



ФЕДЕРАЦІЯ РОБОТОДАВЦІВ
АВТОМОБІЛЬНОЇ ГАЛУЗІ

№6 (59) ВІД 26.06.18

Review

AUTOMOTIVE INDUSTRY

ЄВРОБЛЯХИ: ПОЧАТОК КІНЦЯ?

У Верховній Раді зареєстрували два законопроекти щодо автомобілів на єврономерах.

ДИЗЕЛЬНИЙ БАН

У Німеччині вступили в силу перші заборони для дизельних авто.

АВТОНОМНІ ГРАВЦІ

Глава Renault виключив можливість покупки компанією партнерів по альянсу – Nissan і Mitsubishi.

РОЗВІНЧУЮЧИ СТРАХИ

Google, Lyft та Uber об'єднуються, щоб разом переконувати у безпеці робоавтомобілів.



РОЗПОВСЮДЖУЄТЬСЯ БЕЗКОШТОВНО



Review

AUTOMOTIVE INDUSTRY

№6 (59) від 26.06.18

**Офіційне видання Федерації роботодавців
автомобільної галузі України**

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

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: autocentre.ua

ЗАМІСТЬ ПЕРЕДМОВИ

Вже майже два роки вся автомобільна галузь – від імпортерів і дилерів та виробників до пересічних автовласників разом з Парламентом та іншими небайдужими органами влади, чи то тими, хто цю небайдужість активно вдає, – намагається вирішити одну проблему.

Проблему, яка не зводиться тільки до масового напливу автомобілів на єврономерах. Проблему, яка скоріше відображає більш масштабну катастрофу зневаги до верховенства права. Проблему, яка віддзеркалює ставлення суспільства до держави та її функцій загалом. Проблему, до якої призвели диспропорційна система акцизів на імпортні автомобілі і, фактично, інституційна неспроможність держави виконувати контролюючі функції. Проблему, яку не можна вирішити в площині законодавства, адже її корінь набагато глибше чинних нормативно-правових норм. Ця проблема – зневага до суспільних норм окремою частиною громадян та загравання чинної влади з електоратом, який ці суспільні норми порушує, навіть не крадькома, а відверто і показово, намагаючись диктувати повсякчас правила гри не тільки співгромадянам, а й системі держуправління.

І от нарешті. Ситуація з автомобілями на іноземних номерах нібито зсунулася з мертвої точки. І ось світ побачили «комітетські» законопроекти, які пропонують просту та про-

зору систему акцизів на імпорту вживаних автомобілів.

Відтак, запропоновані документи не намагаються ліквідувати самі лише симптоми, що виникли внаслідок зловживання законодавством тисячами громадянами. Натомість вони лікують першопричину, власне корінь хвороби, змінюючи саму систему оподаткування.

Можна довго сперечатися, чому запропоновані законопроекти гарні або погані. Навряд чи можливо створити документ, який би влаштував усі сторони конфлікту. Однак правда у тому, що дотепер після більше року спроб і обіцянок це єдина конструктивна спроба врегулювати ситуацію.

Чи могли б бути пропозиції ще кращими – можливо, але в поточній ситуації краще – ворог хорошему. Адже суть не в тому, яким буде власне текст цих законопроектів, суть не в правильно розставлених комах, суть навіть, як це не дивно, не в базових ставках оподаткування... Суть в іншому – у прозорості, раціональності і базовому принципі «закон один для всіх». А найголовніше як завжди на поверхні, адже у сухому залишку важливо тільки те, як будуть виконуватися ці законопроекти та чи будуть виконуватися взагалі. Надія є, інструменти запропоновані, справа за виконанням та інституційною спроможністю. Почекаємо... Побачимо...

117,5%

ІНДЕКС ЦІН ВИРОБНИКІВ
ПРОМИСЛОВОЇ ПРОДУКЦІЇ

106,1%

ОБОРОТ РОЗДРІБНОЇ
ТОРГІВЛІ

113,2%

ІНДЕКС СПОЖИВЧИХ ЦІН

* За січень-травень 2018 до січня-травня 2017 року, Аерастат



ЄВРОБЛЯХИ: ПОЧАТОК КІНЦЯ?

У Верховній Раді зареєстрували два законопроекти щодо автомобілів на єврономерах.

фото: automia

У Верховній Раді зареєстровано «комітетські» законопроекти про зміну правил розмитнення автомобілів. Ці документи створювалися в ході неодноразових перемовин між нардепами та активістами, представниками торгового автобізнесу, автовиробниками та профільними міністерствами. Аналіз змін розмитнення в Україні за умови прийняття законопроектів №8847 та №8848 опублікувало видання [AUTO.RIA](#).

Скасування вимоги відповідності нормам «Євро»

Замість жорсткого обмеження, яке діє зараз (автомобіль, що імпортується, має відповідати Євро-5(6) та бути випущеним не раніше 2010 року), будуть введені коригуючі коефіцієнти акцизу, прив'язані до віку машини. Чим новіше авто – тим менша ставка, чим більший вік транспортного засобу – тим більше доведеться сплатити акцизу під час розмитнення. Наскільки розмитнення буде дешевшим чи дорожчим, розглянемо у наступному розділі.

Нові принципи розрахунку акцизу при розмитненні авто Замість існуючої шкали з

діапазонами об'ємів двигунів та віку легкових авто (нові, до 5 років, старші 5 років) застосовуватиметься єдина формула та дві базових ставки. Окремо буде прописаний акциз для електромобілів (про це нижче). Отже, для бензинових авто «базова ставка» (БС) складатиме 50 євро, для дизелів – 75 євро. Визначатиметься розмір акцизу за формулою:

Базова ставка * (об'єм двигуна куб см/1000) * вік (років) = акциз

Для прикладу розрахуємо розмір акцизу для 5-річного бензинового авто з двигуном 1,6 л. Помножимо 50 євро (БС для бензинових авто) на коефіцієнт об'єму двигуна (1595 куб. см/1000), тобто множитимемо на 1,595, в результаті отримаємо 79,75, та ще раз помножимо це число на вік авто, але враховуючи лише повні календарні роки, тобто для 5-річного авто фактичний вік становитиме 4 роки. $79,75 \times 4 = 319$ євро.

Логіка застосування цієї формули доволі проста: менший об'єм двигуна – менший акциз, та навпаки. Новіше авто – дешевше розмитнення, старіше – дорожче.

Відповідно, здійснивши попередні розрахунки, кожен потенційний покупець вживаного авто з-за кордону самостійно зможе прийняти рішення, наскільки для нього вигідна кожна окремо взята потенційна покупка.

Акциз для електромобілів

Звісно, хотілось би бачити «нульові ставки» на електрокари і надалі, але «електрички», скоріш за все, з наступного року доведеться розмитнювати. Щоправда, замість тимчасово «замороженої» ставки акцизу 109 євро за 1 автомобіль пропонується застосувати просту формулу: $1 \text{ кВт} \cdot \text{год} \text{ ємкості тягової батареї} = 1 \text{ євро}$. Незалежно від віку автомобіля. Тому, фактично, акциз на одну з найдорожчих версій Tesla Model X P100D становитиме 100 євро, – навіть менше, ніж було раніше. А для більшості масових електрокарів розмір цього збору буде коливатися в межах 20-40 євро. А ще «дістанеться» гібридам – для них встановлять єдину ставку 100 євро за 1 ТЗ, що значить, нарешті ці авто перестануть відносити до категорії машин із ДВЗ.

«Євробляхи» таки легалізують?

Виходить, що так, але... Якщо нерозмитнене авто «чисте», тобто не знаходиться в розшукових базах Інтерполу, не «злетіло» з реєстрації в країні приписки (за відсутність страхування, не пройдений техогляд, несплату транспортних податків), та якщо є «живий» власник, готовий укласти угоду купівлі-продажу без «додаткових платних умов». Для «легалізації євробляхи» доведеться виїхати нею у країну реєстрації, зняти там з обліку та заїхати в Україну вже у режимі «імпорт». Ну і, звісно, все відбудеться за умови, що розмір митних платежів буде посилюючим для водія самої «євробляхи».

Оголосіть весь список, будь ласка

Не акцизом єдиним буде проведена «легалізація євроблях», чи, зрештою, розмитнення будь-якого автомобіля, який ввозитиметься на митну територію України. Доведеться спершу сплатити мито, тоді вирахувати акциз (якщо описана формула буде узаконена), та до всього-всього (тобто вартість авто плюс мито плюс акциз) додати ще 20% ПДВ. Тоді й матимемо повну суму розмитнення. Послуги брокера, збір за першу реєстрацію, вартість виїзду-вїзду «євробляхою», «відкупне» власнику-іноземцю у ці розрахунки не включено.

А «чорний ящик буде»?

Звісно, адже без розділу, в якому перелічені всі «запобіжні механізми» проти подальшої експлуатації наявних та ввезення нових «євроблях», законопроект на реєстрацію і не подавався б. Така була умова, і її дотримано.

Нерезидент (це про схему із «верблюдами») зможе ввозити не більше 1 автомобіля. Для другого і наступних вимагатиметься внесення фінансової гарантії, тобто застави у розмірі суми повного розмитнення. Авто, ввезене у режимі «транзит» чи «тимчасове ввезення» зобов'язані передавати будь-кому іншому, за порушення – штраф у розмірі 34 тис грн. Таку ж відповідальність передбачено за використання авто на «євробляхах» для підприємницької діяльності (наприклад, в якості таксі), та за його розукомплектування.

Якщо за кермом не та особа, яка ввозила машину на територію України, застосовуватимуться інші штрафи. За порушення строку тимчасового чи транзитного ввезення – 8500 грн.

Стільки ж і за використання для підприємницької діяльності та за розукомплектування. Сума ніби й не критично висока, якби не пункт «повторне порушення» – у такому випадку штраф становитиме 17 000 грн, плюс позбавлення водійських прав на рік та ще й вилучення авто на додачу.

Дістанеться й «пересічникам». Розміри штрафів зростуть: за порушення встановлених термінів можуть «виписати» від 170 грн (це за 1 протерміновану добу) до 170 000 грн (на 31-й день), та навіть конфіскувати авто.

А хто мене зупинить?

Робитиме це поліція, яка отримає повне право зупиняти авто на іноземній реєстрації, встановлювати особу водія, та за допомогою автоматизованої системи обміну інформацією перевіряти все, що стосується «євробляхи» – коли вона була ввезена, ким, та всі інші деталі. При виявленні порушення, патрульний буде в праві накласти штраф і передати інформацію на митницю.

Враховуючи розміри штрафів та закладені у законопроектах механізми налагодження комунікацій між держорганами, продовжувати «євробляхувати» стане навряд чи вигідно.

Шанси?

Згідно пункту 4.1.9 Податкового кодексу, зміни до будь-яких елементів податків та зборів можуть вноситись не пізніше, як за 6 місяців до початку нового бюджетного періоду. Період цей настає 1 січня кожного року. Отже, якщо зазирнути в календар, до кінця червня залишаються лічені дні, в які описані законопроекти мають бути «проголосовані» та стати законами. Нардепам варто поквапитись.

Офіційно: позиція Федерації роботодавців автомобільної галузі

Автомобілі на іноземних номерах – це болюче питання для українського суспільства, що залишається у «підвішеному» стані вже майже півтора роки та яке з кожним днем все більше загострює соціальне напруження у країні, зумовлене виникненням систем подвійних стандартів, де одні громадяни слідують букві закону, а інші активно використовують шпарини у законодавстві та використовують соціальні протести як спосіб шантажування влади.

На сьогодні можна з прикрістю констатувати, що проблема набрала загрозливих масштабів. За даними Державної фіскальної служби, станом на кінець квітня 2018 року в Україні незаконно перебували 317 тис. автомобілів з іноземними номерами. Для порівняння – ще рік тому (станом на кінець червня 2017 року) таких авто було 52 тис. Відтак, менше ніж за рік кількість порушників існуючого законодавства зросла аж у 6 разів. В результаті лібералізації ввезення б/в автомобілів та затягування ситуації з автомобілями на іноземних номерах, за підрахунками AUTO-Consulting, загальні втрати держави тільки від митниці обчислюються 19,2 млрд гривень.

Зважаючи на вищезазначене та гостру соціальну ситуацію, яка склалася внаслідок тривалого неконтрольованого ввезення автомобілів на іноземній реєстрації, Федерація роботодавців автомобільної галузі висловлює наступне:

1. Ми підтримуємо спроби органів влади врегулювати ситуацію та будь-які кроки у цьому напрямі, зокрема, запровадження жорсткого контролю за переміщенням і використанням транспортних засобів, зареєстрованих в інших державах.

2. Ми застерігаємо щодо лібералізації ввезення вживаних автомобілів в Україну без дотримання вимог екологічних стандартів Євро та закликаємо встановити технічні і фінансові бар'єри для захисту українського ринку від застарілого автотранспорту. Прописаний у законопроектах відхід від екологічних стандартів Євро йде у розріз з європейськими тенденціями посилення екологічних норм щодо шкідливих викидів у повітря від транспортних засобів. Дотримання норм Євро – це питання екології нашої держави, і воно не має вирішуватися в економічній площині крізь призму лібералізації ввезення вживаних автомобілів з інших країн, особливо зважаючи на критично низький рівень середнього віку українського автомобільного парку – 19,6 років, та «лідерські» позиції України у цьому антирейтингу – друге місце у світі після Куби.

3. Ми розуміємо вимушену необхідність пошуку компромісного рішення, адже за наявних умов збереження статусу кво заводить ситуацію у глухий кут. Запропоновані законопроекти – це поки що єдина конструктивна спроба врегулювати проблему з неконтрольованим ввезенням таких автомобілів. Разом з тим, наголошуємо на нагальній потребі запровадити жорсткий контроль для запобігання подібним зловживанням законодавством у майбутньому.

4. У запропонованому варіанті законопроекти №8487 та №8488 не можуть бути підтримані без запровадження обмежень на ввезення автомобілів, що не відповідають екологічним стандартам Євро.

Федерація роботодавців автомобільної галузі підтримує спробу Комітету з питань податкової та митної політики ВР врегулювати проблему, яка склалася з автомобілями на іноземній реєстрації, та закликає депутатів Верховної Ради якомога швидше розглянути і прийняти запропоновані законопроекти №8487 і №8488 за умови збереження дії екологічних стандартів Євро та забезпечити виконання прийнятих законів одночасно із запровадженням заходів для запобігання подібних порушень при ввезенні вживаних автомобілів у майбутньому.



ДИЗЕЛЬНИЙ БАН

У Німеччині вступили в силу перші заборони для дизельних авто.

У Гамбурзі 31 травня вступили в силу перші у ФРН заборони для автомобілів з дизельними двигунами.

Заборони введені на двох ділянках магістральної траси в районі Альтона. Одна з ділянок має протяжність у 580 метрів, інша – у 1,6 км, повідомляє [DW](#).

В одному з випадків заборона поширюється лише на вантажівки, які не відповідають екологічному стандарту Євро-5, а в іншому – і на легкові автомобілі нижче стандарту Євро-6. Для жителів, які проживають в районі даних ділянок, передбачені винятки, а для інших – об'їзні шляхи.

Перевірки та штрафи

Поліція Гамбурга на першому етапі буде інформувати автомобілістів про введені обмеження і здійснювати вибіркові перевірки транспорту. Після перехідного періоду, за порушення будуть стягуватися штрафи в розмірі 25 євро для легкових і 75 євро – для вантажних автомобілів.

Влада Гамбурга ввели перші обмеження на дизельні автомобілі після того, як у лютому Федеральний адміністративний суд у Лейпцизі дозволив містам і комунам вводити відповідні заборони в цілях зниження вмісту окису азоту в повітрі.

Символічний крок

Екологічні організації, однак, розцінили дії гамбурзької влади як суто символічний крок.

«Недостатньо зробити менш забрудненими лише кілька сот метрів вулиці. Більш чистого повітря для усіх можна домогтися лише шляхом допуску у центральні райони міст невеликої кількості автомобілів», – заявив представник «Гріпіс» Ніклас Шінерль (Niklas Schinerl).

Міністр транспорту ФРН Андреас Шойер (Andreas Scheuer) висловив надію на те, що Гамбург не стане початком цілої хвилі заборон для дизельних автомобілів. Він нагадав, що якщо в 2016 році норми забруднення повітря порушувалися в 90 містах Німеччини, то в 2017-му – вже тільки у 66.

А хто ще?

Лахен може стати другим містом ФРН, в'їзд в який для старих автомобілів з дизельним двигуном буде заборонений. Місцевий адміністративний суд зобов'язав міську владу обмежити в'їзд в місто для дизельного транспорту до січня 2019 року, щоб привести якість повітря у відповідність з нормами Євросоюзу, повідомляє [Bild.de](#)

Обмеження будуть введені, якщо владі міста не вдасться очистити повітря іншими способами.



АВТОНОМНІ ГРАВЦІ

Глава Renault виключив можливість покупки компанією партнерів по альянсу – Nissan і Mitsubishi.

photo: asiatick.com

Генеральний директор Renault SA Карлос Гон виключив можливість купівлі французькою автомобілебудівною компанією своїх партнерів Nissan Motor Co. і Mitsubishi Motors Corp, повідомляє [Інтерфакс Україна](#).

Кожен, хто захоче, щоб Nissan і Mitsubishi Motors стали підрозділами Renault в її повній власності, має нульові шанси на досягнення цього результату, заявив К. Гон під час виступу на щорічних зборах акціонерів Mitsubishi Motors.

К. Гон є головою рад директорів як Nissan, так і Mitsubishi Motors.

Головний виконавчий директор Nissan Хірото Саїкава раніше заявляв про те, що виступає проти об'єднання з Renault і хотів би, щоб компанії залишилися незалежними.

Альянс трьох автовиробників Renault-Nissan-Mitsubishi – є успішним значною мірою завдяки К. Гону, який, як очікується, може залишити посаду голови французької компанії в 2022 році, пише газета The Wall Street Journal.

Раніше він заявляв, що до цього часу хотів зробити альянс «необоротним». Автовиробники відмовлялися називати заходи, які могли б призвести до цього, однак тепер стає ясно, чого вони не планують робити.

Ці коментарі К. Гона виключають просте придбання французькою компанією японських партнерів. Тим часом, злиття їхніх операцій

домогтися буде складно через позицію Х.Саїкави, який побоюється, що подібна угода може викликати протести серед співробітників компанії.

«Останнє, чого ми хочемо досягти за рахунок зближення трьох компаній, це зробити щось, що демотивує людей, створивши у них відчуття, що вони працюють на когось іншого. Це головний момент», – заявив К.Гон.

К.Гон діяв якості арбітра і зберігав нейтралітет, прагнучи при цьому домогтися того, щоб в рамках альянсу забезпечувався поділ витрат і обмін технологічними досягненнями.

За словами Х.Саїкави, альянс раніше працював, слідуючи за «домашніми завданнями», виданими К.Гон.

Його заміна буде важко здійснюваним завданням, проте трьом компаніям доведеться знайти способи управляти альянсом без такої великої постаті, як К.Гон, заявив Х.Саїкава.

Renault володіє більше 43% Nissan, в той час як останньому належить 15% Renault – такий дисбаланс пов'язаний з тим, що японський автовиробник перебував на межі банкрутства в той момент, коли відбувався обмін акціями.

На даний момент Nissan є більш прибутковим, ніж Renault. Mitsubishi увійшла до альянсу після того, як Nissan придбав її частку в 2016 році.



РОЗВІНЧУЮЧИ СТРАХИ

Google, Lyft та Uber об'єднуються, щоб разом переконувати у безпеці робоавтомобілів.

За даними Американської асоціації автомобілістів, майже 73% з острахом їздять у автомобілях без водія. Робомобілі також лякають самих водіїв, загрожуючи звільненням – це майже мільйон людей у США, включаючи таксистів. Так, експерти Goldman Sachs Economics Research в минулому році припустили, що на піку запровадження таких технологій щомісяця втрачатимуть роботу 25 000 американських водіїв, тобто 300 000 чоловік в рік.

Почасти через ці тривожні очікування Google, Lyft та Uber оголосили про створення коаліції, яка має розвіяти страхи та пропагувати позитивні сторони робоавтомобілів.

Група отримала назву «Партнерство для транспортних інновацій та можливостей» (Partnership for Transportation Innovation and Opportunity). Серед її учасників також Ford, Toyota, Daimler, Waymo, FedEx і Американська асоціація компаній вантажного автотранспорту.

Учасники союзу передбачають, що перехід до технологій безпілотного водіння неминучий, але до нього необхідно добре підготуватися. Місія РТІО – оцінити вплив технології на життя людей. Питання про те, наскільки неупередженою буде ця оцінка залишається відкритою.

Офіційна мета нової коаліції полягає в тому, щоб розвіяти побоювання пасажирів і водіїв щодо найближчого майбутнього, в якому ав-

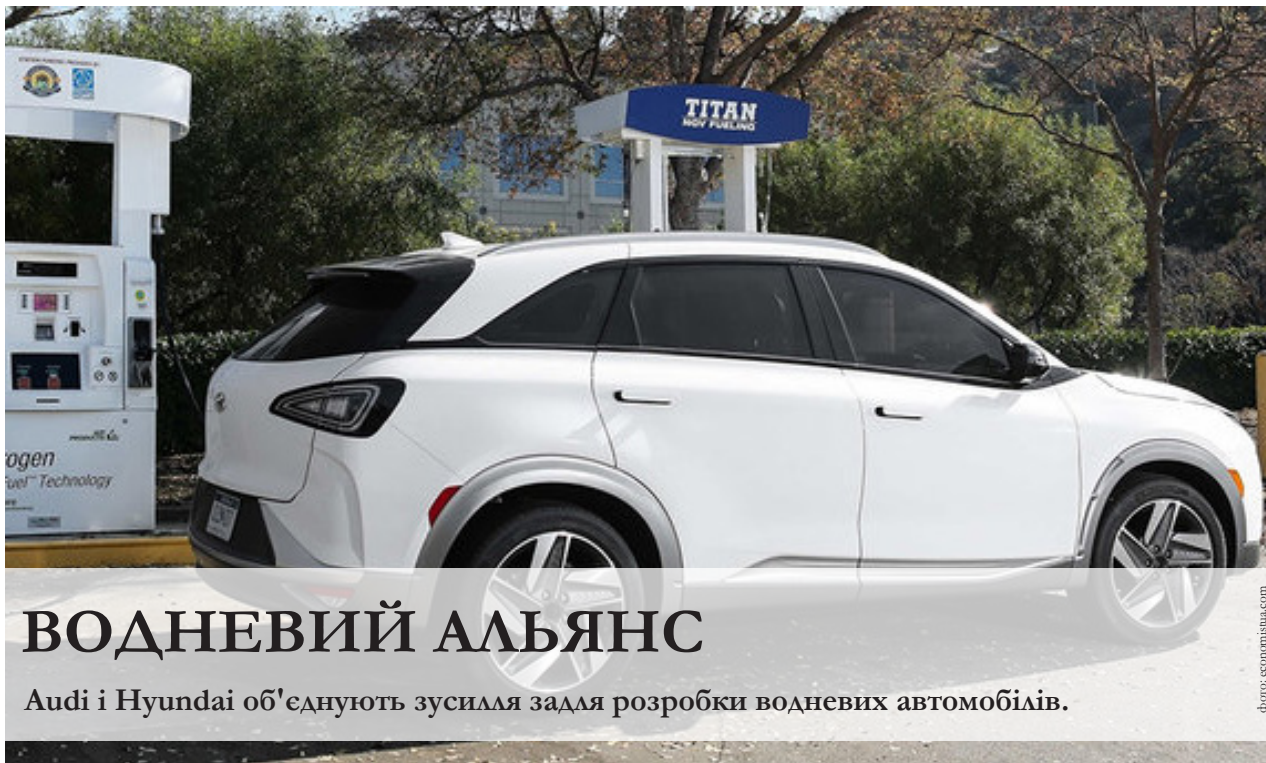
тобуси, вантажівки та таксі не потребуватимуть водіїв.

Асоціація планує скористатися вже напрацьованим досвідом деяких компаній для підготовки продуманого і заснованого на фактах розуміння можливого негативного впливу автономних автомобілів. Вона також хоче проводити інформаційно-просвітні кампанії для роз'яснення існуючих і короткострокових можливостей кар'єрного зростання власників комерційних автомобілів.

Компанії обіцяють, що докладуть усіх зусиль, щоб перехід на нові технології для всіх сфер бізнесу стався якомога легше.

«Турбота про безпеку робітників і суспільства – найголовніше для РТІО. Безпечне розгортання технології [автономного водіння] має основоположне значення для забезпечення найкращих можливостей для працевлаштування, тому ми плануємо залучати різні зацікавлені сторони до співпраці», – сказав виконавчий директор групи Морін Вестфаль (Maureen Westphal).

Для деяких учасників РТІО це вже не перша лобістська ініціатива в сфері автономного водіння. У 2016 році Google, Volvo, Lyft та Uber створили організацію Self-Driving Coalition for Safer Streets, яка працює з законодавцями, регуляторами і громадськістю, щоб реалізувати переваги робоавтомобілів в соціальному плані і в безпеці.



ВОДНЕВИЙ АЛЬЯНС

Audi і Hyundai об'єднують зусилля задля розробки водневих автомобілів.

Audi і Hyundai підписали угоду, в рамках якої обидва виробники будуть ділитися одним з технологіями виробництва водневих паливних осередків і займуться спільними розробками в цій галузі, повідомляє [AUTO.RIA](#).

Мета угоди полягає в тому, щоб просунути на ринок транспортні засоби з водневим паливним елементом. Досі такі машини відставали від батарейних електрокарів, які дешевші і виграють завдяки великій кількості зарядних станцій.

Крім того, договір передбачає поставку всередині нового альянсу вже готових компонентів водневих силових установок, причому напевно це будуть компоненти виробництва Hyundai.

Корейська компанія – серед лідерів з впровадження паливних елементів на автомобілях і з 2013 року виробляє невеликими партіями воднемобіль ix35 FCEV. Крім того, виробник запчастин для Hyundai недавно відкрив складальну лінію з виробництва 3 тисяч готових водневих установок на рік. В майбутньому виробництво планують розширити до десятків тисяч модулів на рік.

У цьому плані Hyundai значно випереджає Audi, який в концерні VW призначений відповідальним за водневий напрям, але так і не представив поки готовий продукт. Разом з тим, об'єднання зусиль корейських розробників з найбільшим у світі автомобільним R&D де-

партаментом, яким є мережа конструкторських бюро Volkswagen, напевно принесе вигоду і вже в недалекому майбутньому може обернутися зниженням собівартості водневих автомобілів. А в разі розгортання серійного виробництва – і підштовхнути до створення повноцінної мережі водневих заправних станцій в Європі.

Зазначається, що угода Hyundai і Audi включає в себе також Kia і Volkswagen.

«Ця угода є ще одним прикладом рішучої прихильності Hyundai до створення більш сталого майбутнього, до найшвидшого способу для дійсно нульового рівня викидів», – сказав заступник голови Hyundai Motor Company Айїсун Чунг в заяві.

Варто відзначити, що дана угода ніяк не пов'язана з недавнім арештом глави Audi Руперта Штадлера за звинуваченням в потуранні «дизельгейту» – подібні угоди готуються багато місяців і цілком можливо, що альянс був запланований самим Штадлером у спробі компенсувати шкоду, завдану гучним скандалом з підміною даних про токсичність вихлопів дизельних машин VW.

Інші автовиробники укладали подібні угоди в минулому. GM і Honda об'єдналися в 2013 році. GM почала поставляти Honda свої батареї наступного покоління. Toyota і BMW також погодилися працювати разом над технологіями зеленого транспорту.



ЛІТАЮЧИЙ КОРАБЕЛЬ

Німеччина схвалила тестування літаючого таксі Pop.Up Next, створюваного компаніями Airbus і Audi.

Уряд Німеччини підписав протокол про наміри, який дає зелене світло початку тестових випробувань літаючого таксі Pop.Up Next біля міста Інгольштадт, пише [ITC.ua](http://itc.ua).

Міністр транспорту Андреас Шойєр заявив, що автономні транспортні засоби, які можуть використовуватися в різних режимах, забезпечують «новий вимір мобільності» і створюють «величезну можливість» для компаній, які вивчають технології літаючих апаратів.

У протоколі не сказано, коли саме почнуться тестові польоти таксі Pop.Up Next. Очевидно, це буде залежати від того, коли компанії зможуть створити функціональні прототипи.

Нагадаємо, проект літаючого таксі Pop.Up Next розвивають Airbus і Audi. Концепт модульного електромобіля, здатного їздити по дорогах і літати, був представлений в рамках Женевського автосалону в 2017 році.

Основою гібрида Pop.Up Next виступає двомісна капсула, яка виконана з карбону і має габарити у 2,6 м довжини при 1,4 м ширини і 1,5 м висоти. Капсулу можна доповнити восьмівітовим модулем для польотів або чотириколісного візком для пересування по дорогах, причому кожен з трьох складових має власний набір акумуляторів.

Цікаво, що вибір конкретного модуля здійснює мобільний додаток Pop.Up, яке аналізує інформацію про заплановану поїздки і визначає найбільш прийнятний спосіб пересування, ґрунтуючись на даних про час, витрати на подорож, трафік і т.д. Модулі для

поїздки по дорогах або польотів самостійно прибувають до капсул з пасажирами і встановлюються, а частина, яка в даний момент не використовується, автоматично відправляється на зарядну станцію, де очікує виклику від чергової капсули.

Повітряний модуль Pop.Up є типовою для квадрокоптера схемою з вісьмома гвинтами, що обертаються в протилежні сторони в чотирьох консолях. У повітряному режимі зліт і посадка здійснюються вертикально, максимальна дальність польоту становить близько 100 кілометрів, при цьому силова установка на 136 кВт (17 кВт на кожен з 8 електромоторів) дозволяє набирати швидкість до 100 км/год. Ємність батарей в повітряному модулі становить 70 кВтг, час на зарядку – 15 хвилин, злітна маса – 600 кг.

«Візок» для пересування по дорогах оснащений електричною силовою установкою на 60 кВт, що приводить в рух пару задніх коліс. Максимальна швидкість руху становить ті ж 100 км/год, а дальність пробігу – 130 км при ємності батарей 15 кВтг.

До літаючих таксі та автомобілів зараз по всьому світу спостерігається підвищений інтерес. Голландська PAL-V вже приймає попередні замовлення на перший в світі сертифікований літаючий автомобіль. А китайський виробник дронів Ehang надасть свої одномісні безпілотники владі Дубая – їх впровадження почнеться цього літа. А компанія Passenger Drone протестувала свій перший пасажирський дрон в Європі.

Конференція «Нова індустріалізація: виробничі можливості регіонів»

21 червня 2018 року представники Федерації роботодавців автомобільної галузі взяли участь у конференції «Нова індустріалізація: виробничі можливості регіонів», яка стала завершальним акордом проведеного Українського індустріального тижня та логічним продовженням найбільшої європейської події в галузі індустріальної політики – European Union Industry Day.

У рамках заходу відбулось представлення директором Департаменту промислової політики МЕРТ Олександром Черних доопрацьованого проекту стратегії індустріального розвитку, який дозволяє сфокусувати увагу на найважливіших аспектах для розбудови економіки.

Велику увагу спікери приділили необхідності розвитку індустріальних парків, зеленої економіки, а також підготовки трудових ресурсів.

Крім того, учасники заходу обговорили аспекти розвитку промисловості Києва, зокрема, було презентовано основні характеристики промисловості столиці, проблемні питання та чинні інструменти підтримки, а також представлено успішні кейси розвитку компаній.

Асамблея української сторони платформи громадянського суспільства Україна- ЄС

Завданням Асамблеї була пріоритизація діяльності УС ПГС з позицій різних сторін: поточних членів, нових організацій та інституцій ЄС, які зацікавлені в активній підтримці громадянським суспільством виконання Угоди про асоціацію. Відкрив засідання Асамблеї Павло Цируль, Голова УС ПГС.

У рамках заходу обговорювалось питання, як різні зацікавлені сторони (Уряд, громадські організації, профспілки, бізнес та інші) оцінюють ефективність виконання Угоди про асоціацію і які основні виклики, пріоритети та завдання вбачають для себе у цьому процесі.

НОВИНИ ФЕДЕРАЦІЇ

ВИРОБНИЦТВО

У травні з заводів України вийшло 442 автотранспортні засоби. Такий обсяг випуску автотранспорту в 90 разів менше травневого результату десятирічної давності, відзначають в асоціації «Укравтопром».

П'ятий місяць поспіль статистику легкового сегменту національного автопрому формують виключно дані про великовузлове складання, яке здійснюється на заводі «Єврокар». У травні на Закарпатті було складено всього 374 Шкоди, що на 39% менше ніж попереднього місяця.

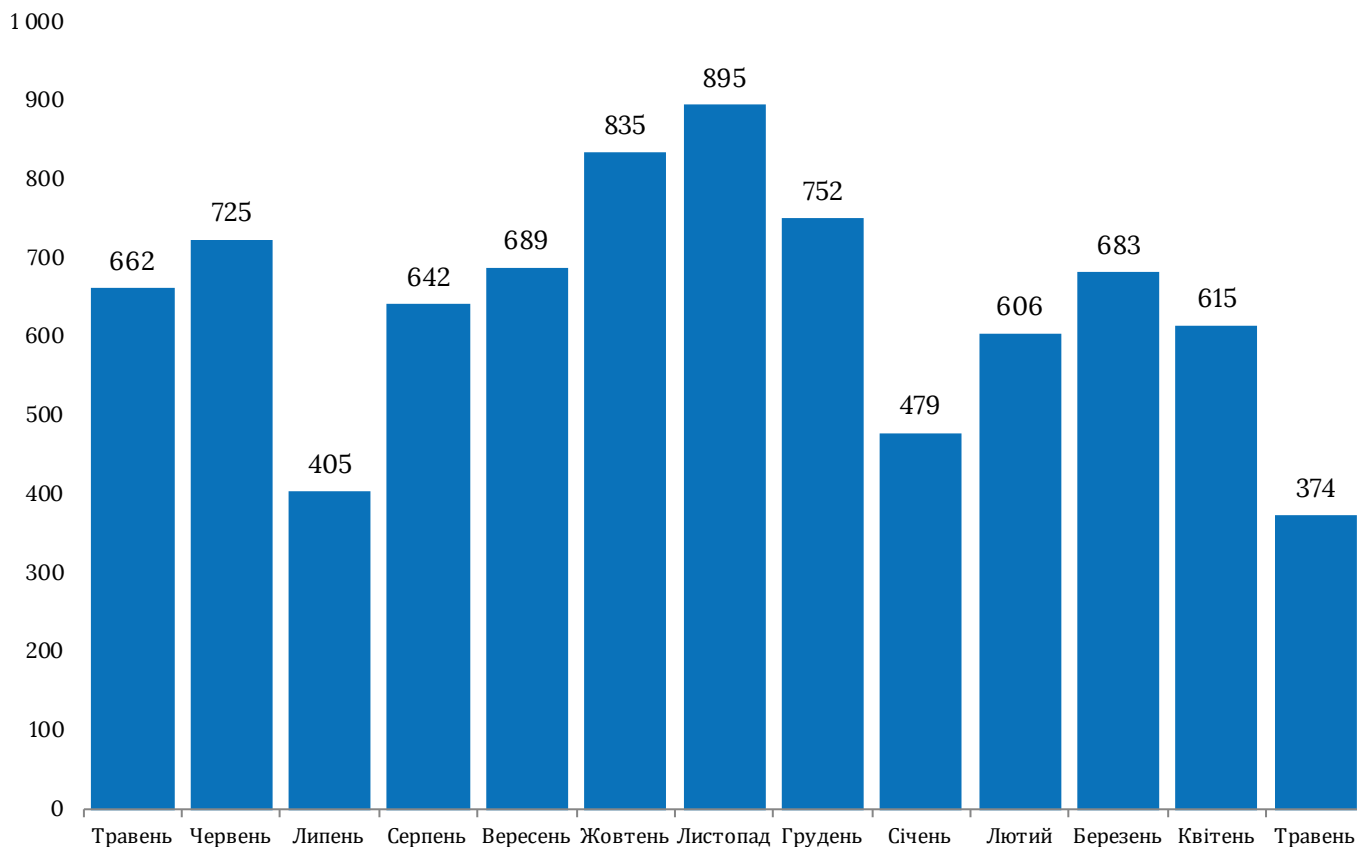
У порівнянні з травневим результатом минулого року, незважаючи на катастрофічно низьку базу порівняння, обсяг випуску легкових автомобілів знизився на 43,5 відсотка.

Продовжує демонструвати негативну динаміку виробництво комерційних автомобілів. Відносно травня 2017 року виробництво комерційних авто впало майже на 17%, а до квітня поточного року в половину, до 5 штук.

У статистиці відсутні дані по КраЗу, який з незрозумілих причин перестав розкривати інформацію про обсяги виробництва своїх автомобілів з серпня 2016 року.

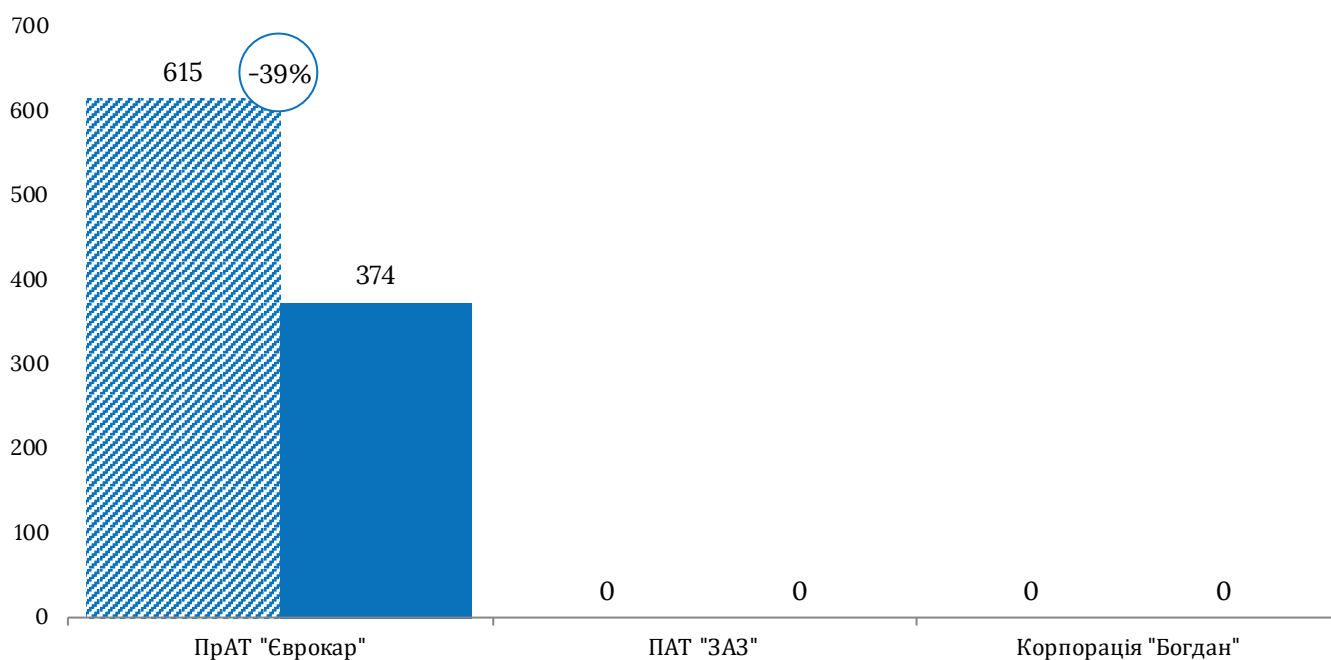
У той же час, виробництво автобусів у звітному місяці зросло на 17% до травня 2017 року і на 26% до квітня 2018 р. і становило 63 шт.

ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО



ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

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



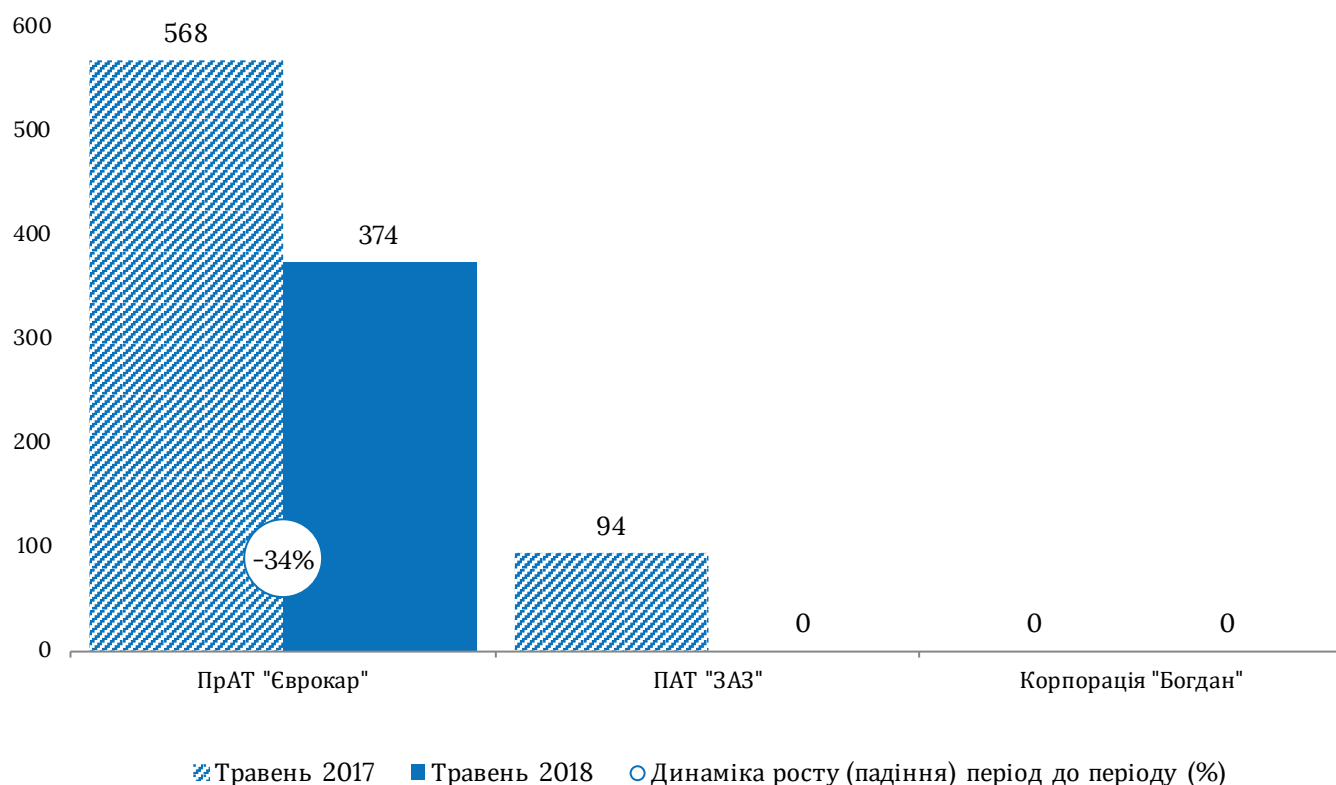
■ Квітень 2018

■ Травень 2018

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

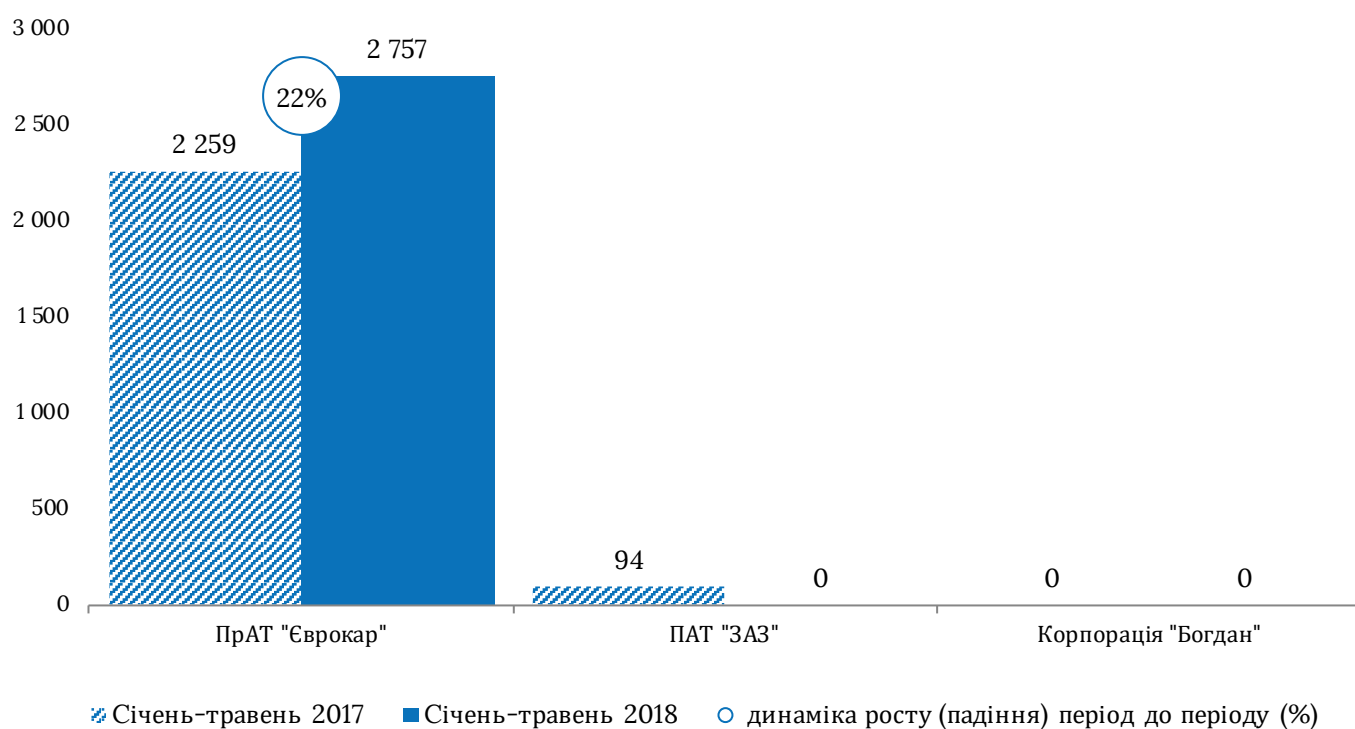
ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

(Травень 2017 р. - травень 2018 р., шт. та % росту період до періоду)

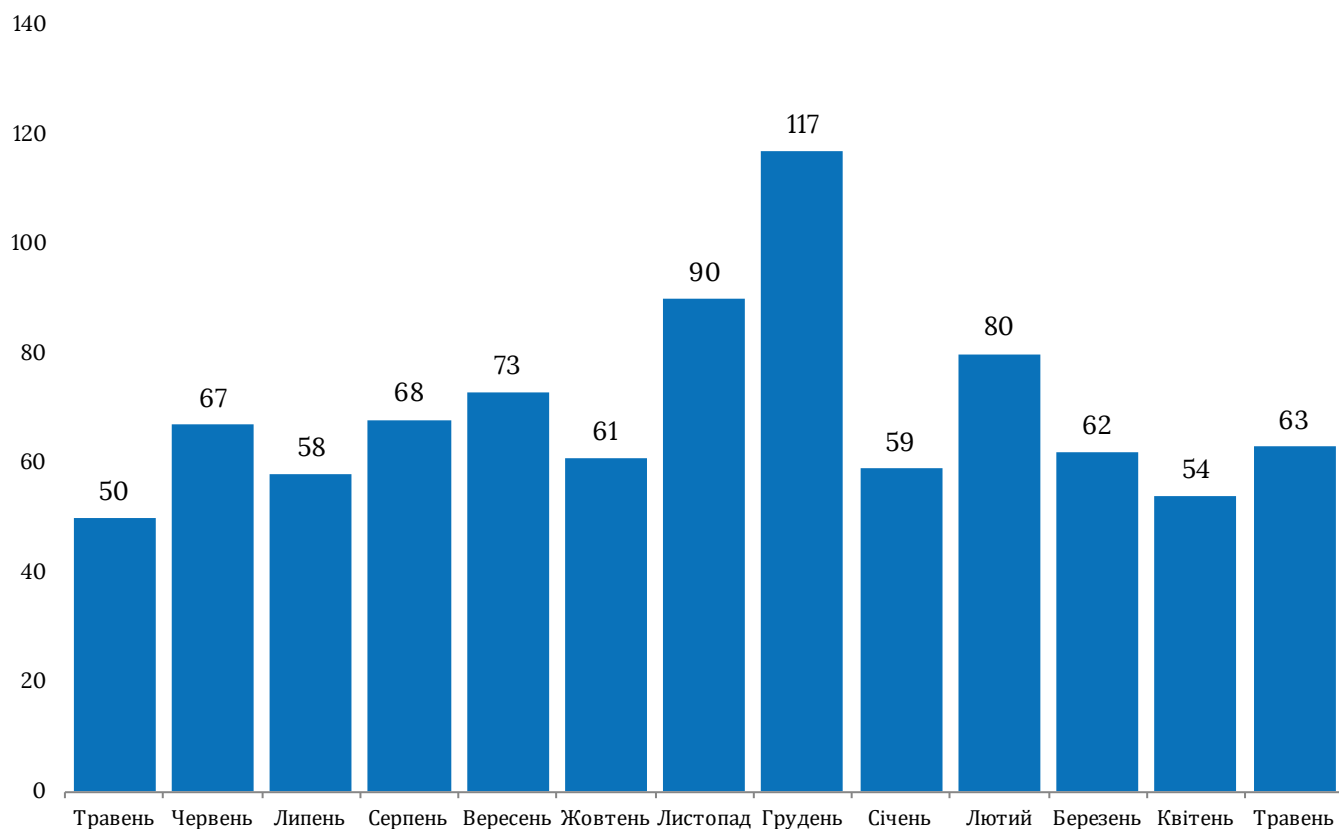


ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

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

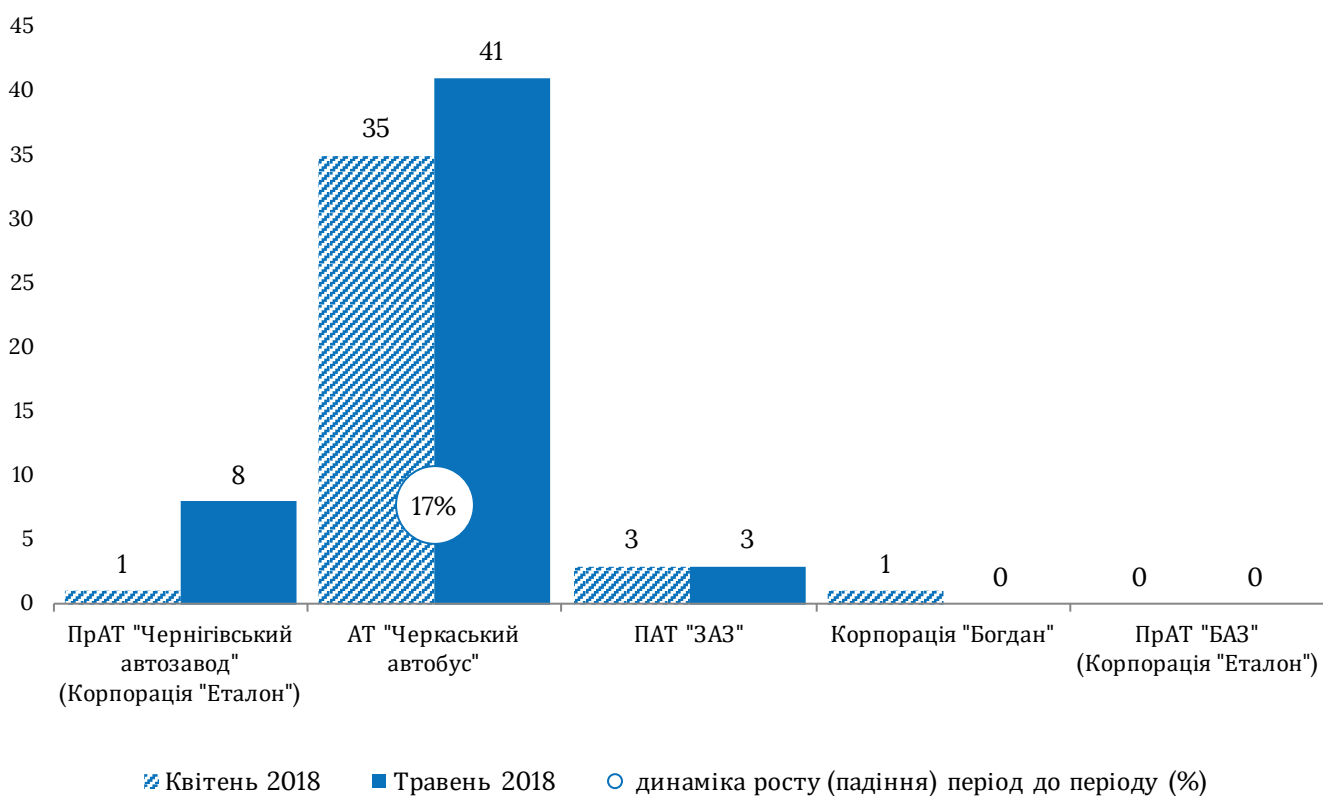


ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ



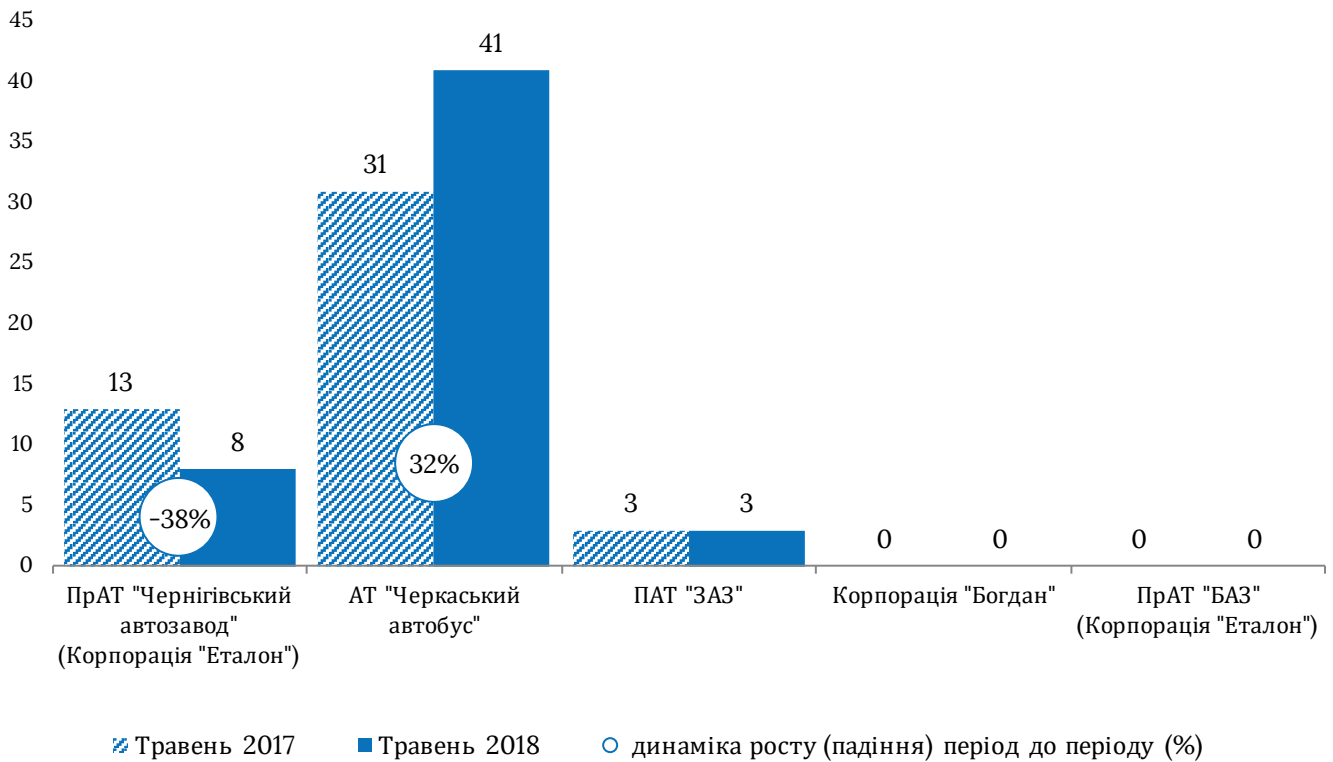
ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

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



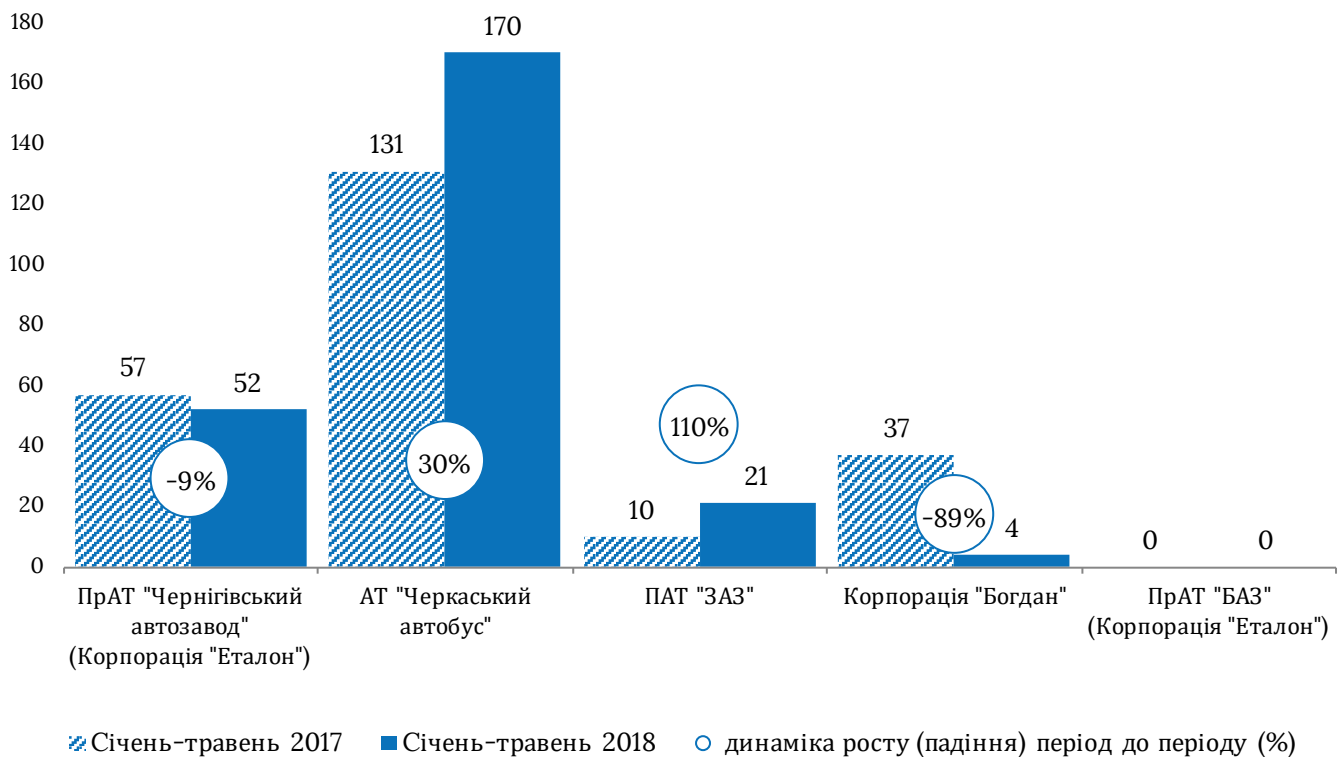
ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

(Травень 2017 - травень 2018, шт. та % росту період до періоду)

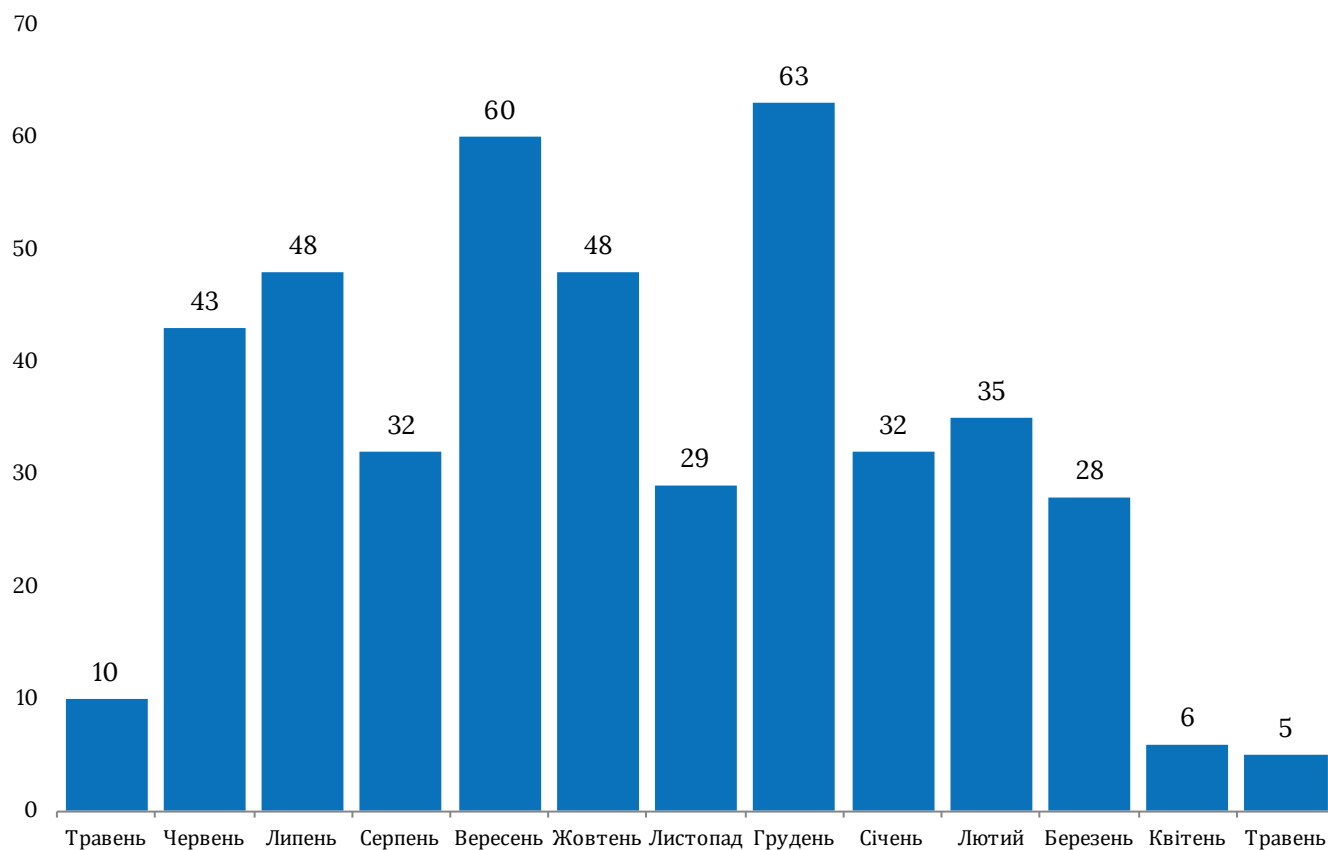


ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

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

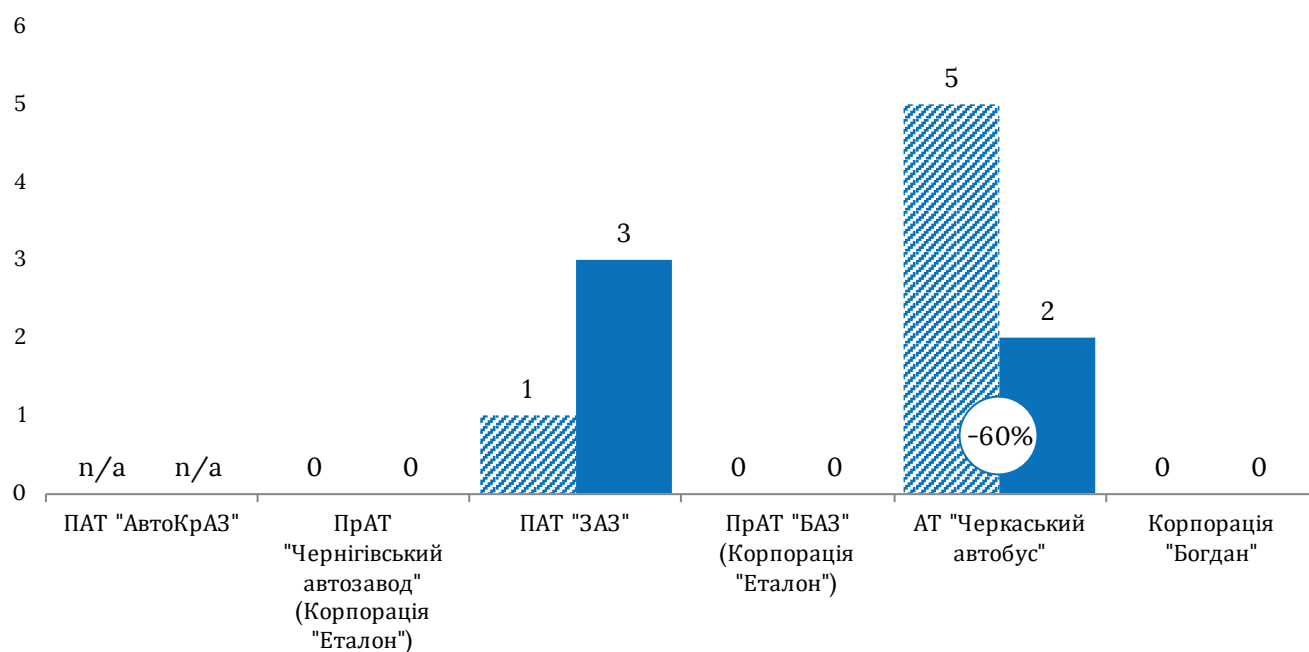


ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО



ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

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



■ Квітень 2018

■ Травень 2018

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

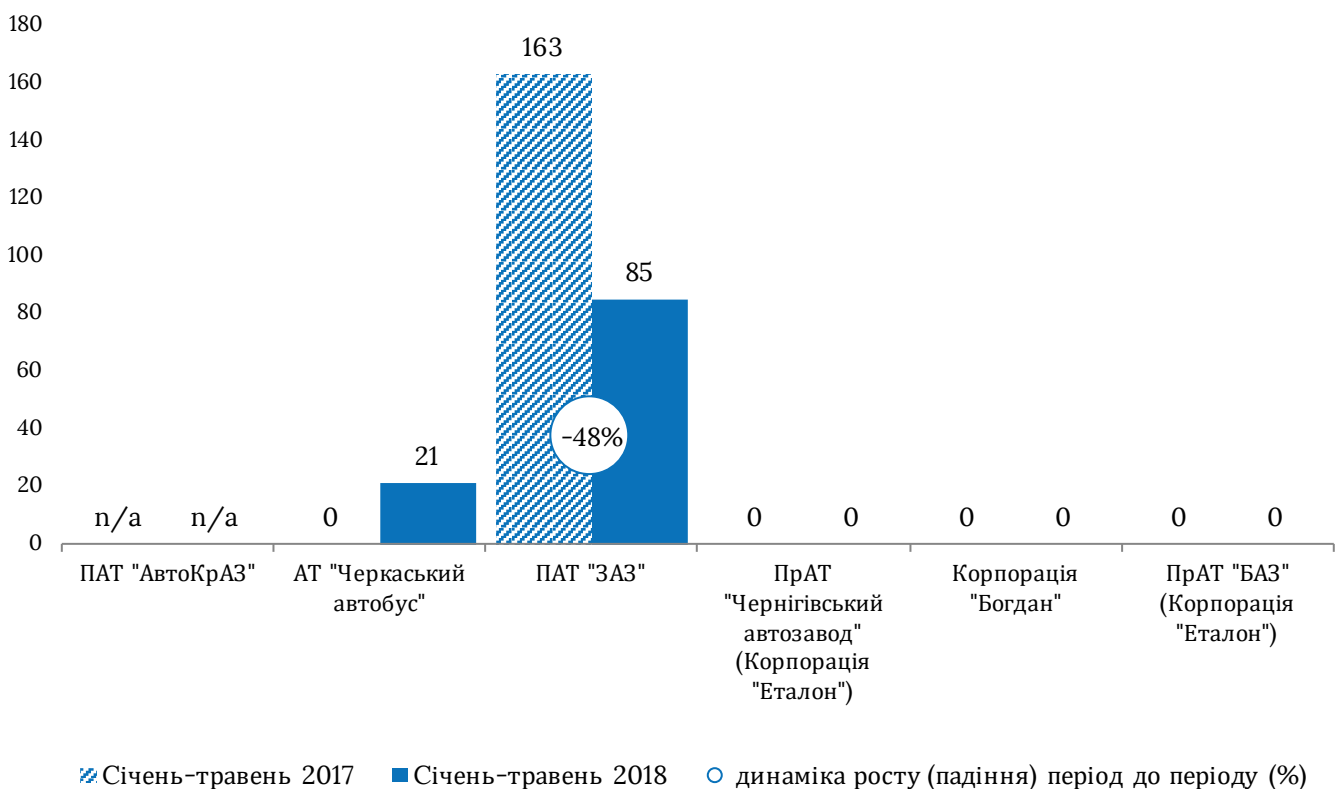
ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Травень 2017 - травень 2018, шт. та % росту період до періоду)



ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

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



ПРОДАЖІ

Як повідомляє AUTO-Consulting, у травні зусиллями всіх автодилерів було продано 6494 нових легкових автомобілі, що на 1,1% менше, ніж у попередньому місяці. На тлі ж минулорічного травня ріст виявився взагалі мінімальним - 0,17%.

Останні місяці український ринок нових легкових автомобілів демонструє загасаючу динаміку. За підсумками 5 місяців обсяг реалізації склав 32213 авто, що лише на 9% більше, ніж роком раніше. Все йде до того, що влітку зростання продажів може взагалі припинитися. Симптоми цього вже відчувалися у травні.

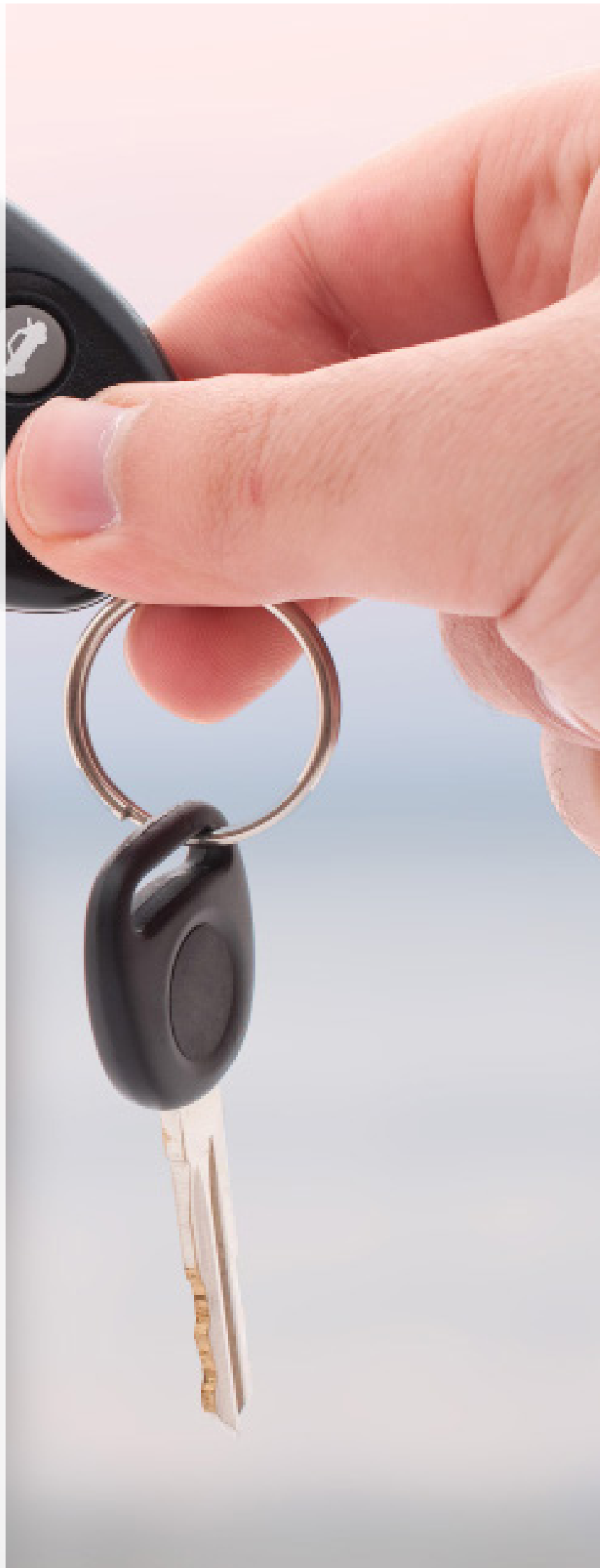
У травні лідерство міцно утримувала Toyota з показником 12,5% ринку, але наростити обсяг продажів їй також не вдалося. А ось Renault додала майже 10% до квітневого результату. Поліпшив свої позиції і Hyundai, який в травні став №3 на українському ринку.

Після скандалу з сертифікацією різко впали продажі у Volkswagen, що дало шанс обійти його конкурентам. У травні нарощували продажі дилери Kia (+ 25%), Ford (+ 42%), що у підсумку змінило розстановку сил у Топ-10 найбільш продаваних автомобілів в Україні.

Активізувалися і продажі преміальних брендів. Так, BMW змогла на 24% підвищити продажі на тлі стагнуючого ринку, але наздогнати показники Audi їй поки не вдалося. Буквально за крок від «баварців» йдуть і дилери Mercedes-Benz.

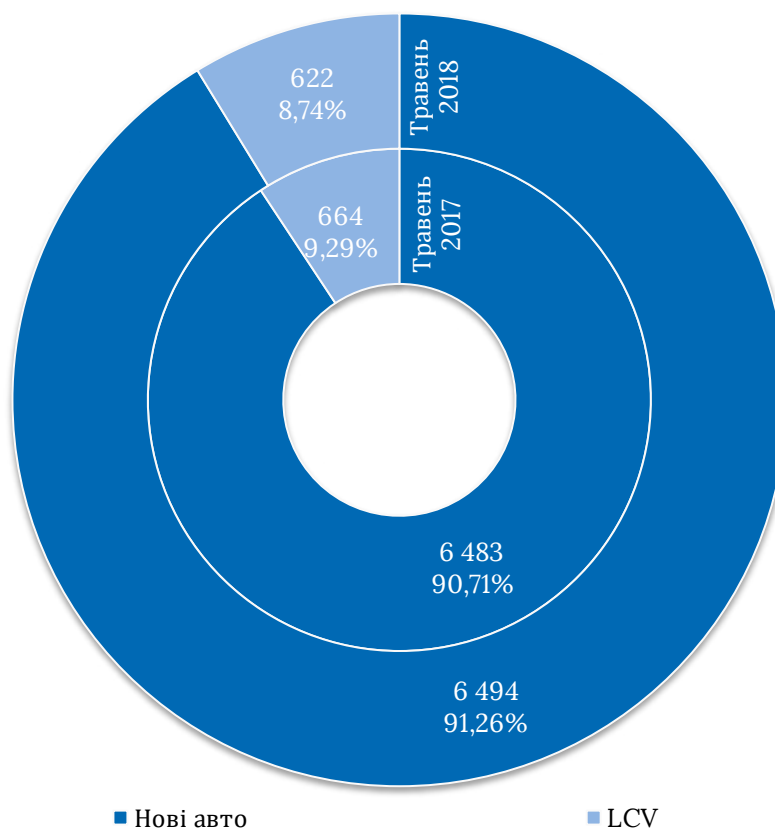
А ось інтерес до решти преміум-брендів в травні був дуже слабким. Позначився початок сезону відпусток і затяжні вихідні.

Зовсім інша тенденція була в бюджетному сегменті. Тут активно додавали в продажах Chery, Lada, Jac і навіть ЗАЗ.



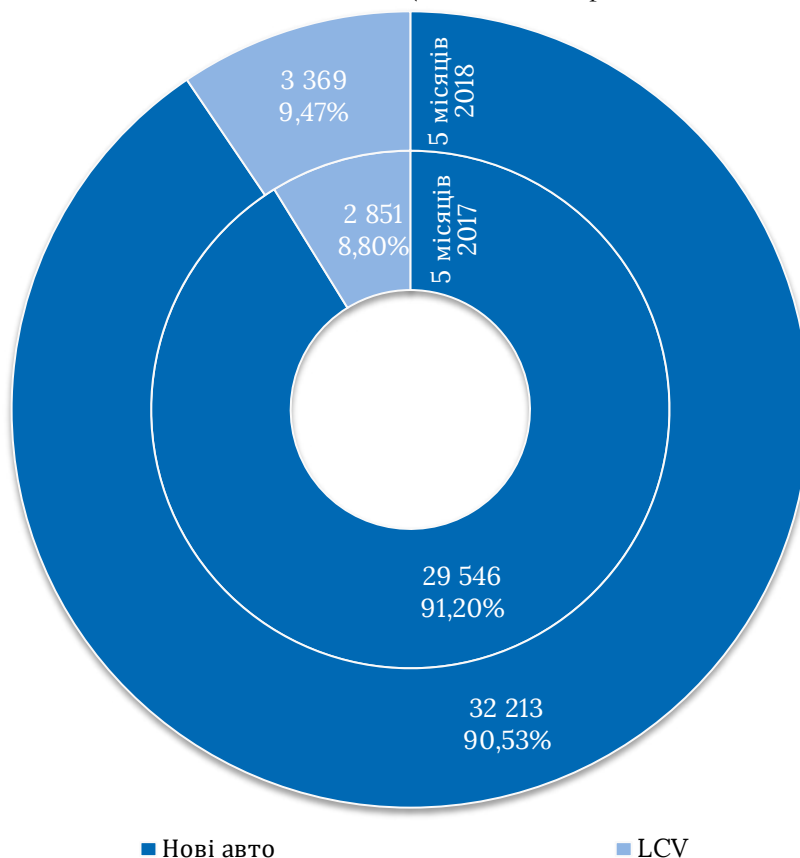
ПРОДАЖІ АВТО

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



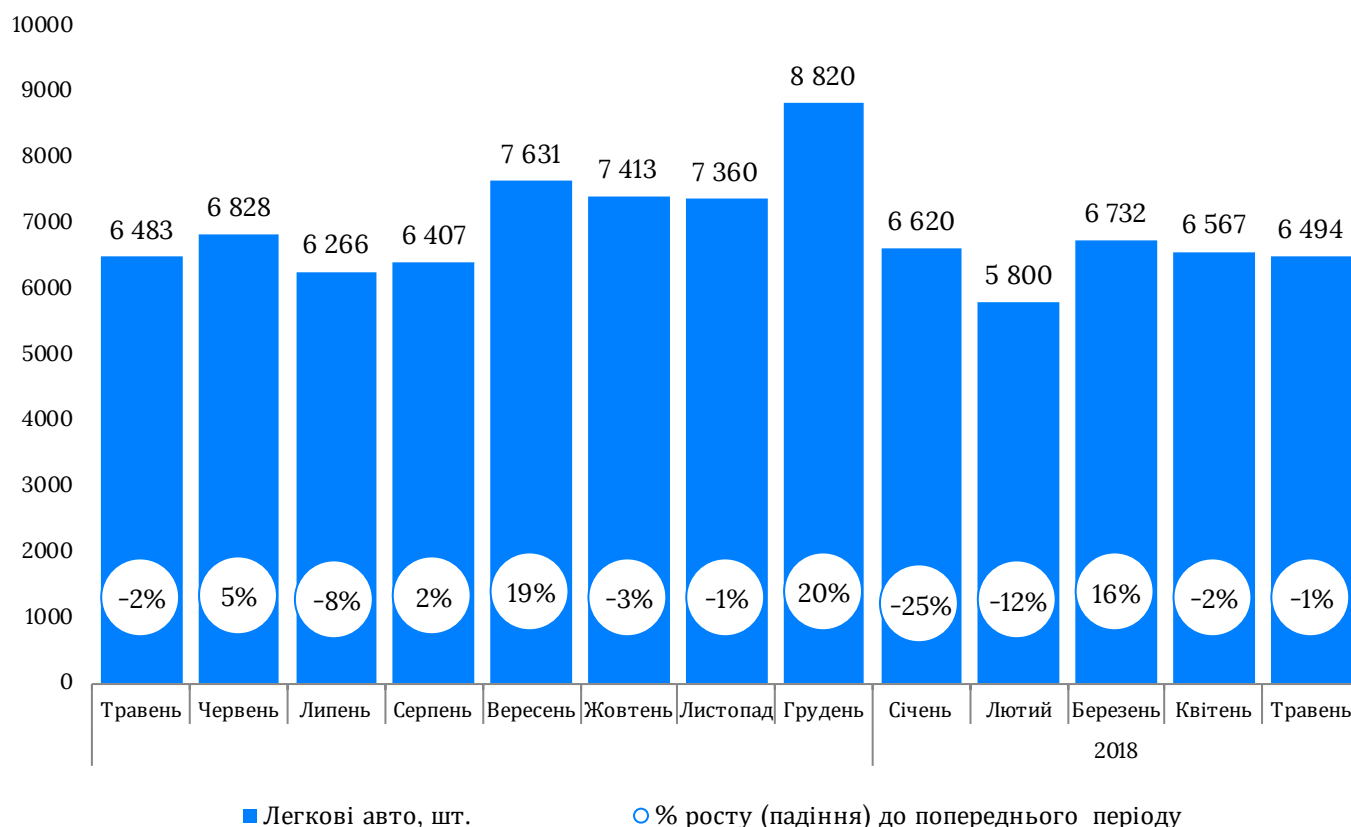
ПРОДАЖІ АВТО

(5 місяців 2018 р. та 5 місяців 2017 р., шт. та % ринку)



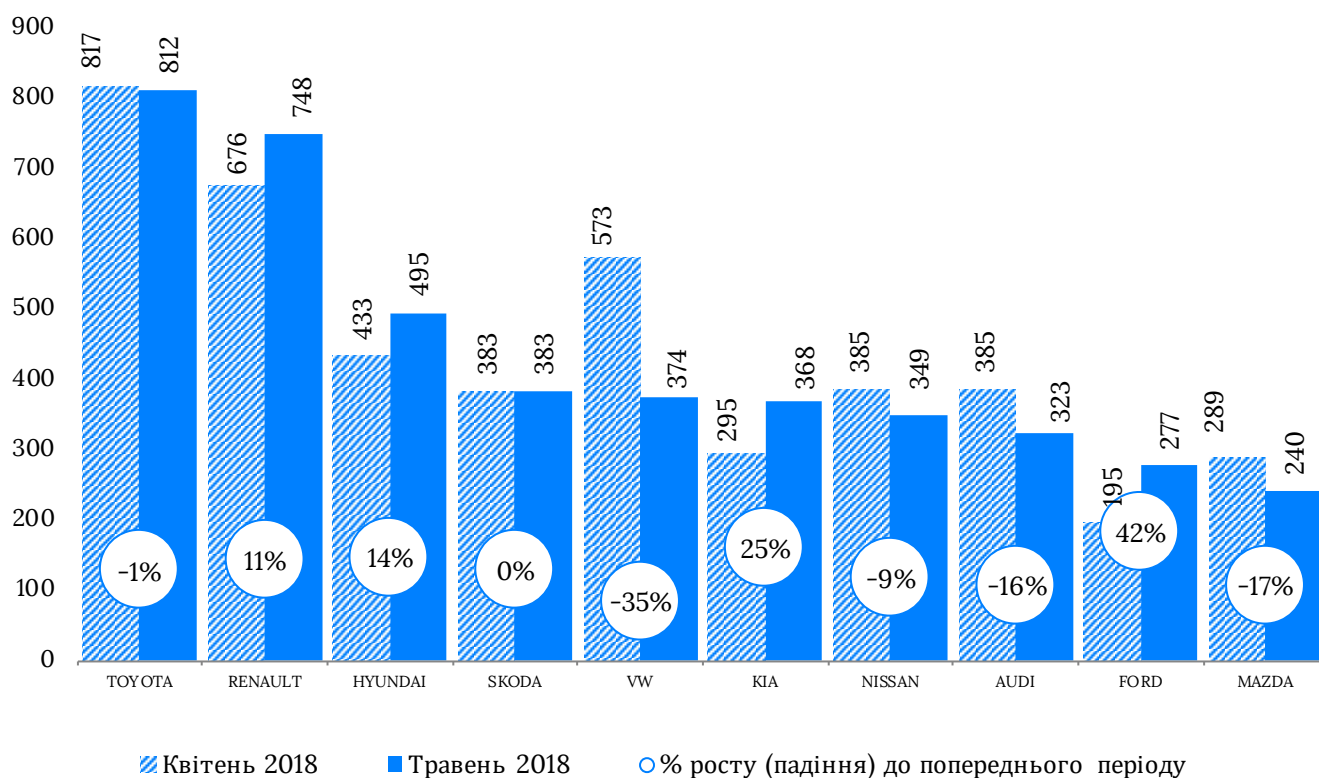
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(шт. та % росту до попереднього місяця)



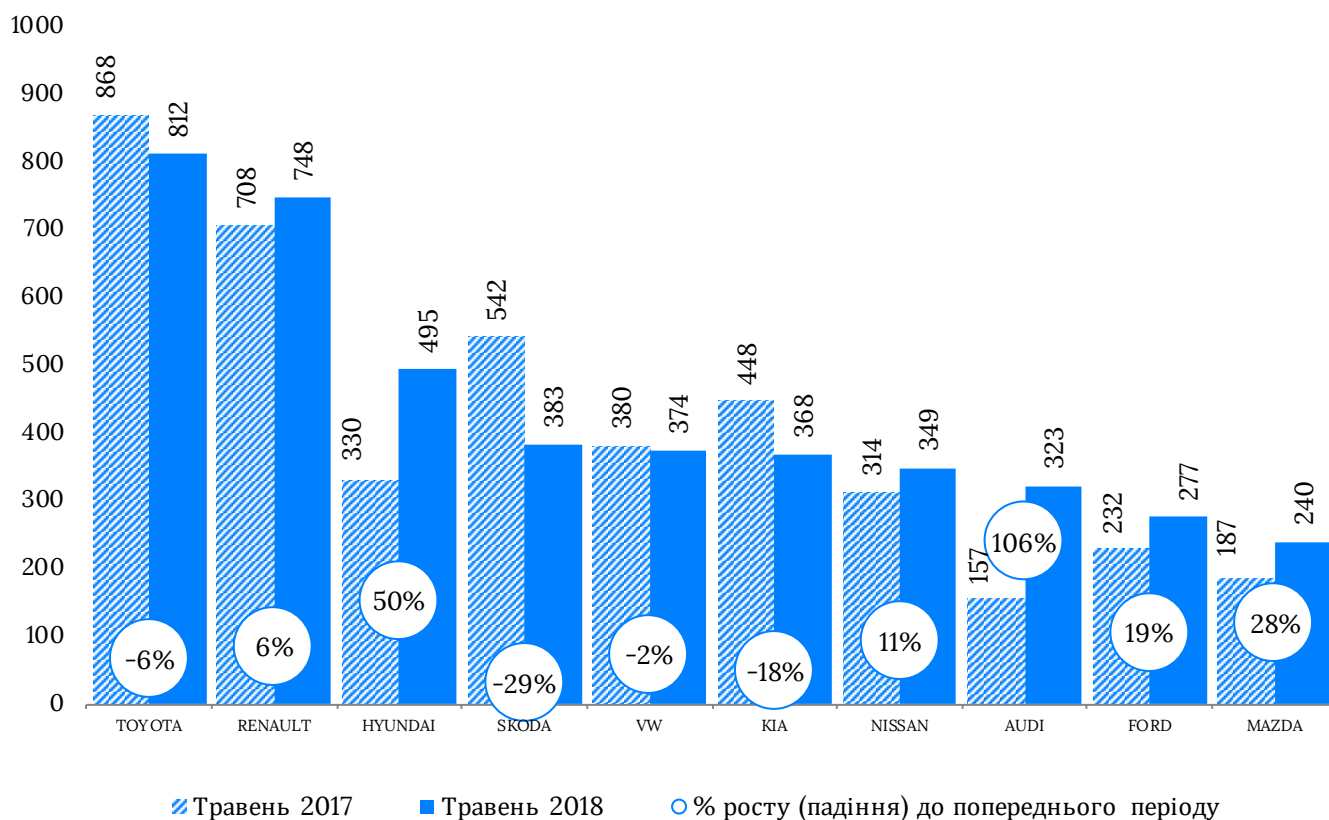
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

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



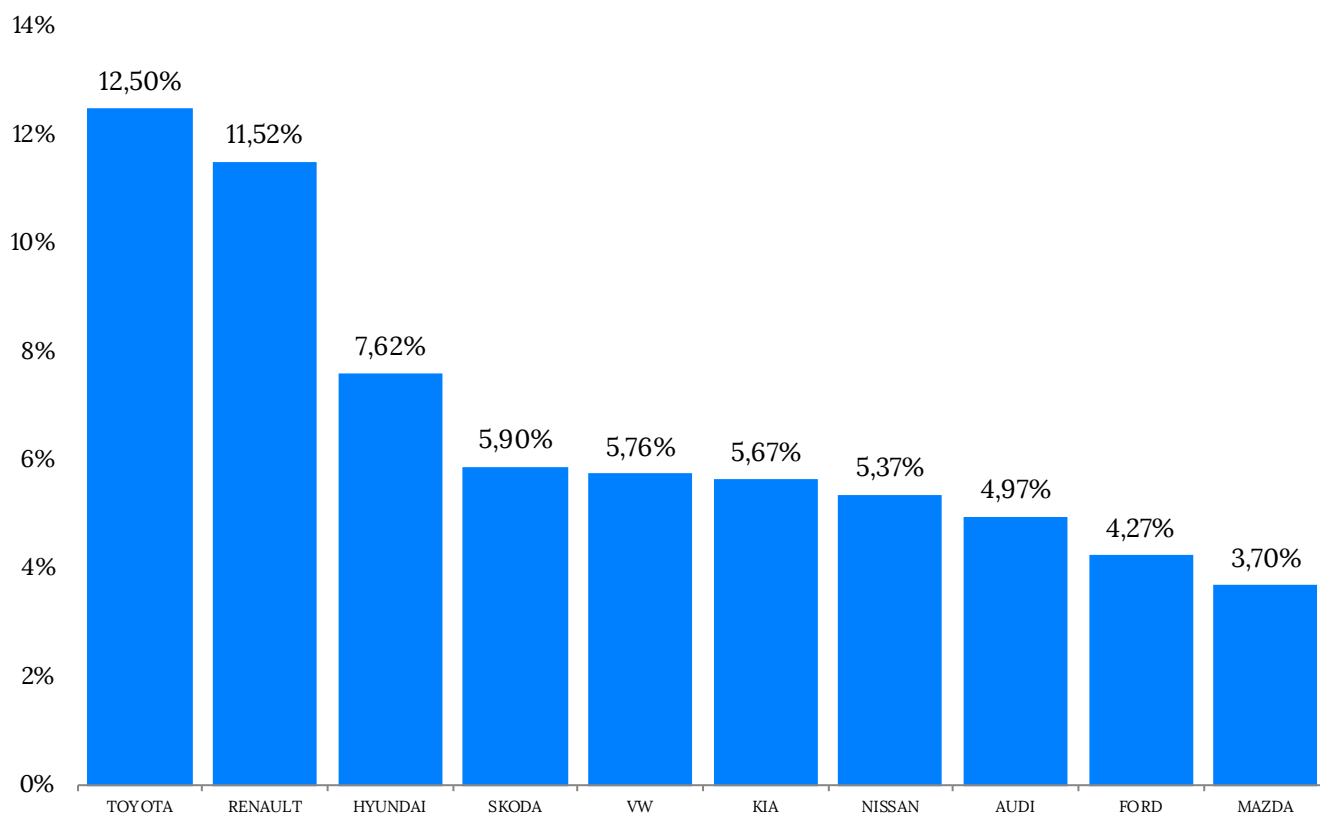
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

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



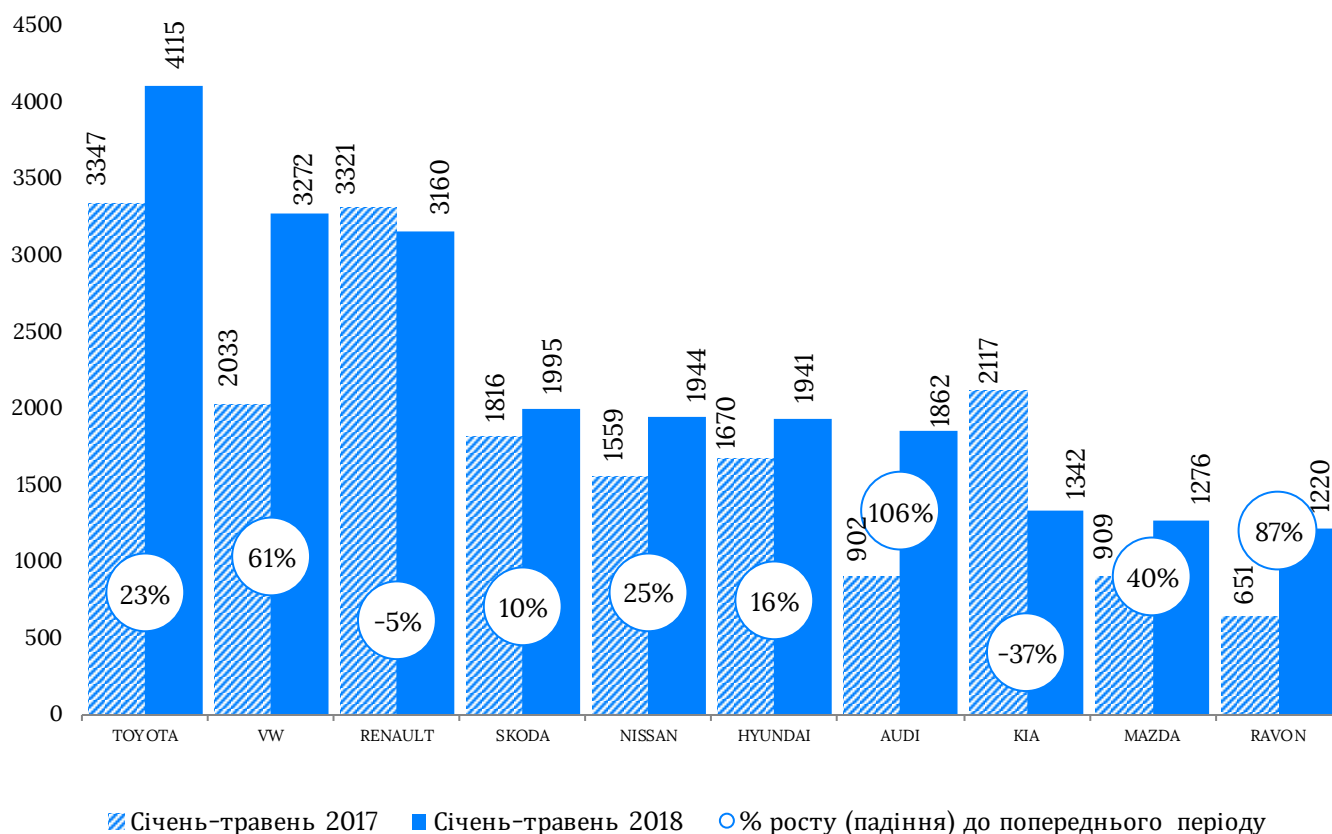
РЕЙТИНГ ПРОДАЖІВ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(травень 2018, % від усіх проданих легкових авто)



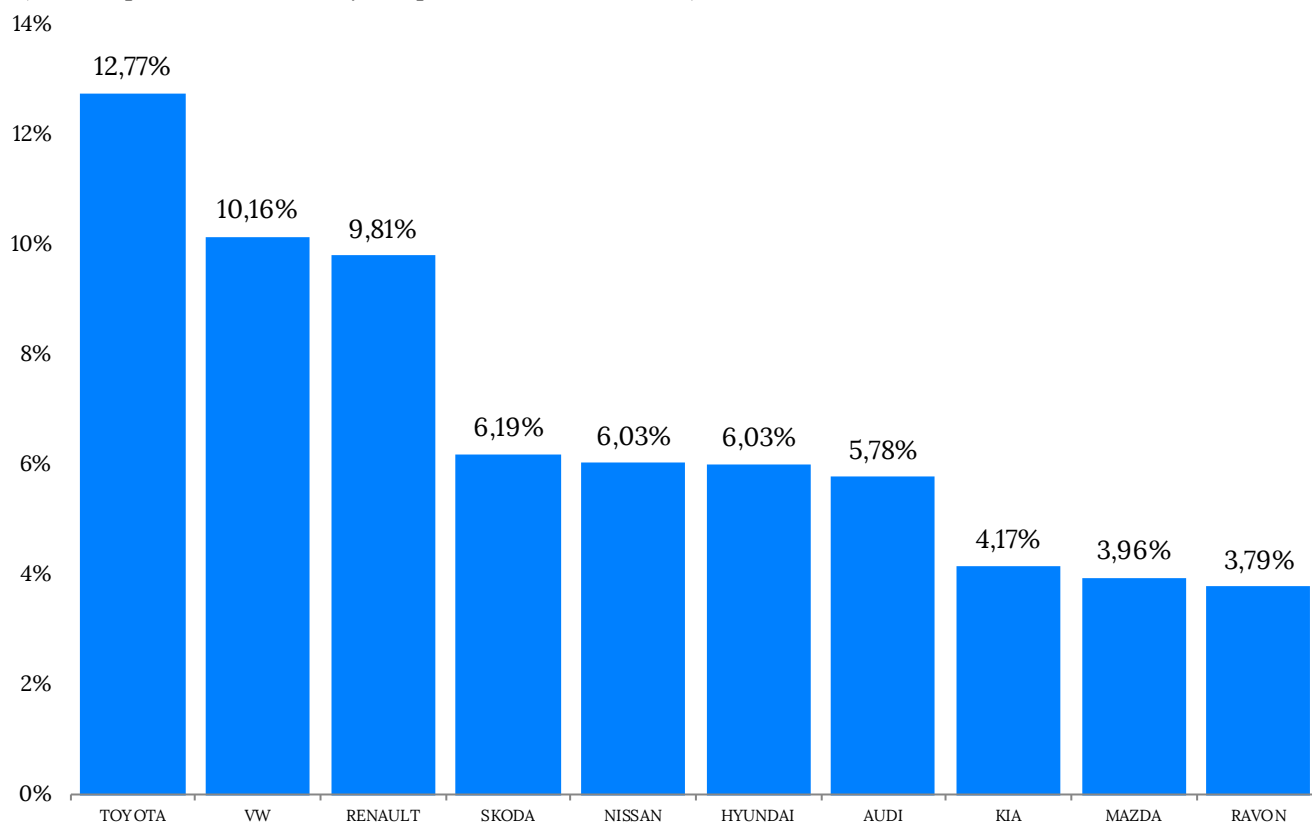
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

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



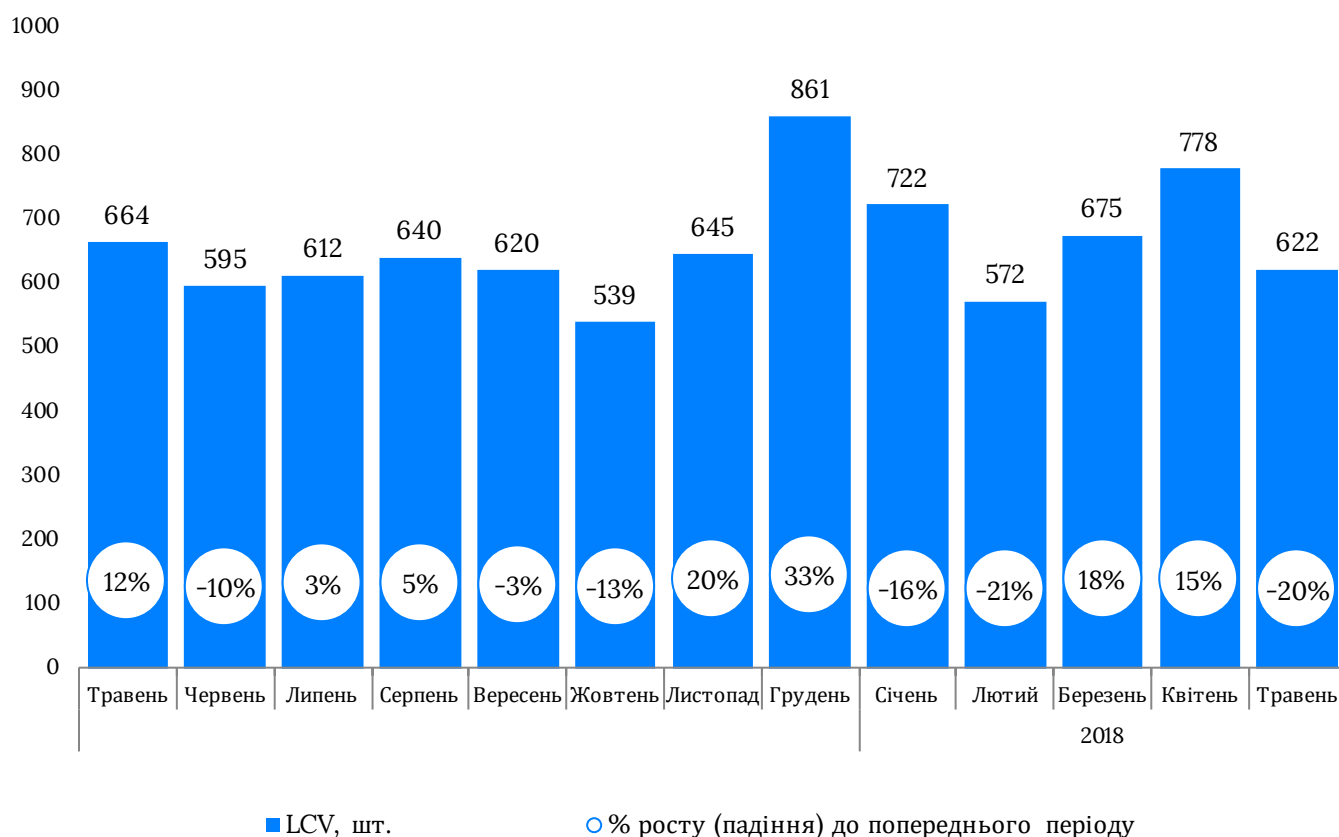
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

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



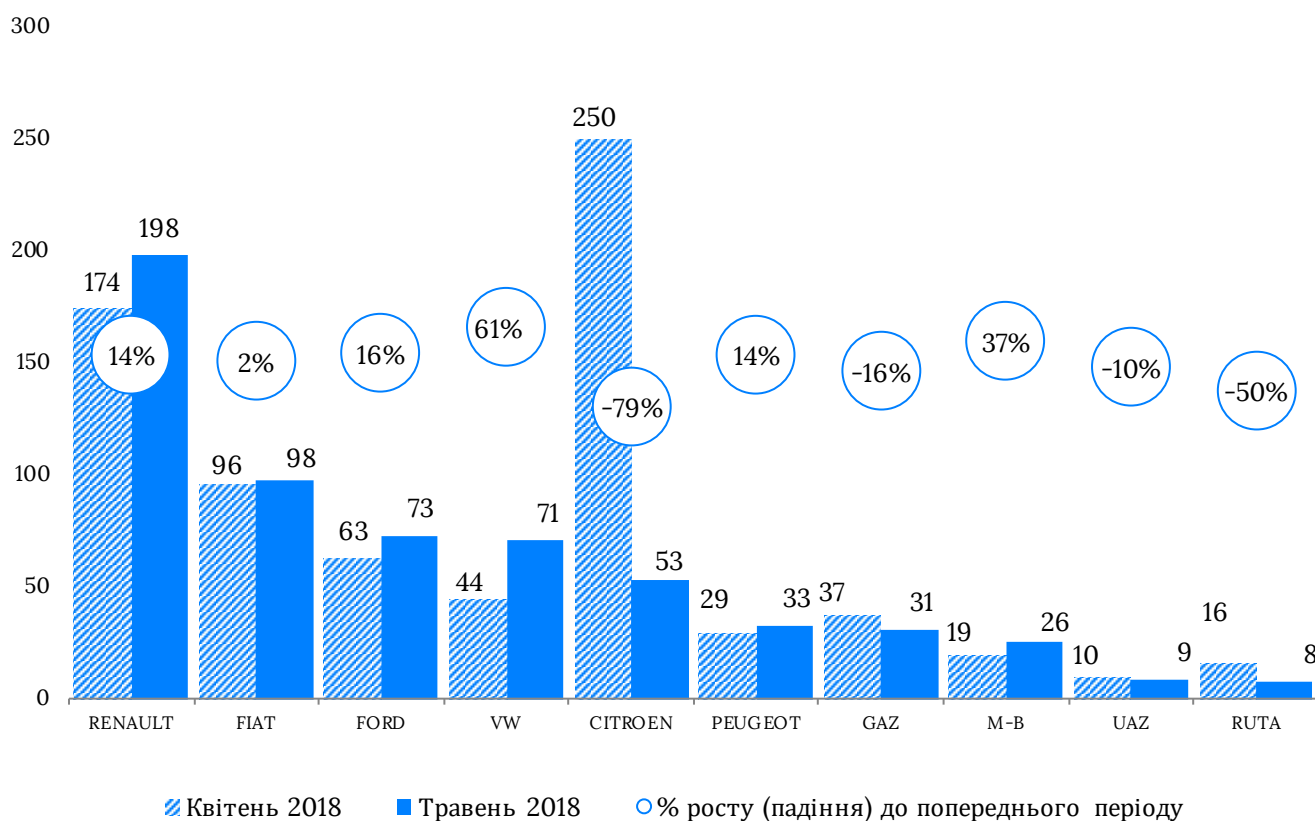
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(шт. та % росту до попереднього місяця)



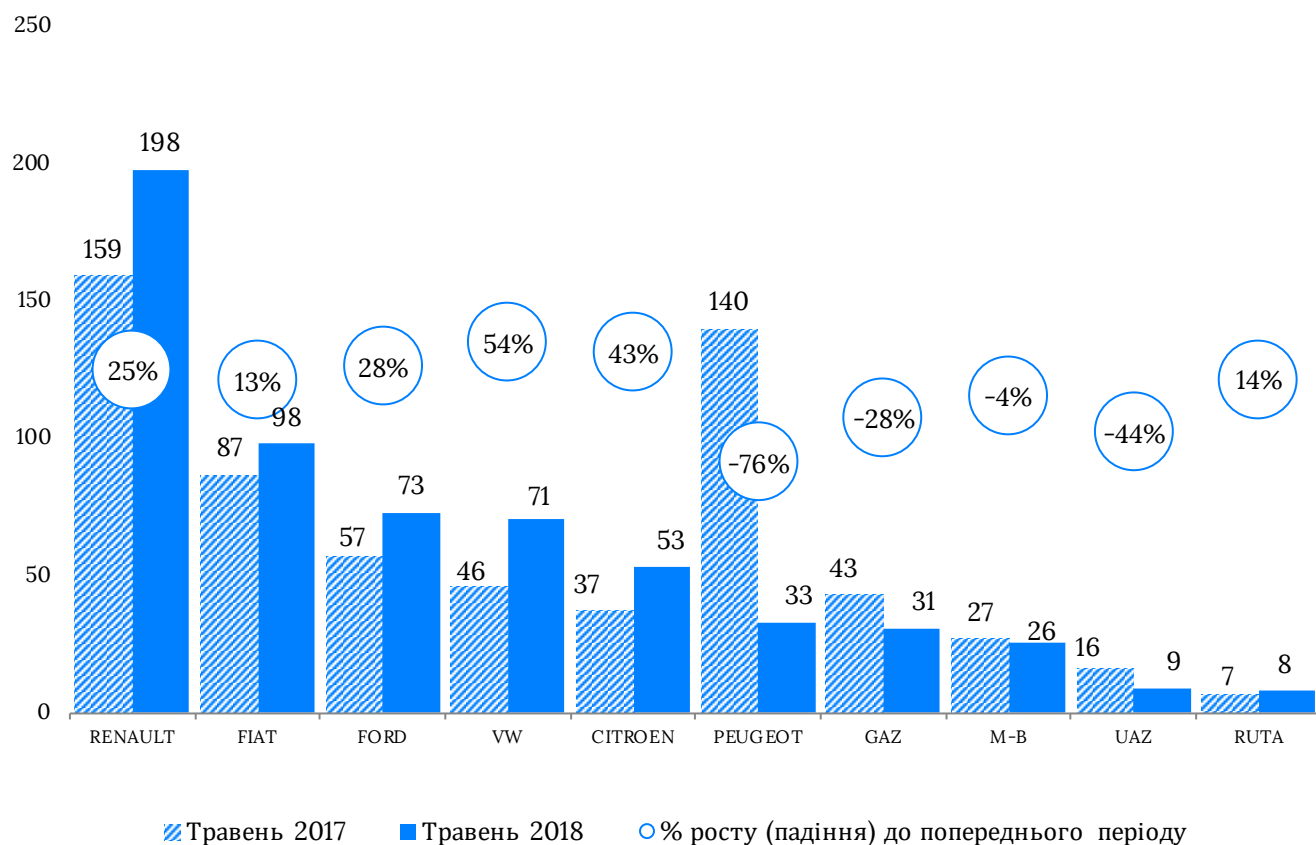
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

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



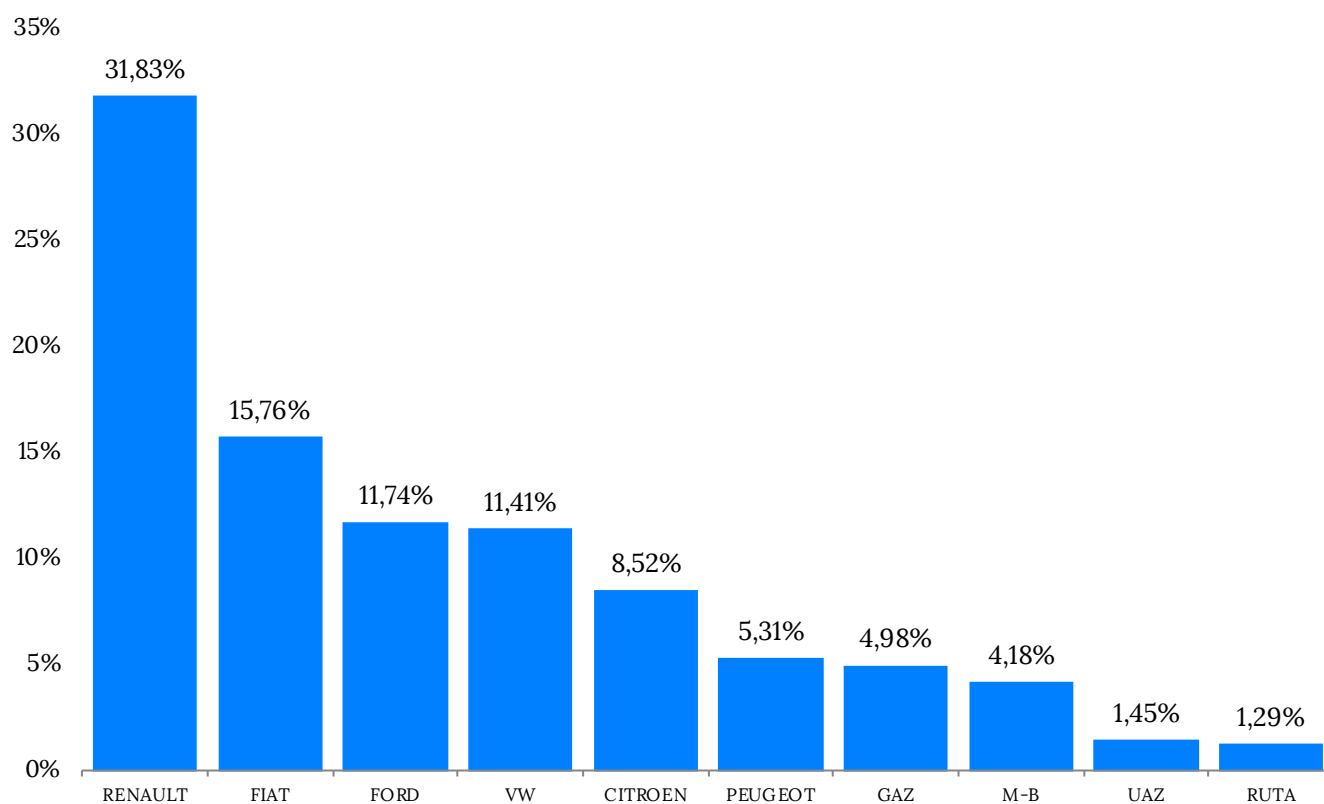
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

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



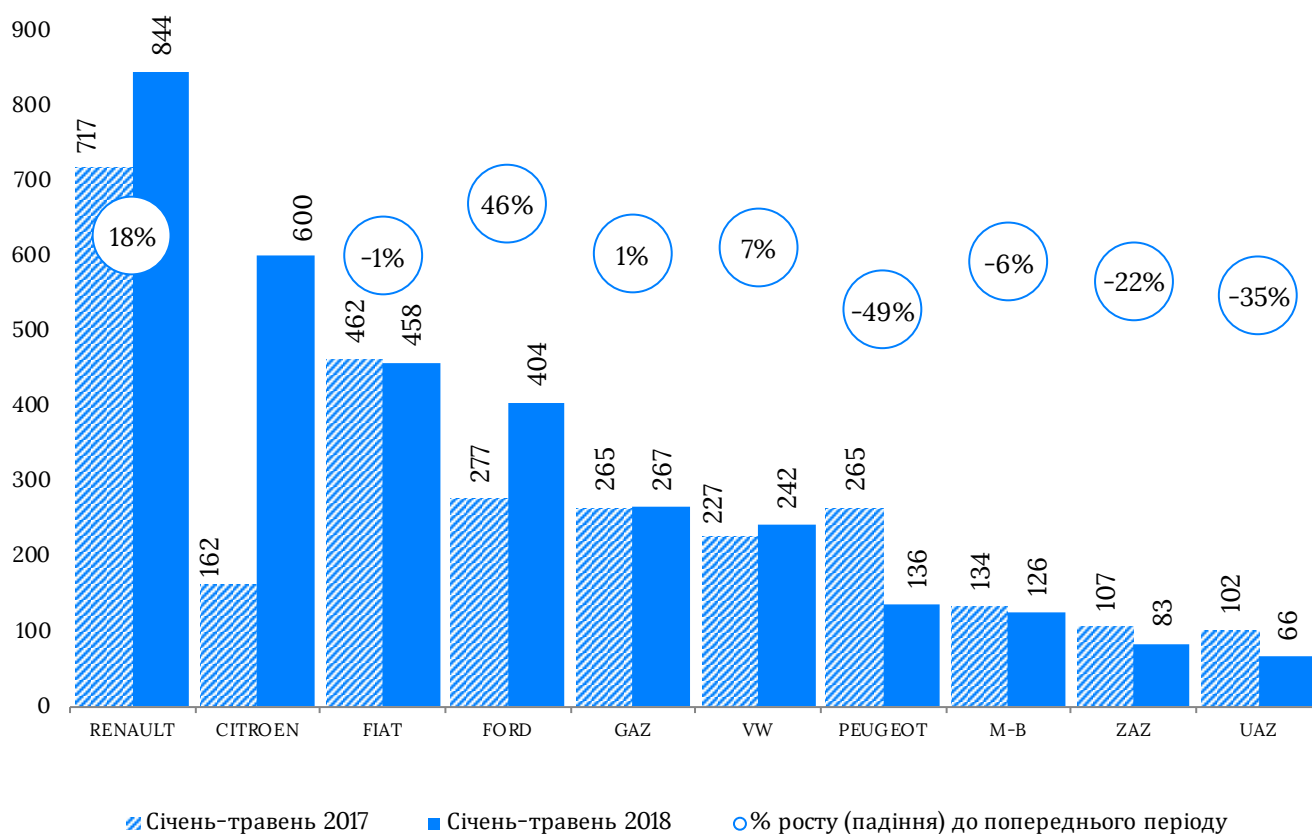
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(травень 2018, % від усіх проданих LCV)



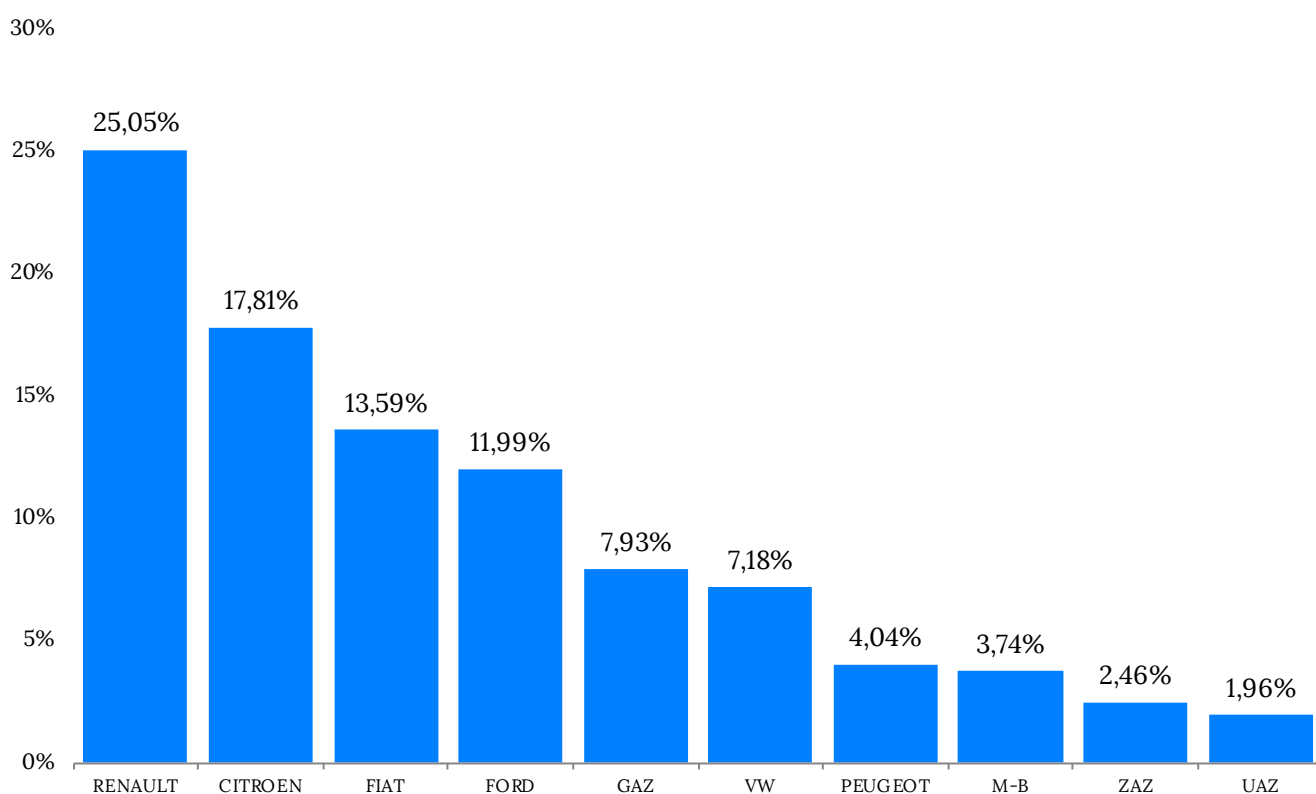
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

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



ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

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





Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

№6 (59) від 26.06.18

**Офіційне видання Федерації роботодавців
автомобільної галузі України**

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

Росповсюджується безкоштовно в електронному вигляді.