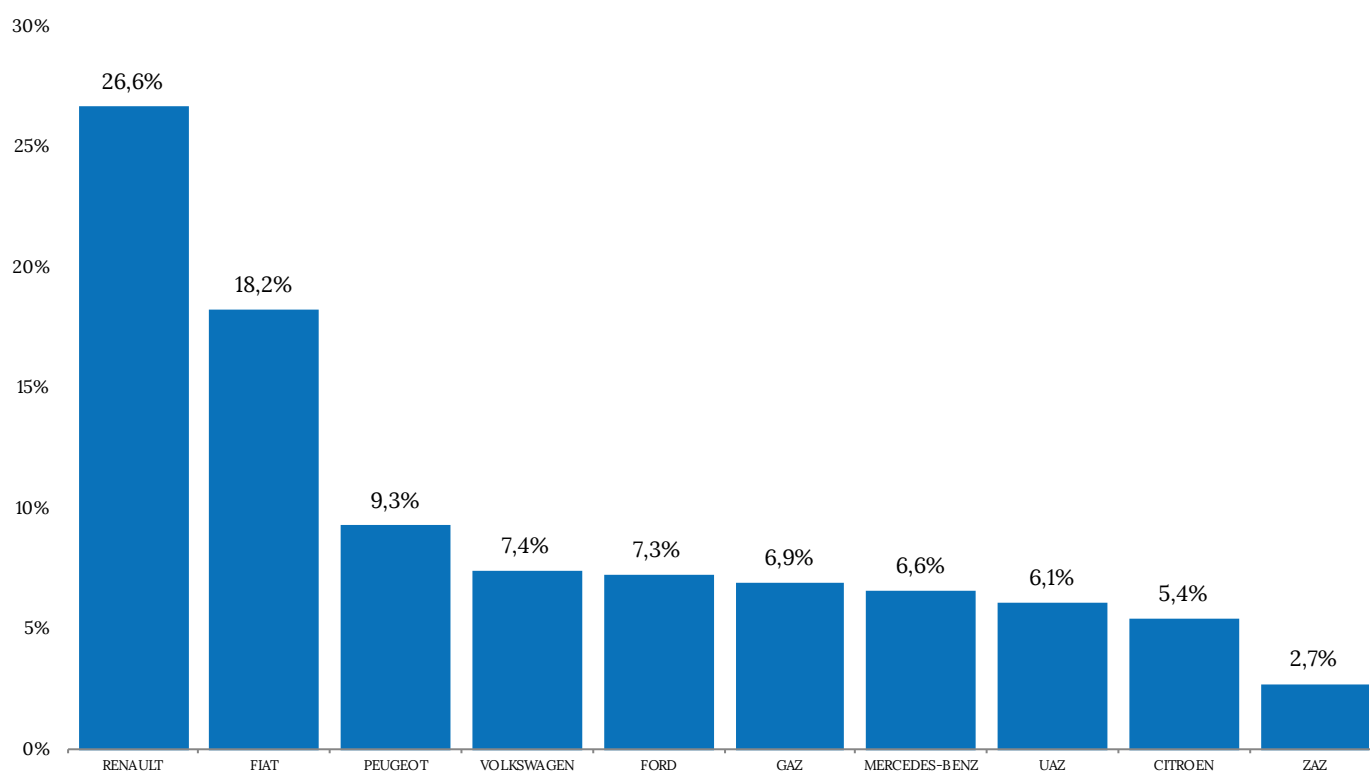
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

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



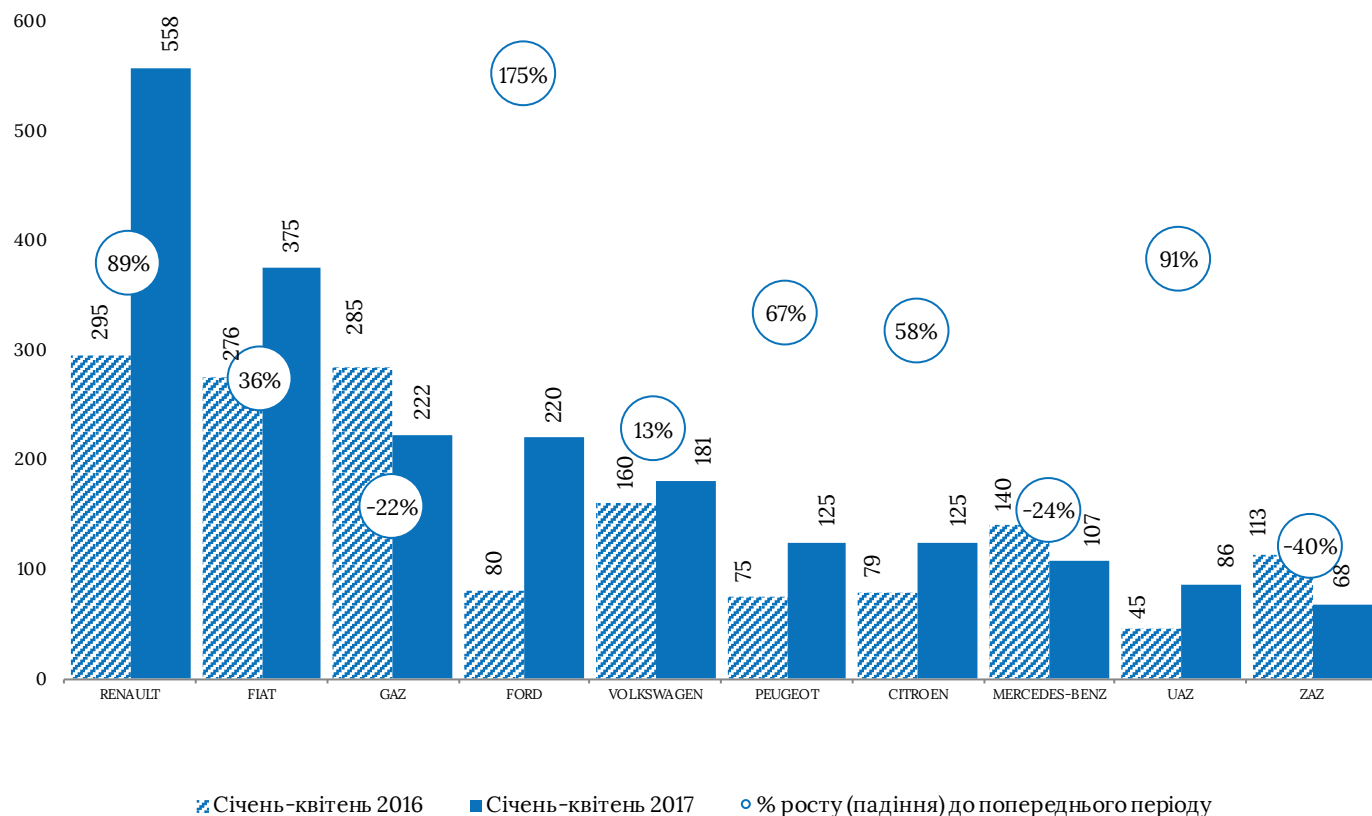
РЕЙТИНГ ПРОДАЖІВ НОВИХ LCV

(квітень 2017, % від усіх проданих lcv)



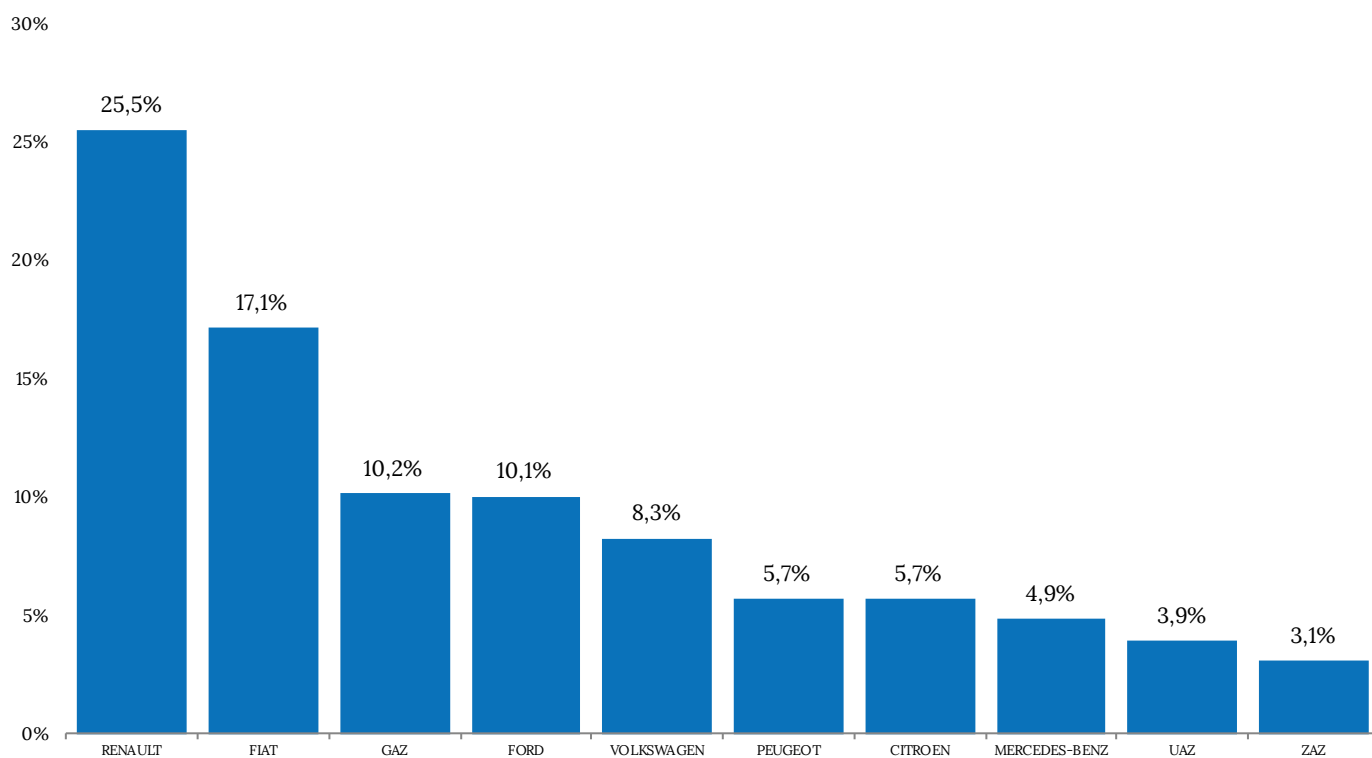
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

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



РЕЙТИНГ ПРОДАЖІВ НОВИХ LCV

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





Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

№5 (46) від 31.05.17

**Офіційне видання Федерації роботодавців
автомобільної галузі України**

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

Росповсюджується безкоштовно в електронному вигляді.