

Review

AUTOMOTIVE INDUSTRY

ОБЕРЕЖНИЙ ПЕСИМІЗМ

Дані державної статистики за перші п'ять місяців поточного року показують, що, можливо, не все так і погано. Можливо, навіть гірше

ВИМАГАЮТЬ УТИЛІЗАЦІЇ

Російська автомобільна промисловість вимагає від влади РФ повернення програм викупу старих авто

У ПОШУКАХ ВИХОДУ

Кабінет міністрів разом із експертами шукають ефективних шляхів виходу з тяжкої економічної ситуації

ШАЛЕНИЙ МАСК

Генеральний директор однієї з найнезвичайніших автомобільних компаній світу збирається змінити глобальні правила гри

УСЯ НАДІЯ НА МАРКА

Одна з найбільших автомобільних компаній світу разом з новим директором отримує нову філософію роботи



Rewiev
AUTOMOTIVE INDUSTRY

№6-7 (13-14) від 14.07.14

**Офіційне видання Федерації роботодавців
автомобільної галузі України**

Редактори:
Чепіжко О.С.
Шендеровський С.К.
Богатирчук О.В.
Соколова К.О.

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

В розділі «Виробництво» використані дані «Укравтопрому».
В розділі «Продажі» використані дані AUTO-Consulting.

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

Росповсюджується безкоштовно в електронному вигляді.

Фото на титульній сторінці надано прес-службою Кабінету міністрів України

ЗАМІСТЬ ПЕРЕДМОВИ

Українському автопрому, на жаль, не вдалось нас здивувати: які б погані результати не прогнозували йому аналітики, йому, все одно, вдається їх перевершити. Найгірше ж те, що нам поки жодним чином не вдається побачити хоч слабкого променю оптимізму у нашій непроглядній темряві. А, повірте, ми дуже, дуже стараємось!

Кажуть, що поки гримлять гармати, музи мовчать. Здається, муза автопрому не просто мовчить – вона у

якомусь своєму, тяжкому і майже непробудному летаргічному сні, за крок від якого знаходиться і вітчизняна автомобільна промисловість.

І десь у глибині душі ми раді за своїх румунських та турецьких колег, які впевнено нарощують потужності виробництва. В наступних номерах ми обов'язково спробуємо розібратись з їх історіями успіху. А поки ж нам залишається «...без надії таки сподіватись».



24%

**експорту Румунії становить
продукція автомобільної
промисловості**

В 2014 році галузь отримує більше половини державної допомоги (сума не розголошується), яку уряд країни вирішив направити на розвиток промисловості. Аналітики вважають такий

крок більш ніж виправданим для галузі, що в 2009-2010 роках зазнала 70-відсоткового падіння. Очікується, що при поверненні на докризові показники виробництва, автомобільна промисловість

формуватиме щонайменше 10% ВВП країни. Деякі світові виробники, наприклад Mercedes (на фото) вже оголосили про розширення своїх виробництв у Румунії.

95,4%

ІНДЕКС ПРОМИСЛОВОЇ
ПРОДУКЦІЇ*

76,9%

КАПІТАЛЬНІ
ІНВЕСТИЦІЇ*

99%

ВАНТАЖООБОРОТ УСІХ
ВИДІВ ТРАНСПОРТУ*

92,7%

ЕКСПОРТ
ТОВАРІВ** За січень-травень 2014
до січня-травня 2013 року,
Держстат

ОБЕРЕЖНИЙ ПЕСИМІЗМ

© Економічна правда

Українська промисловість поступово виходить із кризи. За даними Держстату, падіння промислового виробництва в Україні у травні склало лише 2,1% (у порівнянні із аналогічним місяцем 2013 року). Для порівняння, місяцем раніш падіння складало 6%, а у березні – 6,8%. За результатами п'яти місяців нинішнього

року темпи падіння у промисловості склали 4,6%.

«Статистка травня – неочікувано позитивна. Важливо, що покращення результатів демонструють цілий ряд галузей. Це може свідчити про довгостроковий ефект», – заявив керівник аналітичного відділу компанії SP Advisors Віталій Вавришук.

Варто відзначити, що травень – перший повний місяць, в якому українські товаровиробники змогли використувати одностороннє зменшення мит з боку ЄС. При цьому вітчизняні підприємства почали нарощувати свої поставки до ЄС ще напередодні цієї лібералізації. Зокрема, по результатам січня-квітні нинішнього року доля країн ЄС в структурі українського експорту зайняла вже 35,2%, тоді як за аналогічний період минулого року – лише 28,5%. Для порівняння, доля країн Митного союзу (Росії, Білорусі та Казахстану) в структурі українського експорту зараз займає лише 23,8%.

Втім, травневе покращення ситуації у вітчизняній промисловості експерти схильні пояснювати не стільки відкриттям ринків, скільки ефектом девальвації гривні.

Покращення ситуації Держстат фіксує у двох ключових галузях української промисловості. Зокрема, поступово нарощує темпи росту харчова промисловість. За місяць вони прискорилися із 0,2% до 6,3%.

«Таке зростання виглядає дещо неочікувано. Одним із пояснень цьому може бути різке збільшення замовлень армією – там проводять закупівлі із великим запасом. Однак, фактор відкриття європейського ринку також присутній», – пояснює директор консалтингової компанії ААА Сергій Наливка.

Поступово виходить із піке і металургія – темпи падіння в ній знизилися із

-2,3% до -2%.

«Особливістю Донецької та Луганської областей в тому, що значну долю економіки там займають декілька великих підприємств. Їх робота залишається стабільною навіть попри ситуацію в регіоні. В свою чергу, ця ситуація викликала проблеми у багатьох середніх та малих підприємствах, проте їх сукупні доля в регіоні незначна», – пояснює Олена Білан.

Статистики травня поки недостатньо, щоб переглядати прогнози на 2014 рік в бік покращення. А ці прогнози досить песимістичні. Так, Світовий банк на минулому тижні заявив, що очікує падіння ВВП України на 5%. Ще гірше прогноз Європейського банку реконструкції та розвитку – там очікують падіння ВВП України на 7%. І це при тому, що по результатам першого кварталу падіння української економіки склало лише 1,1%.

«Такий негативний прогноз залишається чинним тому, що досі існує багато невпевностей. Так, поки трудно прогнозувати якими будуть захисні міри Росії по відношенню до українського експорту. Невідома і ситуація із газом – не виключено, якщо газова війна продовжиться до осені, підприємствам буде скорочено обсяг постачання газу. Нарешті, хоча антитерористична операція поки не призвела до зупинки промисловості східних регіонів, бойові дії ще тривають», – пояснює Олена Білан.

Тим більше, озвучені

фактори і зараз впливають на деякі галузі промисловості. Зокрема, проблеми із газом вже викликали обвал вітчизняної хімічної галузі. Падіння в ній вже досягло 20,8% (за результатами п'яти місяців – 12,7%). До закінчення газових переговорів не варто виходити цієї галузі із кризи. При тому, навіть після перегляду цін на російський газ, нова ціна навряд чи буде меншою внутрішніх цін Митного союзу, а значить – вітчизняні підприємства все одно програватимуть конкуренту боротьбу.

Обмеження на російському ринку також вдарило по машинобудуванню – темпи падіння у цій галузі у травні склали 15,3%, а у автомобільному машинобудуванні – досягли 28,1%. Зважаючи довгостроковість торговельних воєн із Росією, зокрема – недавнє президентське рішення про заборону продажів військової техніки до РФ, перспективи цієї галузі не виглядають оптимістичними.

Втім, за оцінками експертів, все ж існує висока вірогідність, що падіння української економіки виявиться менше, ніж очікують міжнародні експерти.

«Ми бачимо, що реальна ситуація у другому кварталі не гірша, ніж в першому. Ми прогнозуємо, що падіння ВВП у нинішньому кварталі складе біля 3%, але це буде викликано в основному ефектом бази порівняння», – пояснює Олена Білан.



фото: autokraz.com.ua

«КРАЗ» У ПЛЮСІ

© Прес-служба ПАТ «АвтоКРАЗ»

КРАЗ з початку поточного року продовжує послідовно нарощувати обсяги виробництва і продажів. У червні на головному конвеєрі Кременчуцького автозаводу виготовлено 102 автомобілі, що на 7,4% більше, ніж було вироблено в травні.

У загальному обсязі вироблених в червні машин частка шасі склала 80%,

сідельних тягачів - 10%, бортових - 5%, самоскидів - 4%, сортиментовозів - 1%. Слід зазначити, що спостерігається незначне поживлення внутрішнього ринку. Так, для українського споживача із загальної кількості виготовлених автомобілів підприємством було вироблено 10,8%, в далеке зарубіжжя - 68,6%, РФ - 20,6%.

Показовими є і результати

На фото: «АвтоКРАЗ» продовжує виробництво класичних моделей, а також розробку та випробовування нових

роботи «КРАЗу» у другому кварталі і першому півріччі 2014 року. Зокрема, за підсумками роботи у другому кварталі було вироблено 287 автомобілів, що на 36% більше аналогічного показника минулого року. З початку року випуск автомобілів КРАЗ склав 479 одиниць, що практично на 50% більше, ніж у першому півріччі минулого року.

Більш ніж у два рази, у порівнянні з першим півріччям минулого року, зросли продажі. Всього споживачам з початку року відвантажено 430 автомобілів.

Планом виробництва ПАТ «АвтоКРАЗ» на липень заплановано більш високі обсяги, ніж у попередньому місяці.



фото: autotava.net

ЧАС ДО ВЕРЕСНЯ?

© delo.ua

ПАТ «Запорізький автомобілебудівний завод» (ЗАЗ) може зупинити виробництво у вересні 2014 року. Про це в інтерв'ю ЛігаБізнесІнформ заявив власник корпорації «УкрАВТО» Таріел Васадзе.

«Це стосується всіх моделей. Якщо нічого не зміниться, останнє виробництво може закінчитися у вересні», - заявив він.

Власник «УкрАВТО», називаючи причину зупинки, звернув увагу, що ЗАЗ комплектують до 900 українських підприємств. 30-40% надходило зі сходу, а зараз величезні перебої з поставками.

«Передбачаючи складну ситуацію, ми створили певний запас комплектуючих, але він вже закінчується. Шукаємо заміну у китайських та

На фото: незважаючи на тяжкі часи для автомобільного ринку, «ЗАЗ» залишається лідером з виробництва легкових авто у країні

інших постачальників, але це впливає на собівартість виробництва», - говорить Васадзе.

Разом з тим він уточнив, що на сході країни, де зараз проходять військові дії, у корпорації «УкрАВТО» багато підприємств і тому їх життєдіяльність зараз повністю зупинена.

«В умовах бойових дій взагалі не йдеться про продажі та проведенні гарантійного обслуговування. Компанія думає, як зберегти будівлі, майно. Частина автомобілів в регіоні вивезли, а частина у нас забрали бойовики», - підкреслив Васадзе.



УКРАЇНО-ЗНАВЕЦЬ

Андерс Ослунд - один з небагатьох іноземних економістів, які спеціалізуються на Україні. В своєму інтерв'ю він шукає приводу для оптимізму в сутінках вітчизняної економіки та політики

© ЛІГАБізнесІнформ

На Заході не так багато економістів, які цікавляться Україною. Андерс Ослунд один з них: економіка України і Росії - його спеціалізація. Цінна особливість Ослунда - йому не властива європейська дипломатичність і він називає речі своїми іменами. Наприклад, ще в кінці минулого року він опублікував резонансний матеріал про те, що Янукович і його оточення щорічно крадуть у країни \$10 млрд. Наприкінці травня Ослунд увійшов до експертної ради при Міністерстві економіки України. Що він буде радити уряду, які першочергові проблеми стоять перед українською економікою і чого домагається Володимир Путін, Ослунд розповів в інтерв'ю ЛІГАБізнесІнформ.

- Ви входите до експертної ради при Міністерстві економіки України. Розкажіть, як з'явився цей рада, хто ініціатор його створення, які повноваження, з ким контактуєте і т.д.

- Ініціатива виходила від міністра економіки Павло Шеремети, він домовився з канадськими економістами українського походження Василем Калимон (Ivey Business School) і Олегом Гаврилишиним (Munk Centre). А вони вже покликали інших учасників (Каха Бендуқідзе і Дарен Асемоглу. - Ред.).

Формат роботи - раз на місяць збираємося і спілкуємося з Шереметою, обговорюємо головні питання. Вже було одне засідання, але я не зміг бути присутнім. На ньому

виробили ряд документів, у тому числі концепцію реформ для вашої країни. Зараз стоїть питання, що і коли треба робити в Україні.

- Опишіть ситуацію, в якій опинилася українська економіка. Які основні проблеми, бількові точки ви б виділили?

- Перша - дефіцит платіжного балансу: торік він склав 9% ВВП. Щоб його збалансувати, треба було перейти до гнучкого курсоутворення. Це зроблено, і з березня платіжний баланс вирівнюється.

Друга - дефіцит бюджету, який у 2013 році склав недозволені 9% ВВП. Його слід було скоротити щонайменше наполовину, і новий уряд з цим теж успішно впоралося.

Третя - Україна не могла сама розплатитися за боргами, і їй потрібно було терміново залучити фінансування, що уряду Яценюка також вдалося зробити. Угода з МВФ принесе Україні \$17 млрд, і майже стільки ж країна отримає з інших джерел протягом найближчих двох років.

- Ви говорите про вже вирішені проблеми. А що ви радите робити уряду найближчим часом?

- Боротися з корупцією. Тут два напрямки: економічна і політична складова.

По-перше, найважливіше - скоротити дотації в енергетичному та газовому секторі. Перші кроки в цьому напрямку вже зроблені, ціни підвищені, але цього мало: треба ще велика робота до кінця

року.

Друге - треба приймати нормальний закон щодо держзакупівель. Тобто він уже прийнятий, і тепер потрібно, щоб всі почали його виконувати.

Третє - треба, щоб запрацював прийнятий закон про суспільну інформацію.

- А якщо говорити про політичну складову?

- Звичайно, перше, що треба зробити, - це вирішити проблему безпеки на сході країни. Але я не можу детально коментувати цю ситуацію, я не військовий експерт.

Критично важливо розпустити цей склад парламенту і провести дострокові вибори. Ваш парламент зараз - це одне з джерел корупції, і його необхідно прибрати. Не забувайте, що саме цей склад парламенту не заперечував проти створення і допомагав обслуговувати корупційні схеми оточення Януковича.

Ще один пріоритет - Конституція. Два важливих аспекти: перший - нормальне поділ повноважень між гілками влади. Другий - держфінанси в Україні: вони страшно централізовані. У вас все ще діє радянська система фінансування. Треба її децентралізувати, щоб основна частина грошей залишалася в регіонах. Більшість пострадянських країн це вже зробили.

- Чи можна проводити непопулярні економічні реформи, коли на десятій частині території йдуть військові дії?

- Можна. Але потрібно



фото: yes-ukraine.org

мати нормальний, працюючий парламент. Швидше за все, цей склад парламенту буде розпущено і в реформах буде перерва в декілька місяців.

Ймовірно, вже новим депутатам належить затвердити ряд критично важливих реформ. Поміняти і скоротити держапарат, розглянути, які держоргані вам потрібні, а від яких варто відмовитися на час або повністю. Наприклад, Латвія в кризу в 2009 році розпустила половину відомств. З моєї точки зору, в Україні зараз можна сміливо скорочувати 60% держорганів. Об'єднати ті, чії функції дублюються, якісь функції віддати приватному бізнесу, якісь зовсім скоротити. Треба домогтися, щоб держава перестала заважати бізнесу і жителям.

Друге - скоротити бюджетні дотації і поміняти систему субсидування. Дуже цікаво вивчати дотації, які ховаються у вашому бюджеті. Якщо копнути глибше, виявляється, що в бюджеті дуже багато якихось номенклатурних привілеїв і пільг, що не мають нічого спільного з соціальною справедливістю.

Але в першу чергу треба прибрати дотації в енергетичному секторі. Звичайно, не можна просто підвищити ціни на газ для населення в рази: треба розробити систему компенсації для мало-забезпечених людей. Світовий банк і МВФ вже неодноразово і успішно це робили. Наприклад, у Бразилії монетизація пільг привела до скорочення нерівності в країні і

була прекрасно сприйнята населенням.

- У суспільстві зростає невдоволення тим, що корупційні схеми зберігаються. З чого б ви рекомендували почати боротися з корупцією?

- Перше, що треба зробити, - ввести максимальну прозорість процедури розподілу коштів і процесів прийняття рішень. Друге - треба, щоб інформація про витрати бюджетів всіх рівнів, держзакупівлі, доходи та витрати чиновників була відкрита і легкодоступна.

Треба лібералізувати ціни на енергоносії, привести їх до ринкового рівня. Йдеться не тільки про ціни на газ, але й на інші енергоносії, і на електроенергію. Це бюджетні дірки і вогнища

На фото:

Андерс Ослунд є одним з найактивніших коментаторів подій в Україні у Вашингтоні, а також учасник численних експертних груп, які намагаються сформулювати порядок денний для офіційного Києва

корупції.

І як я вже говорив, важливо провести парламентські вибори і, звичайно, треба навести порядок в держфінансах. Змінити податкову систему: спростити її й автоматизувати, щоб підприємство проводило максимум дій через інтернет.

- Як ви оцінюєте «пожежу» в українській економіці? Можна вже підрахувувати шкоди?

- Ваша економіка виглядає не так погано, як всі очікували. За перший квартал ВВП знизився на 1%: це набагато краще очікувань. Другий позитивний сигнал - темпи зниження промвиробництва сповільнилися в травні в три рази - до 2%. Виявилось, що демон-

таж режиму Януковича став набагато кращим економічним стимулом, ніж можна було припустити.

- Коли варто очікувати відновлення економічного зростання в Україні?

- У таких ситуаціях щось передбачати - невдячне заняття. Але мій загальний прогноз - такого тривалого і глибокого спаду, як всі очікують, не буде. Я думаю, що наприкінці цього року ми вже зможемо побачити невелике зростання.

- В одній із ваших статей містилася теза, що ті, хто крав і брав участь у корупційних схемах Януковича, повинні повернути гроші. Але давалися майданчиками дуже багато вітчизняних бізнесменів. Якщо почати всіх карати - чи не відіб'ється це на економічній активності?

- Ви щось неправильно зрозуміли, або мене неправильно перевели: я такого не міг стверджувати. Звичайно, покарати всіх неможливо. Це така ж дурна затія, як і реприватизація. Навпаки, бізнес повинен отримати сигнал: було так, вам за це нічого не буде, але з цього моменту все піде по-іншому, по-чесному. Хто не згоден - буде покараний.

- Ви вважаєте, що ініціатива нашої Державної фіскальної служби щодо податкового компромісу - це хороша ідея?

- Так, це дуже правильна міра. І треба відкривати економіку для іноземних

компаній, які вміють працювати по-чесному. Щоб вони подавали приклад.

Якщо Україна відбудеться як успішна країна - це великий ризик для системи клептократії, збудованої Путіним в Росії

- Росія не збирається вводити війська в Донбас і приєднувати до себе цю територію. Проте російська влада продовжує підтримувати сепаратистів зброєю і засилати в цей регіон найманців. Яку, по-вашому, мету переслідує Путін, підтримуючи сепаратистів на Сході?

- Мета Путіна - зупинити демократизацію в Україні. Якщо Україна відбудеться як успішна країна - це великий ризик для системи клептократії, збудованої Путіним в Росії.

- В Україні впевнені, що Росія - основний фактор триваючого протистояння в Донбасі. Проте Європа ховає голову в пісок і не поспішає вводити секторальні санкції. Як ви оцінюєте Санкційний політику Заходу щодо Росії?

- Введені санкції досить ефективні. Вони приведуть до зниження темпів російської економіки цього року на 2-2,5 відсоткового пункту. Очікування подальших санкцій породжує недовіру до фінансових ринків Росії. У Євросоюзі багато країн, і їм складно домовитися з приводу Росії. Зараз вони намагаються виступити єдиним фронтом і вводити однакові санкції, а не діяти врізнобіч.



АВТОПРОМ ВИМАГАЄ УТИЛІЗАЦІЇ

Російські автовиробники вимагають від уряду повернення програми утилізації старих авто. Чи знайдеться в федеральному бюджеті, обтяженому кризою економіки і «кримськими питаннями», достатньо коштів поки невідомо

© Российская газета

Під час нещодавньої зустрічі з президентом РФ в.о. глави Нижегородської області Валерій Шанцев заявив, що падіння обсягів виробництва (на 1,8% в 2013 році) і попиту на машини російських марок ще раз доведуть необхідність повернення до програми утилізації престарілих автомобілів. До цих слів приєднуються і найбільші російські виробники.

Очікується, що програма утилізації допоможе збільшити випуск авто на підприємствах лише Нижегородської області щонайменше на 10 тис. одиниць. У Міністерстві промисловості і торгівлі поки вивчають питання доцільності відновлення програми утилізації і відмовляються давати будь-які коментарі.

«Програма утилізації – вже вторований шлях, і минулого разу (2010–2011 рр..) громадяни ним активно користувалися, – заявив виданню перший віце-президент групи компаній «АвтоСпецЦентр» Олексій Тузов. – Що стосується величини утилізаційного гранту, то у зв'язку з економічною ситуацією, що склалася в РФ, і витратами на Крим держава навряд чи зможе виділити більше 50 тис. рублів за утилізацію однієї машини. Для Москви ця сума, звичайно, невелика, а от у регіонах, думаю, програма буде користуватися популярністю. Ми очікуємо економічного зростання в 2017 році, і якщо держава підтримає автовиробників вже зараз, до 2017 року ситуація у вітчизняному автопромі поміняється докорінно».

За словами Олексія Тузова, нову програму пропонується провести не в цілому по країні, а тільки в тих регіонах, де знаходяться підприємства, що випускають автомобілі. Тобто в Москві, Татарстані, Ленінградській, Самарській областях тощо. Очікується, що нова програма включатиме в себе не тільки приватних осіб, що володіють легковими автомобілями і легким комерційним транспортом (LCV), але також на компанії, у парку яких є старі вантажівки і автобуси.

«Серед споживачів, перш за все, які проживають в регіонах, попит на неї, безумовно, буде, оскільки, як відомо, в Росії експлуатується більше 15 млн автомобілів старше 10 років. Відшкодовувати витрати дилері, пов'язані з програмою будуть місцеві влади. У свою чергу ми активно підтримуємо цю ініціативу уряду, яка зараз особливо актуальна для сегмента комерційного транспорту, де відзначається помітний спад продажів», – підкреслив Олексій Тузов.

«Зараз найбільш вдалий час для програми утилізації саме комерційного транспорту. У країні критично застарілий парк LCV, вантажівок, автобусів, а спад продажів найсильніше саме в сегменті комерційного транспорту, – повідомили виданню в Групі «ГАЗ», – програма забезпечить потрібний ефект: пожвавить економіку, підтримає попит, посилить безпеку перевезень, поліпшить екологічну обстановку».

На думку гендиректора компанії «Русмет», що займається утилізацією, Віктора Ковшевного, під програму утилізації повинні потрапляти не тільки автомобілі всіх калібрів, а й залізничні вагони, сільгосптехніка, судна, літаки, баштові крани і навіть так званий вертикальний транспорт – ліфти. Зношення цих транспортних засобів у країні великий: до 2020 року під списання потраплять 410 тис. вагонів, 2 тис. рибпромислових суден, 8 тис. річкових суден, понад 200 тис. ліфтів тощо. Утилізаційні гранти збільшать попит на нову техніку. Однак під таку масштабну програму утилізації в Росії необхідно буде налагодити механізм рециклінгу. Більш-менш успішно він поки діє відносно металевих відходів. Деталі з інших матеріалів – пластику, тканини, скла, дерева і т.д. – в більшості випадків відправляються на звалище. Переробку таких відходів цілком міг би взяти на себе малий бізнес. Поки ж в РФ з того, що викидається, повертається до життя лише 0,4% відходів.

Нагадаємо, що програма утилізації була досить популярною в Росії. Лише за перші місяці було викуплено 200 тисяч машин. Не зважаючи на те, що вартістю нового автомобіля, який можна було придбати за спеціальний обмінний ваучер, у росіян не було, більшість покупців віддали перевагу найдешевшим моделям – в основному вазівській «класиці». У пресі жартували, що замість старого автохламу люди отримали від держави новий.

ПРОБЛЕМИ З ГАЗ-ОМ

Не дочекавшись федеральної підтримки «Група ГАЗ» готується до чергового скорочення персоналу. Усі можливі заходи для запобігання цього кроку компанія, за словами віце-президента, вичерпала

© Коммерсантъ

Серйозне падіння продажів автомобілів сегменту LCV і автобусів може змусити «Групу ГАЗ» почати скорочувати витрати за рахунок оптимізації штату. Компанія вже здійснила ряд заходів, щоб знизити витрати і собівартість продукції, а також зберегти персонал, але не виключає, що при негативних тенденціях у другому півріччі лише на ГАЗі доведеться звільнити до 5 тис. осіб, або п'яту частину співробітників. Експерти не бачать причин для зміни ситуації на ринку і кваплять федеральних чиновників вжити заходів стимулювання попиту, обіцяні автопрому ще півроку тому.

Про ймовірність скорочення співробітників на

майданчиках «Групи ГАЗ» у Нижньому Новгороді через негативні тенденції на авторинку розповіла в рамках засідання експертної ради при комітеті Держдуми з промисловості, присвяченого інноваційному розвитку автомобільної промисловості та спецтехніки, віце-президент «Групи ГАЗ» Олена Матвеева. За її словами поки холдинг не звільняє співробітників і намагається стимулювати падаючий попит.

Компанія, наприклад, інвестує в оновлення модельного ряду, яке, на думку менеджменту, може активувати споживчий попит. В 2014 році ГАЗ запускає у серійне виробництво три нові моделі лінійки Next, а Павловський автобусний завод почне випуск нових

На фото: Група «ГАЗ» представляє нове покоління комерційних автомобілів, автобусів і двигунів на виставці «Ком-транс'2013»

моделей автобусів на газовому паливі.

Також ГАЗ прийняв програму скорочення витрат у розмірі близько 5 млрд руб., включаючи оптимізацію логістики і зниження собівартості продукції.

«У першому півріччі ми застосували всі можливі системи: переводили персонал на однозмінну роботу з двох-і тримісної, скорочували робочий тиждень, вводили додаткові відпустки в літні періоди. Зараз ці заходи вже практично вичерпані, і ми стоїмо на межі зниження чисельності працівників. Ситуація на ринку погіршується, і зусилля автовиробників недостатні для того, щоб подолати кризові явища», - цитує видання



фото: gazgroup.ru

віце-президента «Групи ГАЗ». Якщо ситуація на ринку не зміниться, до оптимізації штату «Група ГАЗ» може приступити вже в другому півріччі, і тільки в сегменті виробництва LCV може знадобитися скорочення 5 тис. осіб, на ПАЗі - не менше 2 тис. осіб, повідомила віце-президент холдингу.

За власними даними «Групи ГАЗ», продажі комерційного транспорту групи за перше півріччя 2014 знизилися на 28% - до майже 33 тис. одиниць. Продажі автобусів впали на 44% - до 2, 4 тис. одиниць, автобусів середнього і малого класу - на 43% до 2 тис. одиниць.

Глава аналітичного агентства «Автостат» Сергій Целіков поки не бачить підстав для зростання продажів як автомобілів

сегменту LCV, так і автобусів. При цьому експерт відзначає, що заявлене падіння продажів ГАЗу вище ринкових темпів: «Зараз, в середньому, продажі легких і середньотоннажних комерційних автомобілів падають на 15-18%. Думаю, за оптимістичного сценарію, за підсумками року тренд збережеться і буде спостерігатися падіння продажів в діапазоні від 15% до 20% до рівня минулого року. При негативному сценарії темпи падіння збільшаться». На думку аналітика, темпи падіння попиту не досягнуть рівня кризового 2009 року.

Генеральний директор Нижегородської асоціації промисловців і підприємців Валерій Цибань відзначає, що, незважаючи на плани уряду

РФ стимулювати попит на комерційний транспорт і автобуси, конкретних заходів підтримки російський автопром поки не побачив.

«Скорочення співробітників не вирішить проблеми. Єдиний вихід тут - стимулювати зростання обсягів виробництва за рахунок зростання продажів. Хоча федеральна влада не раз заявляла про намір запустити механізм субсидування утилізації старих автомобілів, поки ніяких заходів не прийнято (...) обіцяних заходів підтримки автопрому чекає вже більше півроку», - говорить пан Цибань.



ШАЛЕНИЙ МАСК

Виконавчий директор Tesla Елон Маск оголосив про те, що його компанія відмовляється від будь-яких патентних позовів на свою інтелектуальну власність. Компанії гостро не вистачає конкуренції

© Deutsche Welle, Forbes

фото: dailytech.com

Електромобільна революція, яку так довго очікують футурологи, екологи та просто небайдужі громадяни, усе ніяк не може розпочатись. Потенційним покупцям довгий час вибір електрокарів, і можливості більш швидкої зарядки акумуляторів. Однак здійснити ці обіцянки поки не вдалося. Можливо, однак, що ми впритул наблизились до нової ери в світовому автомобілебудуванні.

Генеральний директор і співзасновник компанії Tesla Motors Елон Маск планує вкласти \$6 млрд у найбільшу в світі фабрику з виробництва сонячних батарей і літій-іонних акумуляторів для електромобілів. Ще одна компанія SolarCity, яка належить йому, оголосила про придбання одного з найбільших у США виробників сонячних батарей Silevo. Фінансові деталі угоди не розкриваються, але аналітики Raymond James оцінюють її в \$350-400 млн. SolarCity займається установкою сонячних панелей на дахах житлових і промислових будівель.

Серед інвесторів Tesla – засновники Google Ларрі Пейдж і Сергій Брін, а також один із засновників платіжної системи PayPal Елон Маск. Її продукцію все частіше порівнюють із технікою Apple. Компанія орієнтована на дизайн, виробництво та продаж електромобілів і компонентів до них. Як неважко здогадатися, назвали її на честь всесвітньо відомого фізика Ніколи Тесла. Серцем спорткара Tesla

є двигун змінного струму – саме Тесла в далекому 1882 винайшов багатофазний електромотор, який запатентував через декілька років.

Будь-який вид енергії може вважатися конкурентоспроможними, якщо ціна виробництва нижча або приблизно дорівнює вартості використання інших енергоносіїв. Потужності Silevo вкладуть свій внесок у здешевлення виробництва сонячних батарей SolarCity, і тоді, можливо, з'явиться принципово новий вид електрокарів. Але це майбутнє, а поки що вивести електрокари на ринок намагаються різні автовиробники, і звичайно, Tesla вже далеко не єдина у своєму роді.

У серпні 2006 року міністр економіки, торгівлі та промисловості Японії затвердив план розвитку електромобілів, гібридів і акумуляторів. Планом передбачено до 2015 року почати в Японії масове виробництво двомісних електрокарів із запасом ходу 80 км на одній зарядці, а також збільшити виробництво гібридних автомобілів. Вони якраз і повинні стати тим локомотивом, який потягне за собою вгору популярність і престиж моделей, оснащених однією тільки електричною силовою установкою.

Toyota обіцяє, що вже через кілька років кожна друга модель цього бренду, що продається в Західній Європі, буде оснащена гібридною силовою установкою. Найбільший японський автовиробник працює над створенням нового

покоління гібридних автомобілів Prius. У новій версії водій за бажанням може увімкнути режим електромобіля і проїхати на акумуляторах приблизно 15 км.

Подібні моделі розробляють і інші провідні автоконцерни. Наприклад, Ford Mercury Mariner забезпечує пробіг у режимі електромобіля 40 км, Citroën C-Metisse – 30 км. Toyota вивчає можливість встановлення пристроїв для зарядки акумуляторів гібридів на бензоаправних станціях.

Незважаючи на численні «дитячі хвороби» електрокарів, аналітики оптимістично дивляться на їх майбутнє. За прогнозами PriceWaterhouseCoopers, до 2015 року світове виробництво електромобілів зросте до 500 000 на рік. Популяризувати і втілювати в життя ідею придбання авто з нульовим рівнем викидів допомагають численні цільові програми у різних країнах.

Елон Маск вже поспішив внести свою посильну лепту в закладку фундаменту для майбутніх радикальних змін в автомобільній індустрії. Представники SolarCity заявили, що розглядають можливість будівництва заводу з виробництва сонячних батарей у Буффало, США. За допомогою Silevo компанія планує втричі збільшити площу найбільшої в США сонячної електростанції Ivanpah. Крім того, SolarCity веде переговори з владою Нью-Йорка про створення поруч із містом сонячної ферми. Проект обійдеться в 5 млрд дол. США і створить додаткові

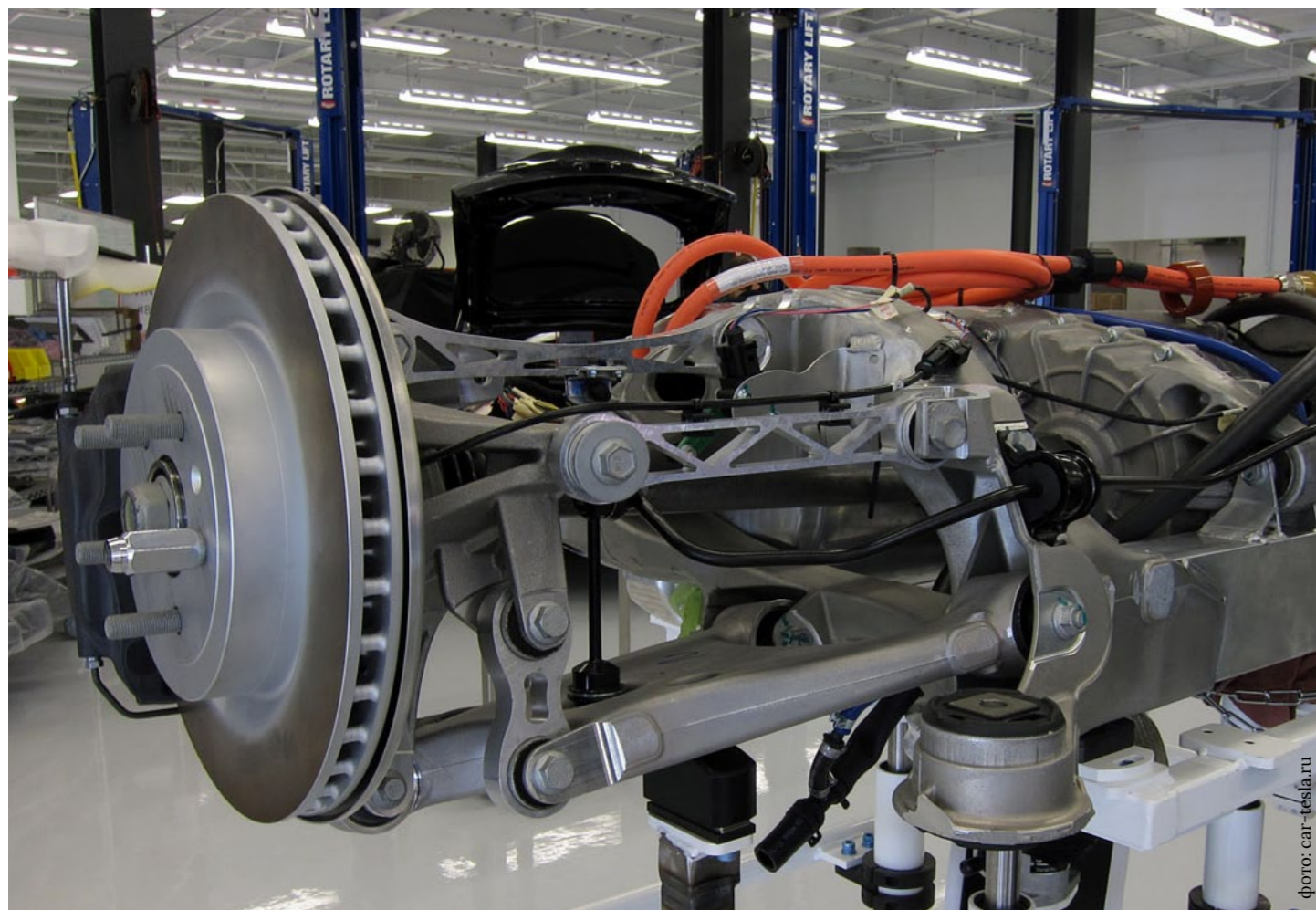


фото: car-tesla.ru

6500 робочих місць. І найважливіше: на думку Маска, він дозволить вдвічі збільшити світове виробництво літій-іонних акумуляторів. Поки що це найслабша ланка в електромобілі.

12 червня цього року Макс добряче здивував світовому автомобільному промислові, коли повідомив у своєму корпоративному блозі про намір дозволити вільно використовувати всі патенти компанії. Єдина умова: автовиробники мають чесно використовувати запатентовані технології Tesla, не спонукаючи компанію до судових позовів. Таким чином вони сподіваються стимулювати інших автовиробників використовувати електромобільні розробки Tesla для створен-

ня екологічно чистого транспорту.

«Якщо ми торуємо шлях до створення надпризвбливих електромобілів, а потім перешкоджаємо іншим, відгороджуючись патентами, як мінами, то діємо методами, що суперечать нашій меті», - зазначив Ілон Маск.

Виконавчий директор Tesla пояснив, що його рішення відкрити доступ до 203 патентів, зокрема, технологій створення літєво-іонних акумуляторів, зумовлене незадоволенням тими темпами, якими рухається вперед ринок електромобілів.

«Програми виробництва електромобілів провідних автовиробників занадто мізерні або взагалі відсутні і становлять в се-

На фото: Асинхронний (індукційного типу) трифазний електродвигун змінного струму виробництва компанії

редньому менше одного відсотка від загальних продажів автомобілів», - написав на сторінці компанії Маск. «Враховуючи, що щороку виробляється майже сто мільйонів нових авто, а в світі приблизно 2 мільярди машин, Tesla не в змозі виробляти електромобілі достатньо швидко, щоб запобігти екологічній катастрофі».

Ризикнемо припустити, що пан Маск вчасно зрозумів: його компанії загрожує не стільки конкуренція, скільки її відсутність. І, незважаючи на те, що однією з причин свого вчинку називає боротьбу з глобальним потеплінням, Tesla грає на випередження і переслідує звичні в бізнесі меркантильні цілі.

ОБЛИЧЧЯ ЕКОНОМІКИ

© Deutsche Welle

Найбільшою компанією Німеччини залишається Volkswagen, автопромисловість продовжує зміцнювати свої позиції, як провідна галузь німецької економіки, а енергетичні концерни дедалі більше втрачають вагу. Таких висновків можна дійти, проаналізувавши оприлюднений газетою Die Welt рейтинг 500 найбільших за виручкою фірм ФРН.

Видання складає такий рейтинг уже упродовж 39 років, що дозволяє його читачам відслідковувати структурні зміни, які відбуваються в найпотужнішій економіці Європи. Сьогодні обличчя цієї економіки, як ніколи раніше, визначає автопром. За підсумками 2013 року, з п'яти найбільших концернів Німеччини три - автобудівні. 1-ше місце вже сьомий рік поспіль займає Volkswagen, на 3-му закріпився Daimler, BMW лише протягом року перемістився с 6-го на 4-те.

Цей автобудівник, який за п'ять років піднявся в переліку на цілих сім позицій, нині заробляє більше, ніж Siemens, який посів 5-те місце. І це попри те, що у BMW втричі менше персоналу, аніж у електротехнічного гіганта, який нараховує у цілому світі 366 тисяч співробітників. Ще

більшими німецькими працедавцями є лише поштово-логістичний концерн Deutsche Post DHL (480 тисяч працівників, 11-те місце в рейтингу) і знову ж таки Volkswagen.

В найпотужнішого автобудівника Європи не лише найбільша в Німеччині річна виручка, яка впритул наблизилася до відмітки в 200 мільярдів євро, але й найбільша кількість робочих місць: 573 тисячі. З них - 260,5 тисячі всередині країни та 312,5 тисячі за її межами. Цікаво, що компанії Audi, MAN та Porsche, які входять до складу групи Volkswagen, зайняли в загальному рейтингу, відповідно, 15-те, 45-те та 55-те місце.

До того ж, серед п'ятдесяти найбільших фірм Німеччини - американської корпорації Ford (42-ге місце), а також компанії Robert Bosch (18-те місце), Thyssen Krupp (21-ше місце), Continental (23-те місце) та ZF Friedrichshafen (40-ве місце), бізнес яких повністю або значною мірою пов'язаний з виробництвом комплектуючих деталей для автобудівництва. Це ще більше підкреслює ту основоположну роль, яку відіграє ця галузь в економіці ФРН сьогодні.



фото: fbayer.de



фото: nbcnews.com

УСЯ НАДІЯ НА МАРКА

Одна з найстаріших автомобільних компаній світу отримує нового виконавчого директора і, як сподівається нащадок засновника Ford Motor Co., нову філософію розвитку компанії

© autonews.com

Відставка Алана Мулаллі, на думку аналітиків, стане черговою віхою в житті компанії Ford Motor Co. і його нового генерального директора Марка Філдса. Для Білла Форда це взагалі стане новою сторінкою.

Форд вже не молодий хлопець, який спостерігав зміни виконавчих директорів. Однак, вперше за свою кар'єру в сімейній компанії, нащадок Генрі Форда буде старшим за генерального директора: Філдс на чотири роки його молодше.

«Я думаю, що відносини змінять рівень залученості Білла», - говорить один колишніх виконавчих директорів компанії.

Зрілість Форда - і його 35-річний досвід роботи на керівних посадах - позиціонують його як людину, що підтримує культурні зміни Мулаллі, і наставника керівників Форда. Він був головою

компанії з 1999 року.

Компанія відмовилася зробити інтерв'ю з Фордом. Але соратники і колишні колеги говорять, що останні вісім років готували його, щоб краще скеровувати компанію. Після невдачі Жака Насера в 2001 році, Білл Форд боровся з вимогами до генерального директора. Він відступив убік в 2006 році, передавши роботу Мулаллі.

Нік Шил, який вийшов у відставку в 2005 році, але підтримує постійний контакт з Біллом Фордом, говорить, що останній має «величезну віру» в Філдса, але також впевнений у своїх силах «втрутитися, якщо щось піде не так». Він «має вражаючу внутрішню мережу зв'язку, яка виходить за межі нормального командного рівня».

«У нього є люди, яких він знає вже 35 років, але не на позиціях управлінського контролю», - говорить він. «Він буде отримувати

ти зворотний зв'язок від багатьох людей. Він дізнаватиметься дуже швидко, що не спрацювало».

Аллан Гілмор, колишній віце-голова Ford Motor Co., який вийшов у відставку в 2005 році (та був керівником самого Форда-третього), вважає, що союз Білл Форд-Марк Філдс є «ідеальним поєднанням».

«Той факт, що Білл був там і працював [генеральним директором], є дуже корисним, - говорить Гілмор. Він бачив всі речі, які відбуваються і не відбуваються. Я думаю, що це дуже гарне поєднання базових знань і навичок. Білл приносить історичну перспективу, яка майже не має аналогів в американському бізнесі. Він був на борту з кінця 80-х років. Він бачив хороші і погані часи в циклічній галузі.»

Але в той же час, це не так просто, бути головою одного з найшанованіших промислових династій



Америку, говорить Гілмор. - Тобі навіть не має з ким обговорити проблеми!»

Мулаллі і Форд вдвох ретельно працювали, щоб підготувати його для посади генерального директора. Філдс, 26-річний ветеран Форда, провів сім років в якості голови північноамериканського підрозділу Ford.

«Він дуже сильний керівник», - говорить Джеральд Майерс, професор бізнес-школи Ross School of Business at the University of Michigan. - «Він не бере полонених. Він виступає за наявність сенсу».

Але тепер Філдс має проявити себе в якості генерального директора. І він буде це робити під пильним оком Білла

Форда.

Франклін МакЛарті, генеральний директор компанії RML Automotive, дилерської групи в Літл-Рок, штат Арканзас, говорить, що Мулаллі «зробив все правильно» у підготовці Філдса до посади генерального директора. Але він додає, що Філдс повинен спиратися на знання Білла Форда.

«Марк довів, що розумний», - говорить МакЛарті. «Якщо він розумний в тому, як він досягає цього, він покладатиметься на Білла Форда в якості союзника».

Білл Форд є третім Фордом, що очолюватиме компанію з родинним прізвиськом. Генрі Форд і Генрі Форд II передували йому. На відміну від цих двох, які були

На фото:

голова однієї з найстаріших промислових династій Нового Світу Білл Форд-III впевнено стоїть у керма компанії, створеного його дідом

залізною рукою компанії, Білл Форд працює на основі консенсусу, проведення консультацій і совісті. Він був загальноновизнаним екологом, коли автовиробники висміювали екологічність автомобілів. І він, можна сказати, зламав систему, поставивши замість себе Мулаллі.

«Королі завжди шукають впливових людей, щоб поговорити. Вони не витрачають свій час на селян», - говорить почесний голова Центру автомобільних досліджень в Анн-Арбор, штат Мічиган, Дейв Коул. «Тренери мають час на всіх. Це Білл. Це Алан, і я готовий закласти, що це і Марк».



ТУМАННИЙ АВТОПРОМ

© delo.ua

Виробництво автомобілів у Великобританії в травні 2014 впало на 9,8% порівняно з попереднім місяцем - до 116,7 тис. машин, свідчать дані Society of Motor Manufacturers and Traders (SMMT) країни. Кількість автомобілів, вироблених для внутрішнього ринку, опустилося на 8,8% - до 21,9 тис.

Проте, з початку року обсяги виробництва збільшилися на 3,5% - до 654,9 тис. автомобілів, а експорт підвищився на 4,7% - до 519,6 тис. автомобілів. Частка експорту склала 80% від загальної кількості вироблених автомобілів, близько половини його довелося на Європейський союз.

Експерти очікують, що виробництво автомобілів

На фото:

завод Nissan у Сандерленді - місце народження ключових для компанії моделей на західноєвропейському ринку: Qashqai та Juke

у Великобританії до 2017 року перевищить 2 млн машин (рекордний для ринку показник у 1,92 млн авто був зафіксований в 1972 році), відзначає MarketWatch. За підсумками 2013 показник піднявся на 3,1% - до 1,51 млн автомобілів, максимуму з 2007 року, завдяки внутрішньому попиту і попиту на ринках за межами Євросоюзу.

Нагадаємо, що європейський автомобільний ринок зростає десяти місяць поспіль, в червні він збільшився на 4,5%, склавши 1 млн 189 тис. З січня по червень поточного року авторинки Європи виріс на 6,5% в порівнянні з аналогічним періодом 2013 року і склав 6 млн 623 тис. одиниць, повідомляє ACEA.



КРИЗА НА НЕВІ

© РБК

Петербурзький автопром зменшує оберти. Як повідомляє аналітичне агентство «Auto-Dealer-СПб», в січні-травні цього року місцеві автомобільні заводи Toyota, GM, Nissan і Hyundai випустили всього 164 тис. 900 нових легкових автомобілів, що на 2% або на 3,6 тис. машин менше, ніж за аналогічний період минулого року.

У травні виробництво автомобілів скоротилося на 3% і склало 29,1 тис. машин. Вперше цього року протягом одного місяця з конвеєрів петербурзьких заводів зійшло менше 30 тис. автомобілів.

«За підсумками півріччя виробництво автомобілів в Петербурзі незначно скоротиться, бо в червні на 8 робочих днів зупинявся завод General

На фото: автомобільний завод Ford Sollers під Санкт-Петербургом

Motors, - прогнозує генеральний директор «Auto-Dealer-СПб» Михайло Чаплигін. - На даний момент петербурзькі заводи, крім Nissan, не володіють резервами по збільшенню виробництва в нинішньому році. Потужності Hyundai завантажені максимально, продажі Toyota Camry знаходяться на рівні минулого року, а попит на продукцію GM продовжує падати».

За результатами травня зменшилася і частка автопрому Петербурга в загальному обсязі виробництва автомобілів в Росії. Так, якщо за січень-квітень вона становила 22,2%, то за підсумками п'яти місяців - 21,7%. Варто нагадати, що в країні в останній місяць весни випуск машин виріс майже на 6%.

фото: rbc.ru



КИТАЙ ЙДЕ В РІСТ

© delo.ua

Виробництво автомобілів у Китаї, який і так є найбільшим авторинком світу, може збільшитися приблизно на 60% у найближчі сім-вісім років, що підвищить попит на сталь, прогнозує провідний світовий сталевиробник ArcelorMittal.

У результаті в країні буде випускатися 30-35 млн машин на рік у порівнянні

з нинішнім показником в 22 млн автомобілів, заявив головний виконавчий директор компанії Лакшмі Міттал, виступаючи на відкритті СП з Hunan Valin Steel Co. з виробництва автомобільної сталі в китайському місті Лоуді. Нове підприємство дозволить ArcelorMittal розширити присутність на китайському ринку і потіснити позиції для місцевої Baoshan Iron & Steel Ltd., яка виробляє

На фото: відкриття нового заводу Volkswagen-FAW в Китаї. Китайська автомобільна промисловість та національний ринок авто зростають безперервно з 2000 року

щонайменше половину автомобільної сталі КНР.

За прогнозом Л. Міттала, темпи підвищення попиту на сталь в КНР цього року можуть сповільнитися до 3-4% в порівнянні з 7% в 2013 році. При цьому він сказав, що в Європі і США споживання в 2014 році буде вище минулорічного обсягу, не уточнивши деталей.

«Автомобільна сталь є найбільш прибутковим сталевим продуктом на тлі швидкого і стабільного зростання попиту», - відзначає аналітик Masterlink Securities Corp. Сара Ван.

Згідно з січевим прогнозом Асоціації автовиробників Китаю, продажі машин в країні цього року зростуть на 10%.

фото: dailyzone.com



ЙДУТЬ НА РЕКОРД

© Анталія сьогодні

Виробництво автомобілів в Туреччині, як очікується, досягне в нинішньому році рекордного рівня, оскільки спостерігається відновлення попиту з боку споживачів в ЄС.

Як повідомила Асоціація автомобільних виробників (OSD) Туреччини, за її прогнозами, виробництво автомобілів в нинішньому році зросте на 11%, до 1,25

мільйонів одиниць. У 2013 році виробництво склало 1,13 мільйонів нових авто.

«Я вважаю, що виробництво поб'є рекорд у нинішньому році завдяки збільшенню експорту. Зростання потужностей та експорту допоможуть нам виробити більше ніж 1,19 мільйона одиниць транспортних засобів. Експорт досягне рекордного рівня, також в межах 910 000 одиниць»,

На фото: Hyundai Motor Co. повідомив, що його завод в Туреччині випустив мільйонний за рахунком транспортний засіб. За перше півріччя завод компанії в місті Ізміт експортував 88,04 тис. авто (90% від загального виробництва) до 30 європейських країн

– заявив глава OSD Кадрет Онен.

Найбільше число автомобілів було вироблено в Туреччині в 2011 році – 1,19 мільйона одиниць.

В 2013 році Туреччина експортувала 828 тис. транспортних засобів загальною вартістю 21,5 мільярд дол. США на ринок Європейського союзу, який є ключовим для турецьких автовиробників: туди направляється 70 відсотків усього автомобільного експорту країни.

В країні розмістили свої виробництва найбільші корпорації світу, наприклад, Toyota, Ford і Hyundai. 86% продукції турецького автопрому експортується.



АКАБ І УТИЛІЗАЦІЯ

© akab.kz

В рамках 1-го Казахстанського Автомобільного Форуму Президент Асоціації Казахстанського Автобізнесу (АКАБ) Андрій Лаврентьев розповів про перспективи розвитку вітчизняного автопрому і проектах АКАБ.

На думку АКАБ внутрішній ринок у найближчі роки може досягти обсягу продажів

– 300 тисяч нових автомобілів на рік, на суму в 6 мільярдів доларів. При цьому до 40% цих авто будуть виробляти вітчизняні підприємства.

Особливу увагу АКАБ також буде приділено питанню утилізації автомобілів.

На сьогоднішній день є розроблена концепція, яка була представле-

На фото: головна мета організації, яку очолює пан Лаврентьев – сформувавши в Республіці Казахстан прозорий автомобільний ринок, допомогти учасникам АКАБ в отриманні інформації, підготовці звітів та оглядів, а також допомогти членам Асоціації та державним службам вирішити проблеми, які виникають на авторынку країни

на Міністерству навколишнього середовища і водних ресурсів Республіки. За попередніми оцінками, для створення галузі утилізації в Республіці Казахстан потрібно 425 млн. дол. США і п'ять років.

Окрім того, АКАБ працюватиме над вирішенням питання домінування старих автомобілів в загальній масі авто, які завдають істотної шкоди довкіллю, а також питання необхідності технічного огляду.

АКАБ – некомерційна організація, заснована в 2010 році, як добровільне об'єднання офіційних дилерів, імпортерів, дистриб'юторів автомобільного ринку Казахстану.



КОМУ ТОМАТ?

© motortrend.com

Компанії Ford і HJ Heinz об'єднали свої зусилля в області розробки томатного біопластику для автомобілів. Партнери поставили перед собою амбітне завдання: збільшити використання відходів переробки томатів та зменшити залежність автовиробника від переробки вуглеводнів.

Наразі Ford Motor Co. вже

тестує тримачі електричних джгутів і багажних боксів, при виготовленні яких було використано томатне волокно.

«Ми вивчаємо потенціал використання відходів харчового виробництва в автомобільній промисловості, - заявила Еллен Лі, технічний фахівець з дослідження пластмас Ford Motor Co. - Наша мета полягає в розробці сильно-

На фото: Heinz є не першим партнером Ford Motor Co. у використанні відновлювальних ресурсів. Автовиробник уже багато років співпрацює з Coca-Cola, Nike, і Procter & Gamble для вироблення автомобільних компонентів на рослинній основі та переробці пластмас

го, легкого матеріалу, який відповідає нашим вимогам транспортних засобів, а також може зменшити вплив на навколишнє середовище».

Компанія Heinz щорічно переробляє понад два мільйони тонн помідорів. При цьому у відходи йде величезна кількість томатної шкірки, стебел, насіння та інших відходів, які поки що не знаходять свого застосування.

Ford не вперше активно шукає біологічну сировину для виробництва пластикових комплектуючих. Наприклад, при виготовленні передньої панелі компанія використовує целюлозу, в електропроводці використовуються рисові контейнери і тримачі тощо.



ВИРОБНИЦТВО: ТРАВЕНЬ

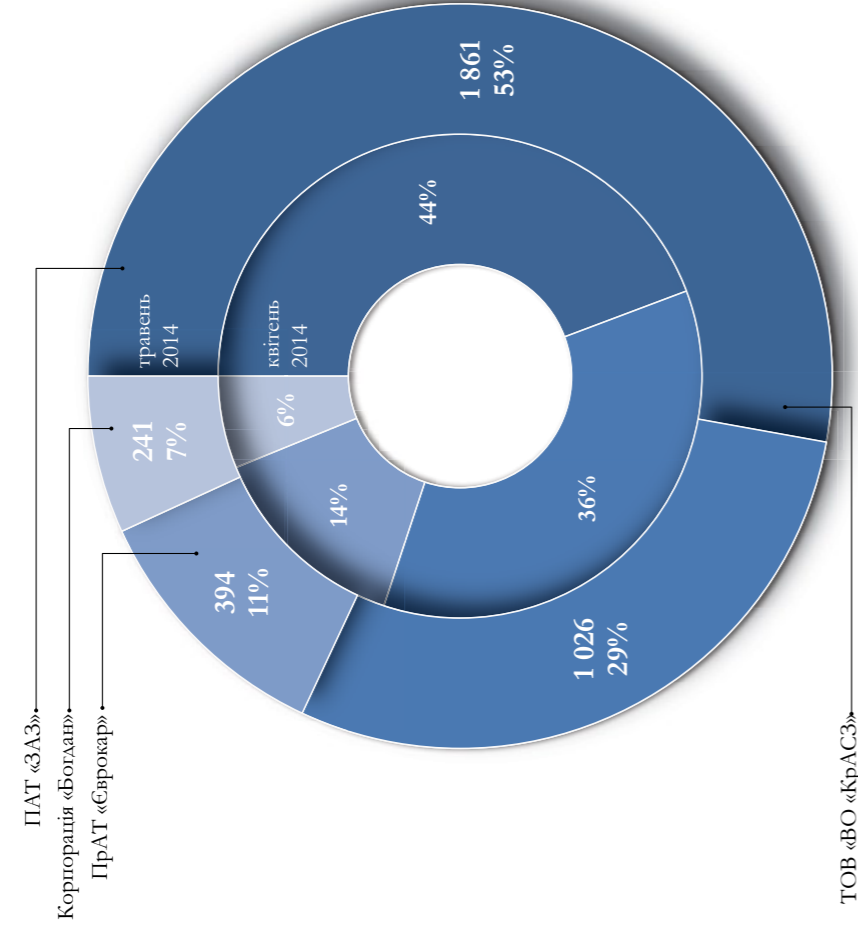
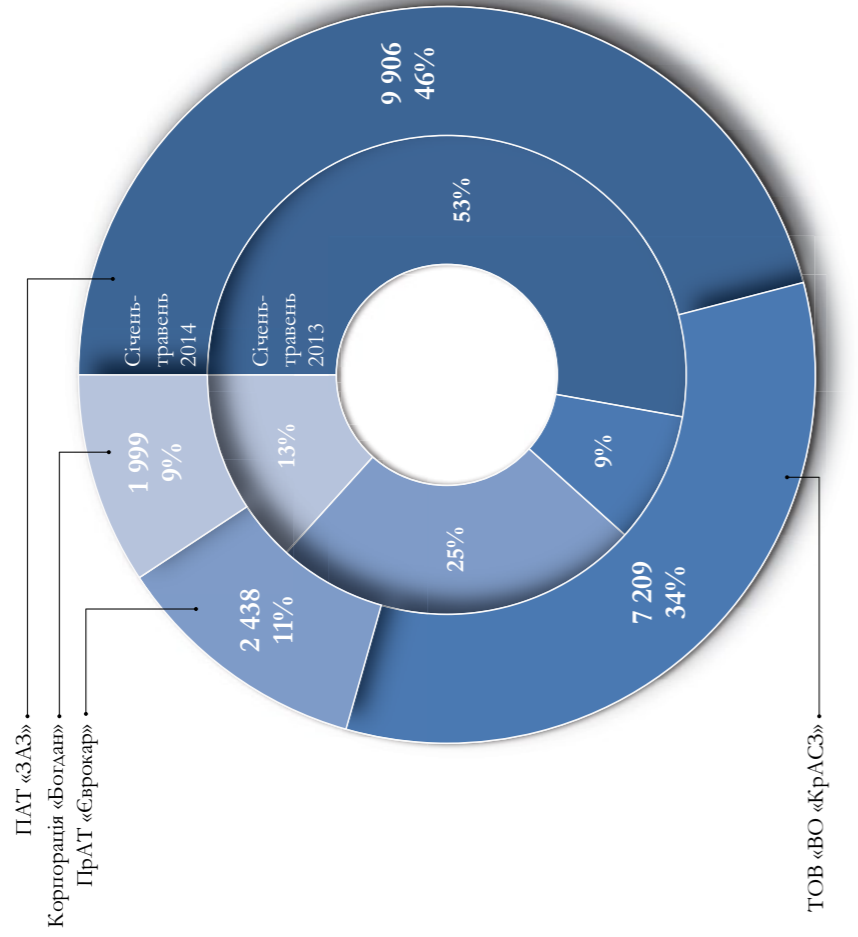
За даними асоціації «Укравтопром», в травні українськими підприємствами було виготовлено 3 755 автотранспортних засобів. Таким чином, травневий результат продемонстрував майже 20-відсоткове падіння в порівнянні з підсумками попереднього місяця. НКегкових автомобілів було виготовлено 3 522 шт. або на 20% менше ніж у квітні, а автобусів 53 шт., що в 2,5 рази менше попереднього результату. Водночас виробництво вантажних автомобілів збільшилося на 29% до 180 шт.

Найбільша кількість легкових автомобілів у травні була вироблена на Запорізькому автомобілебудівному заводі - 1 861 шт. або 53% від загального обсягу випуску цього виду транспорту в Україні. При цьому, в порівнянні з квітневим показником виробництво легкових авто на ЗАЗі зменшилося майже на 5 відсотків.

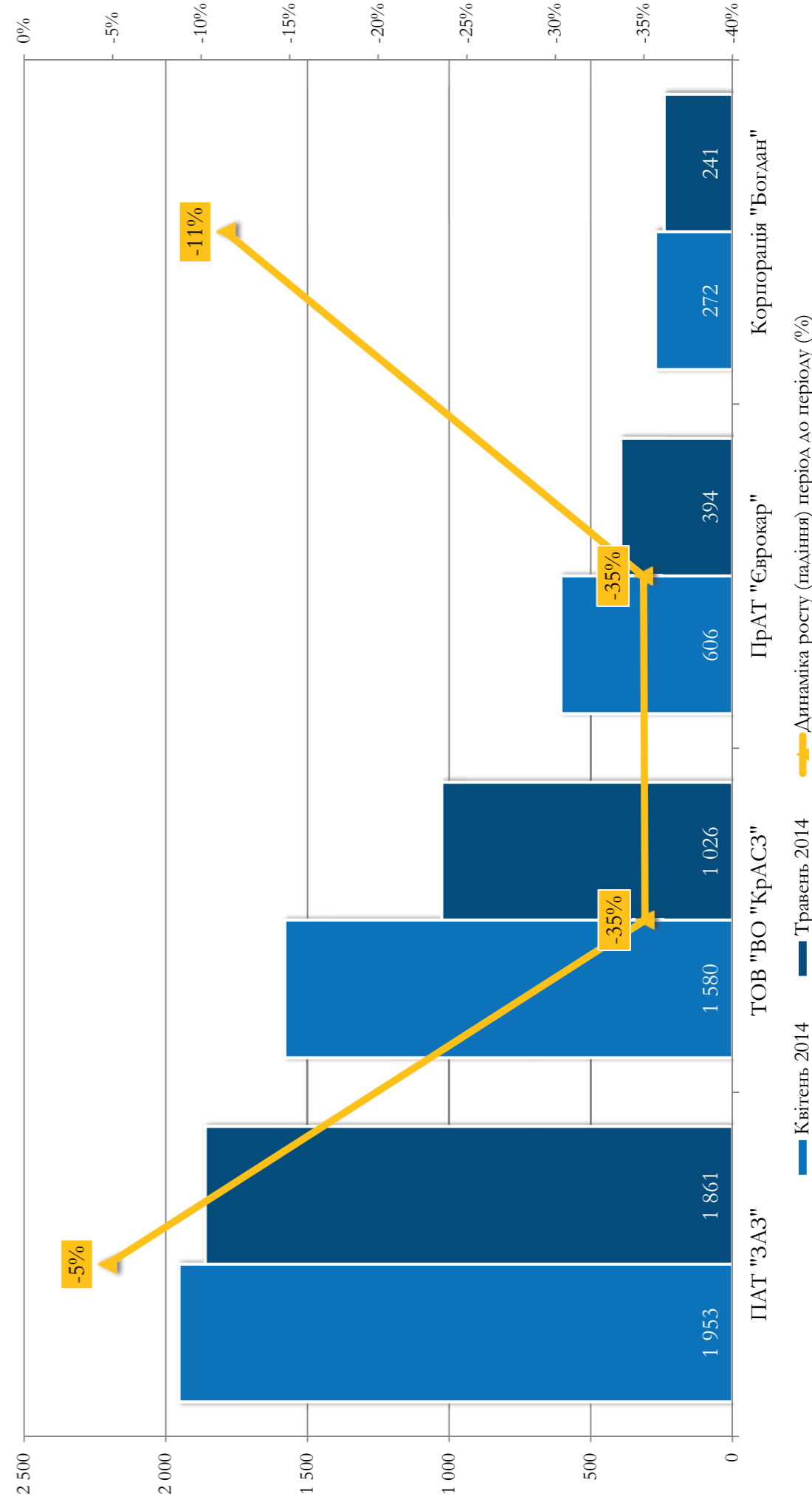
Лідерську позицію у виробництві комерційних автомобілів зберіг за собою АвтоКрАЗ. У звітному місяці з конвеєра КрАЗу зійшло 95 вантажних автомобілів. Таким чином Кременчуцький автозавод поліпшив свій попередній результат на 6 відсотків.

В області автобусного виробництва першість дісталася АТ «Черкаський автобус». У травні в Черкасах було виготовлено 40 автобусів або 75% від загального обсягу виробництва автобусів в цьому місяці.

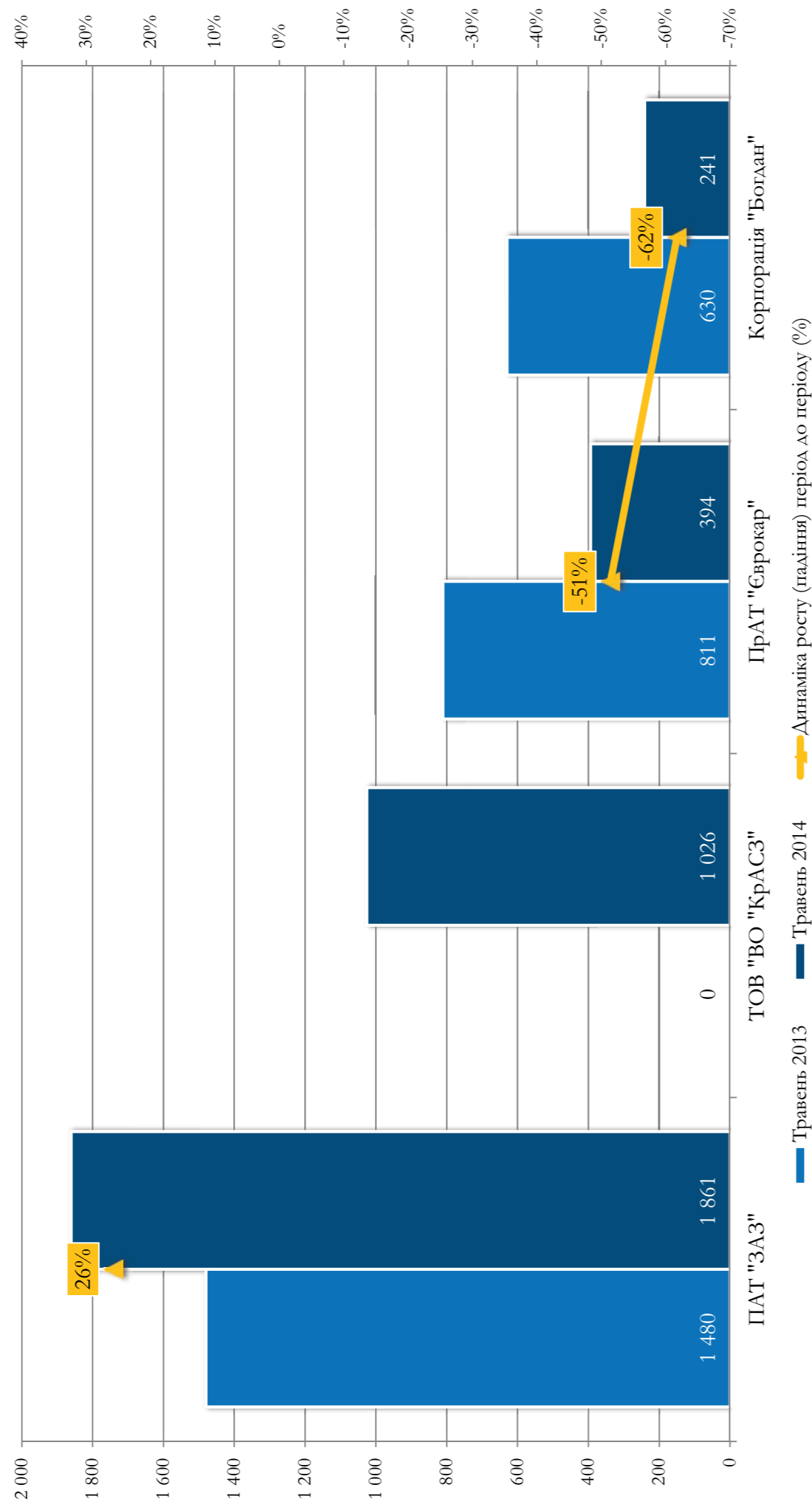
ВИРОБНИЦТВО: ЛЕГКОВІ АВТО (у % до відповідного періоду)



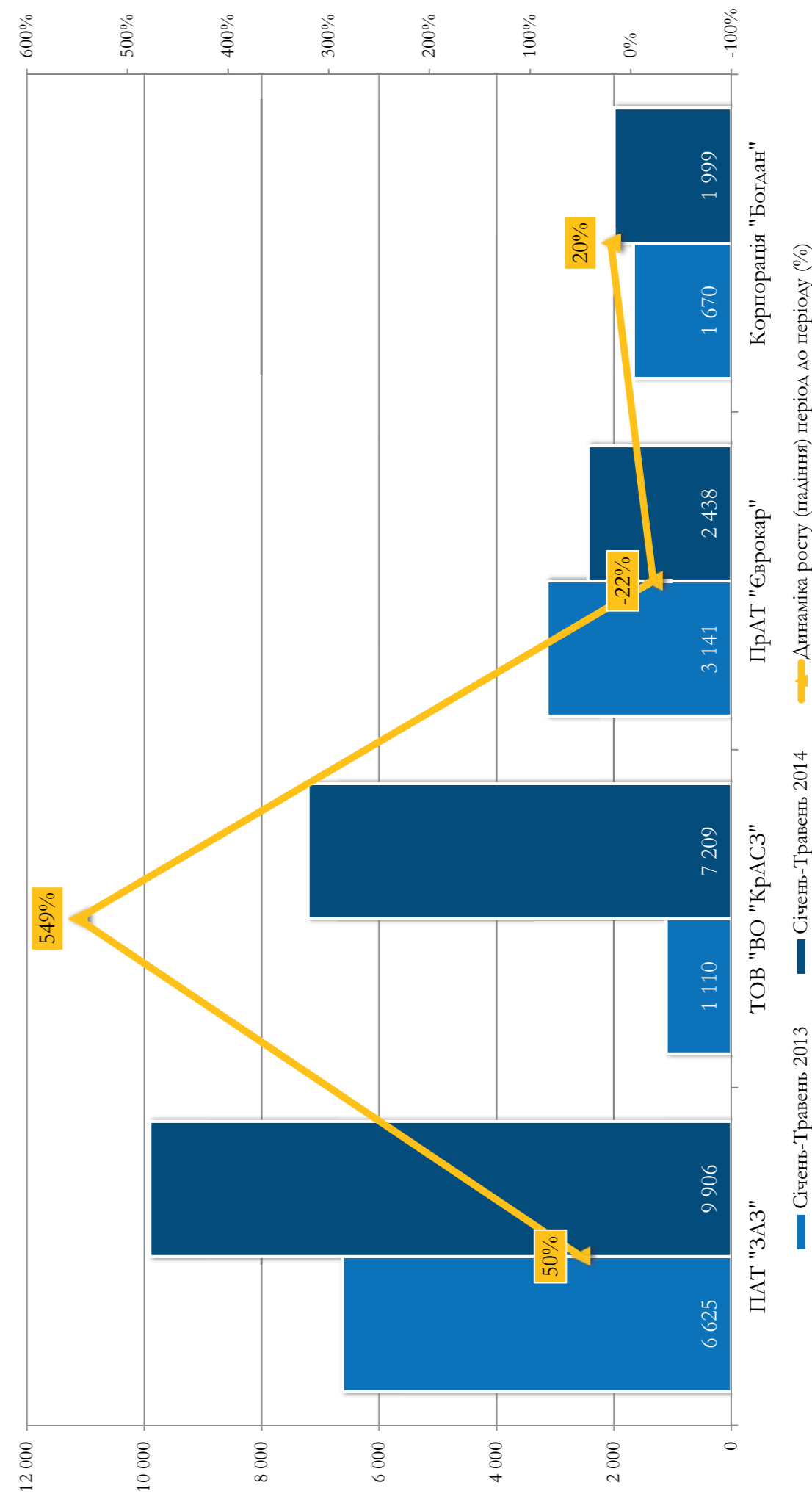
ВИРОБНИЦТВО: ЛЕГКОВІ АВТО



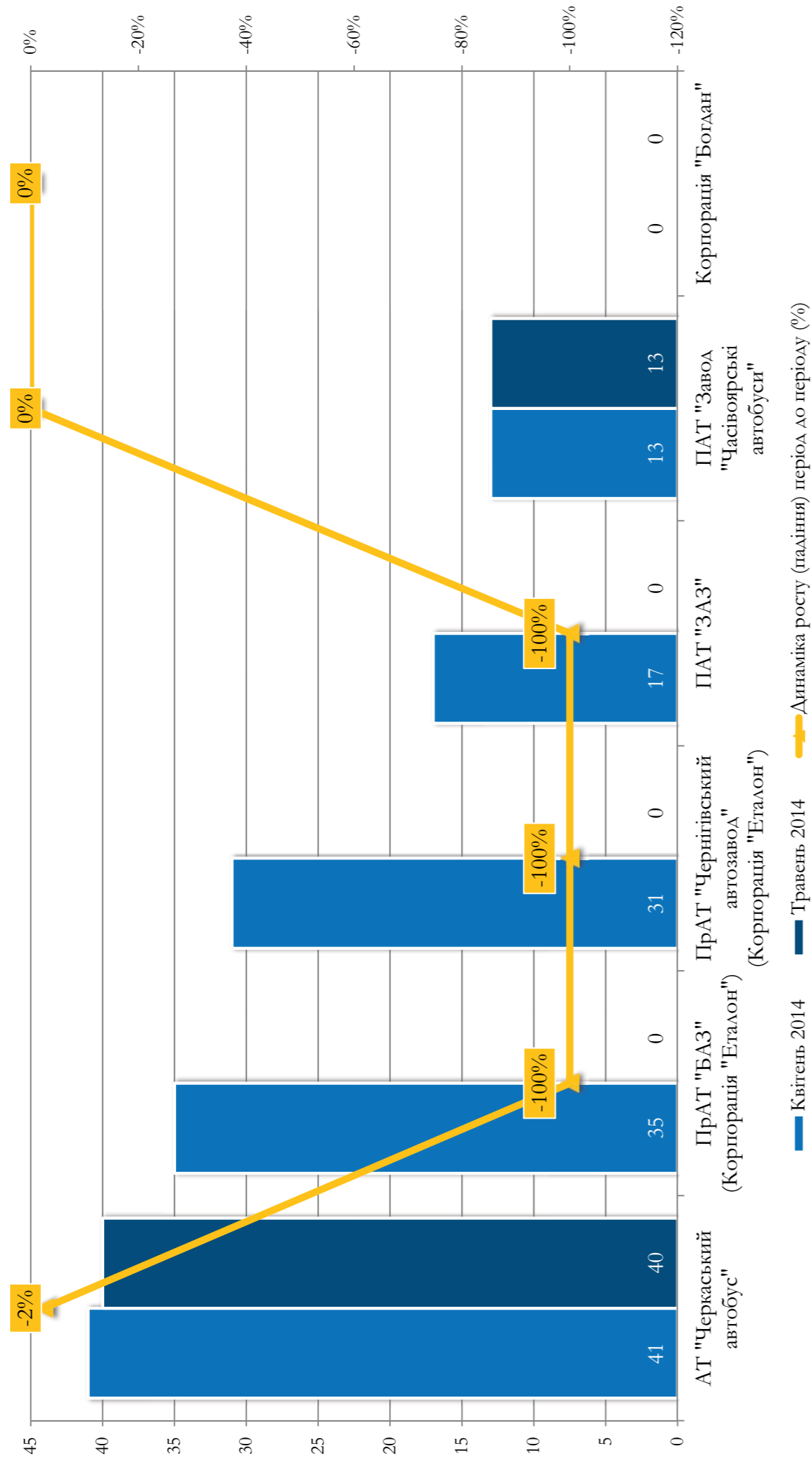
ВИБИВНИЦТВО: ЛЕГКОВІ АВТО



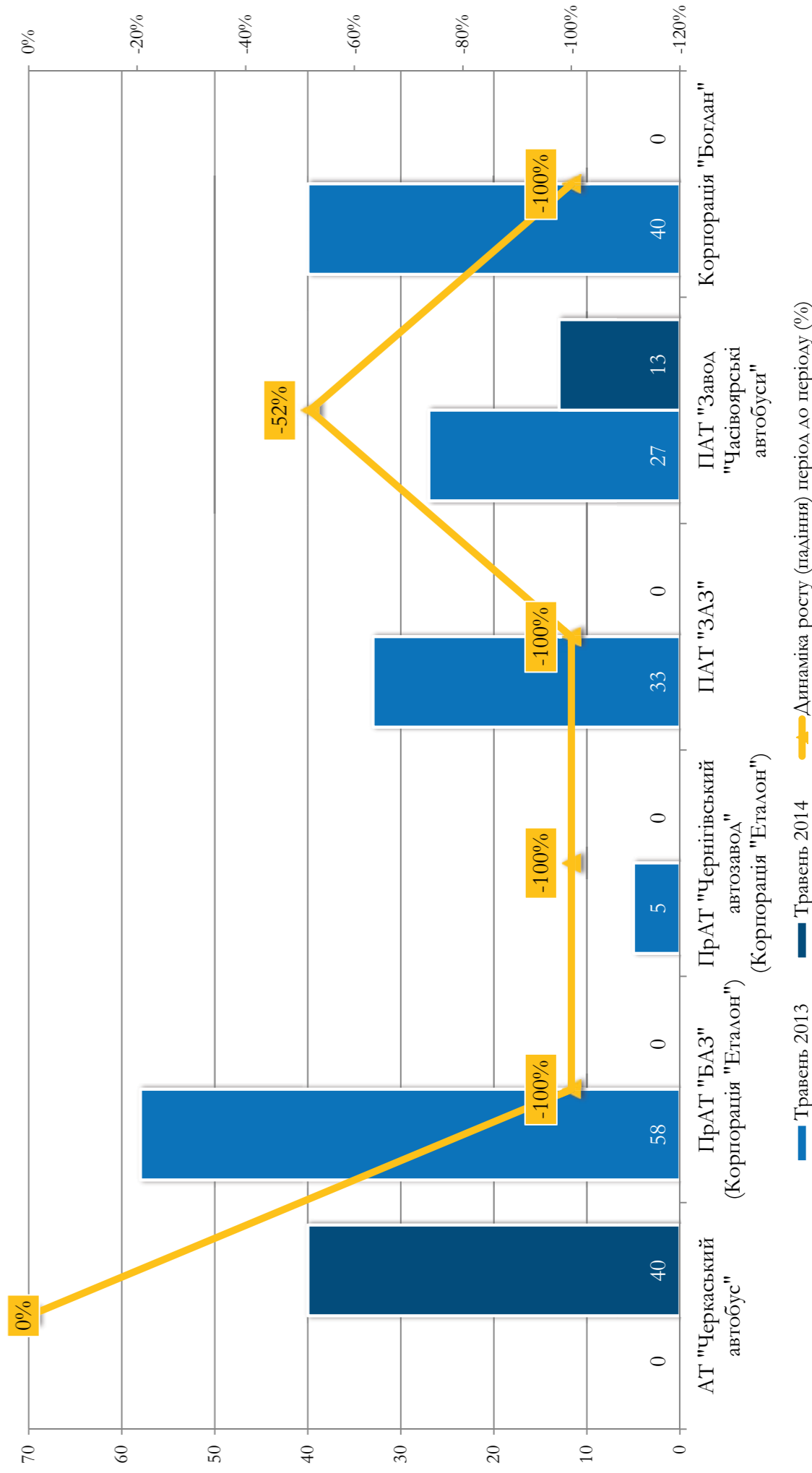
ВИБИВНИЦТВО: ЛЕГКОВІ АВТО



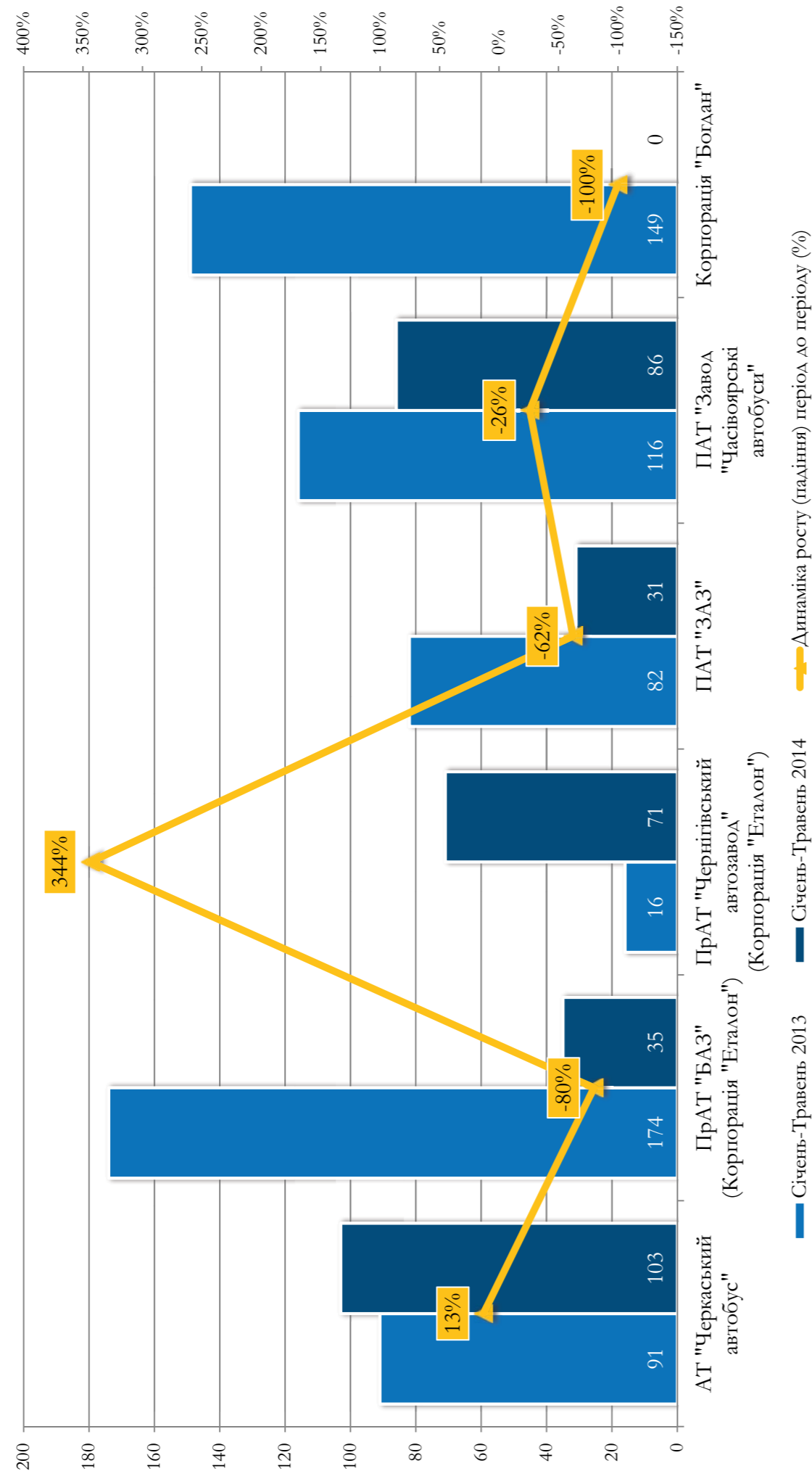
ВИРОБНИЦТВО: АВТОБУСИ



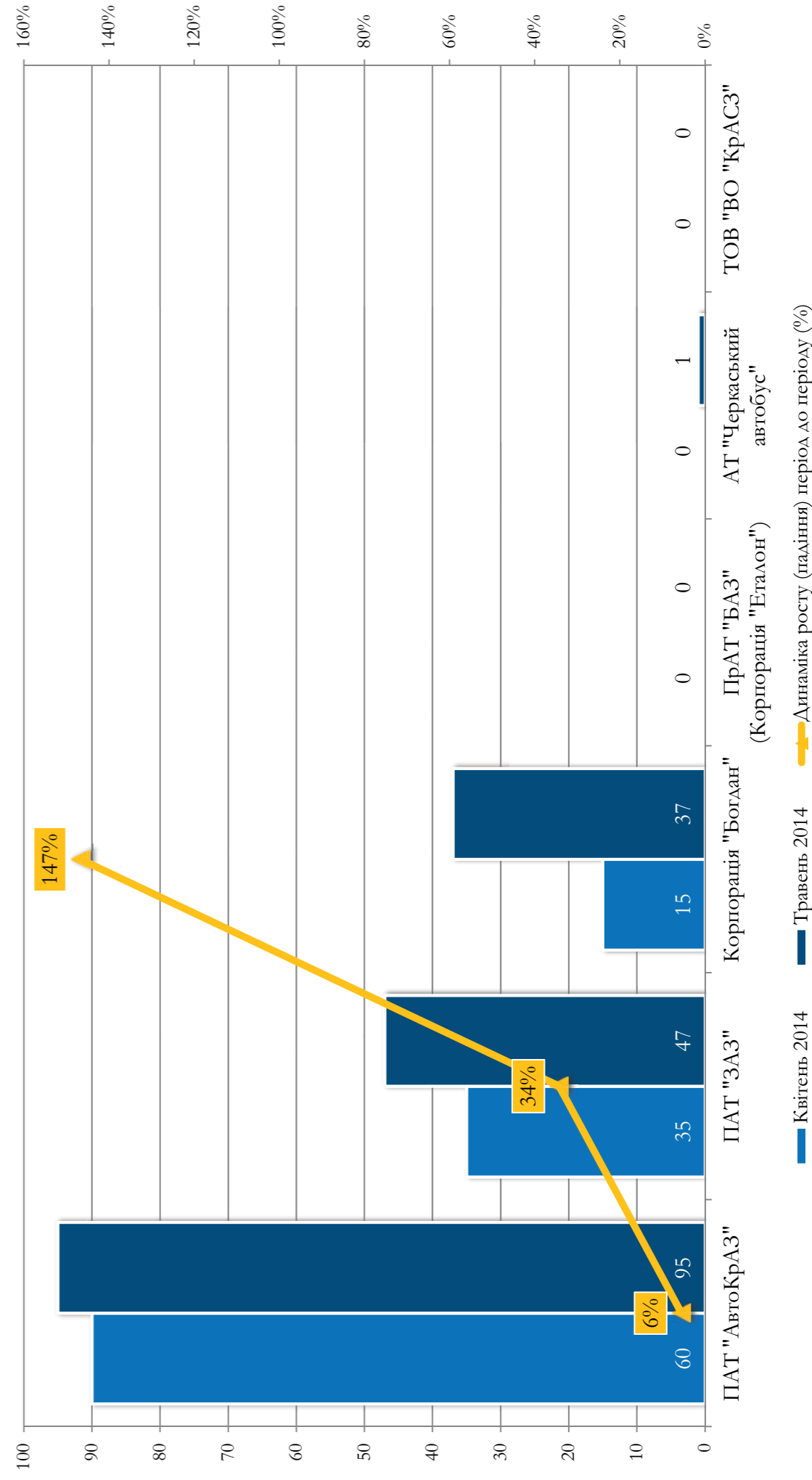
ВИРОБНИЦТВО: АВТОБУСИ



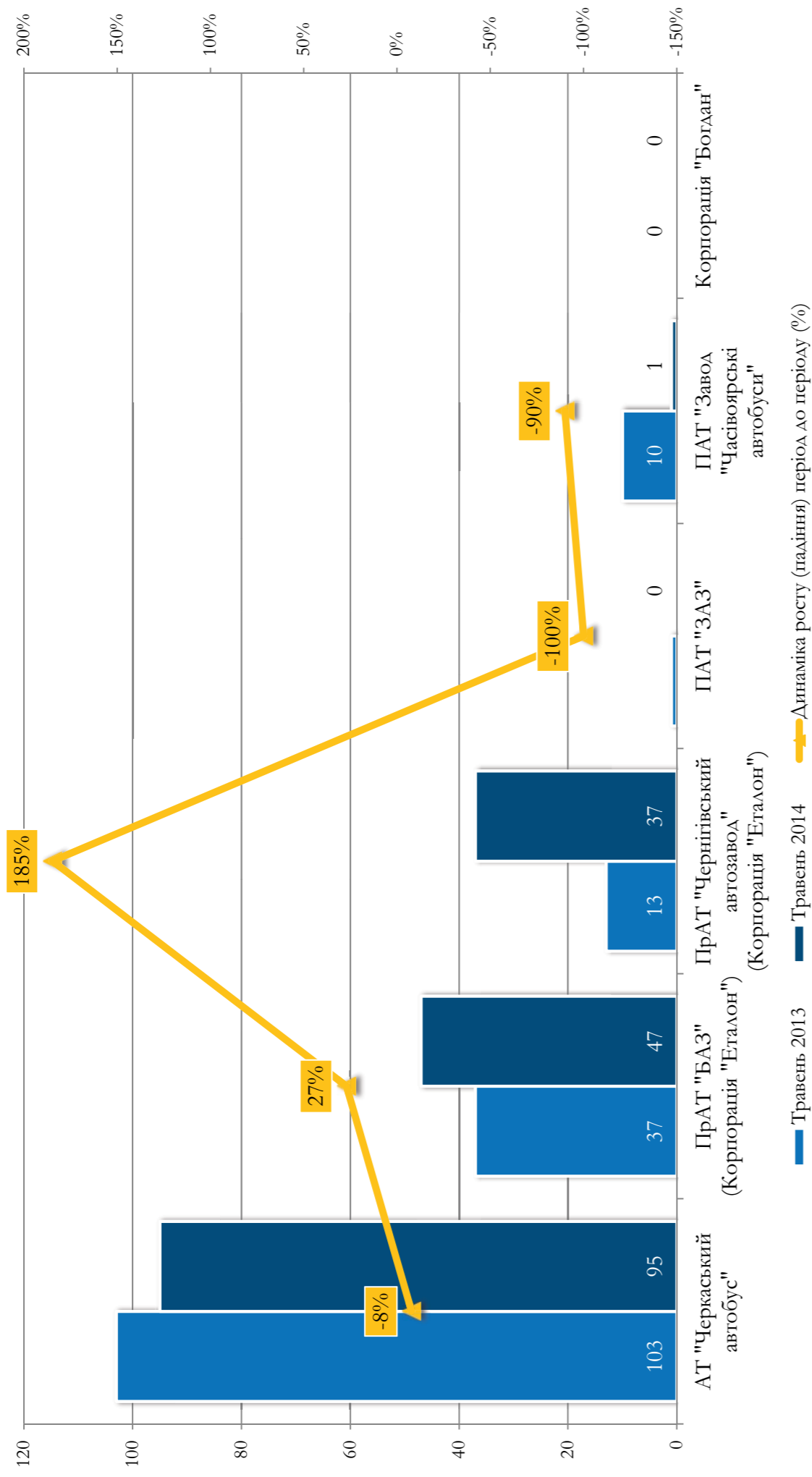
ВИРОБНИЦТВО: АВТОБУСИ



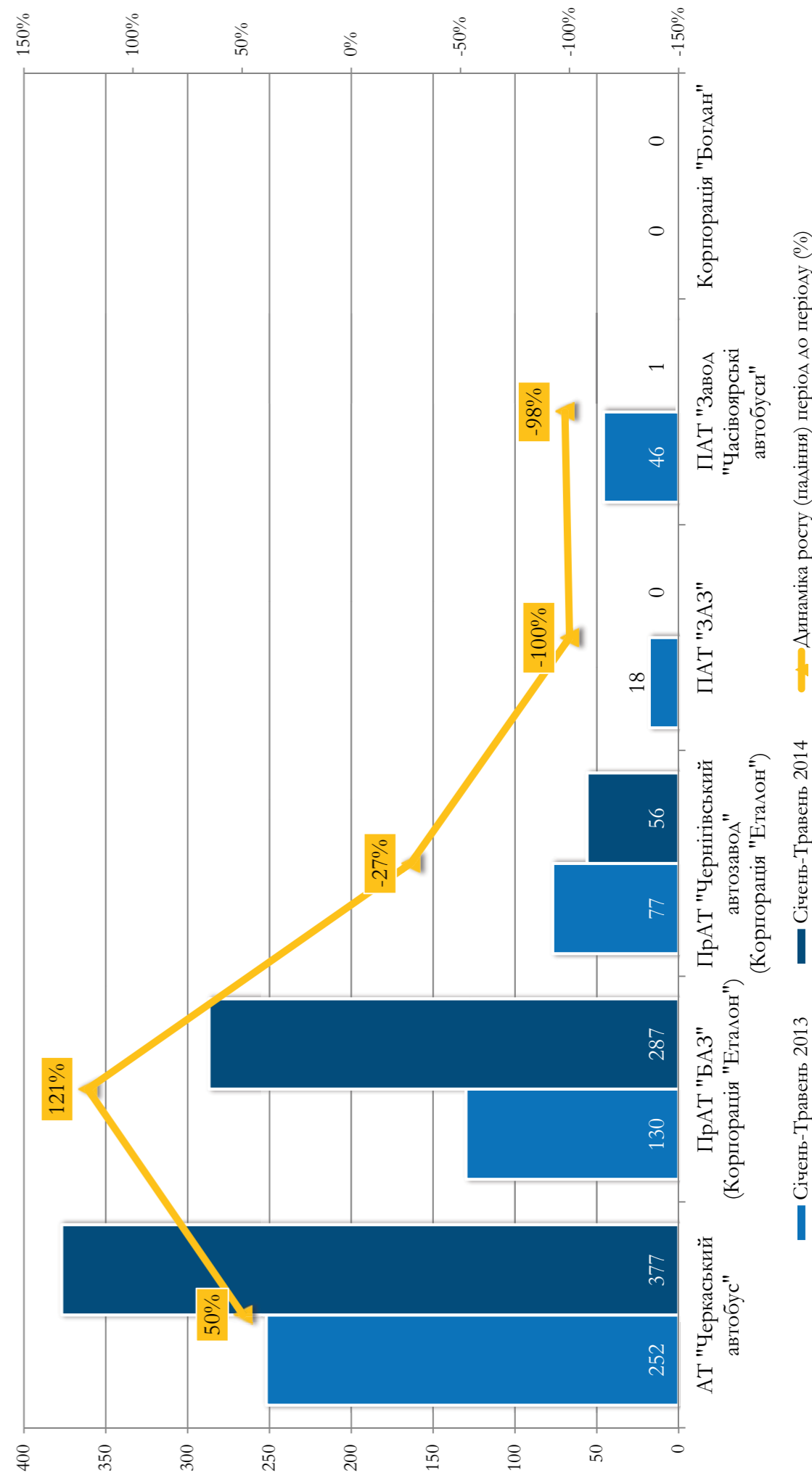
ВИРОБНИЦТВО: ВАНТАЖНІ АВТО

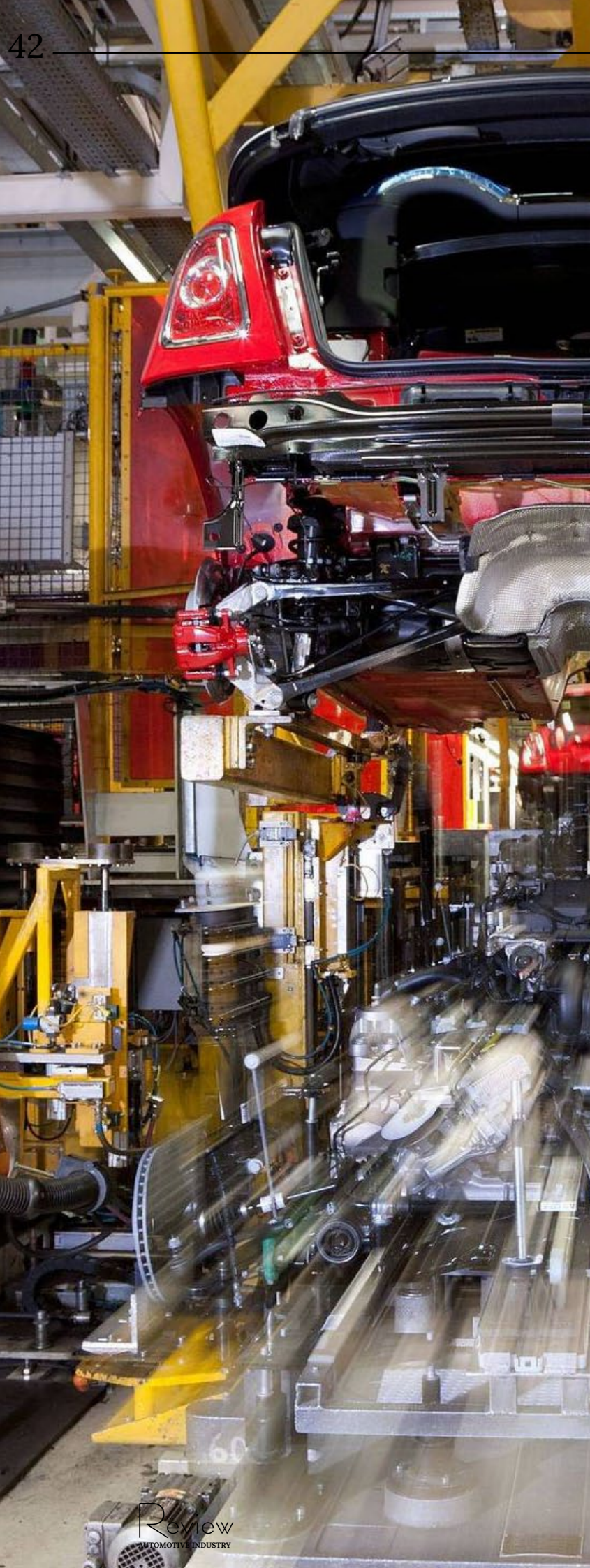


ВИБИРНИЦТВО: ВАНТАЖНІ АВТО



ВИБИРНИЦТВО: ВАНТАЖНІ АВТО





ВИРОБНИЦТВО: ЧЕРВЕНЬ

За даними асоціації «Укравтопром», в червні українськими підприємствами було вироблено 1 226 автотранспортних засобів, що в 3 рази (на 67,4%) менше травневого показника.

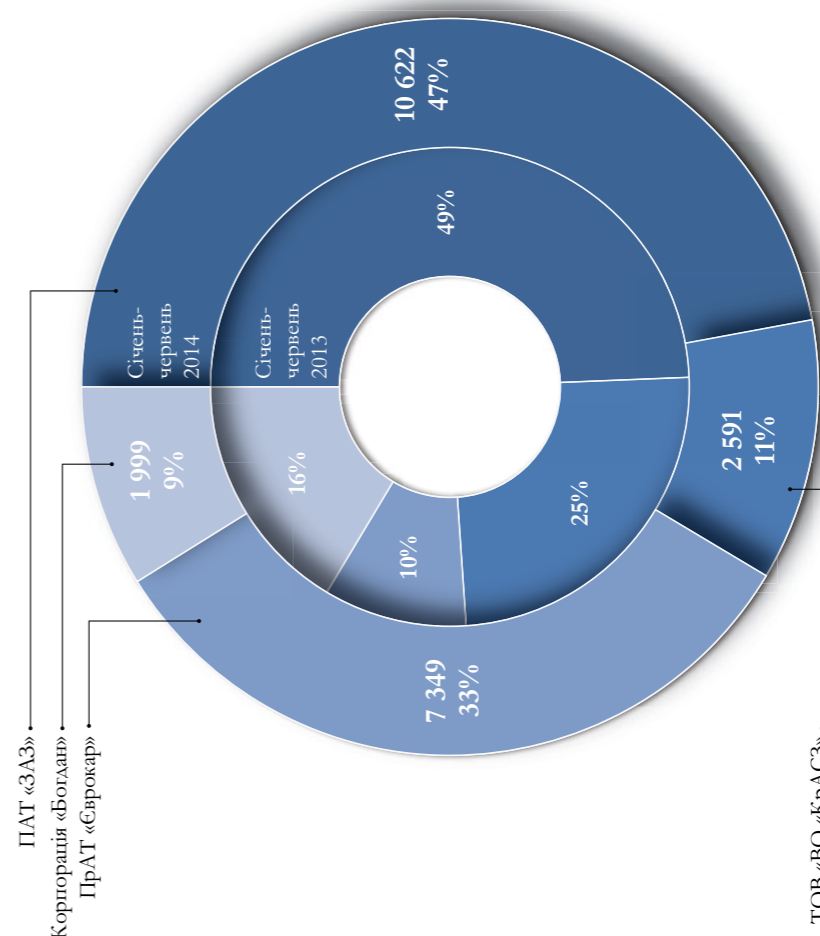
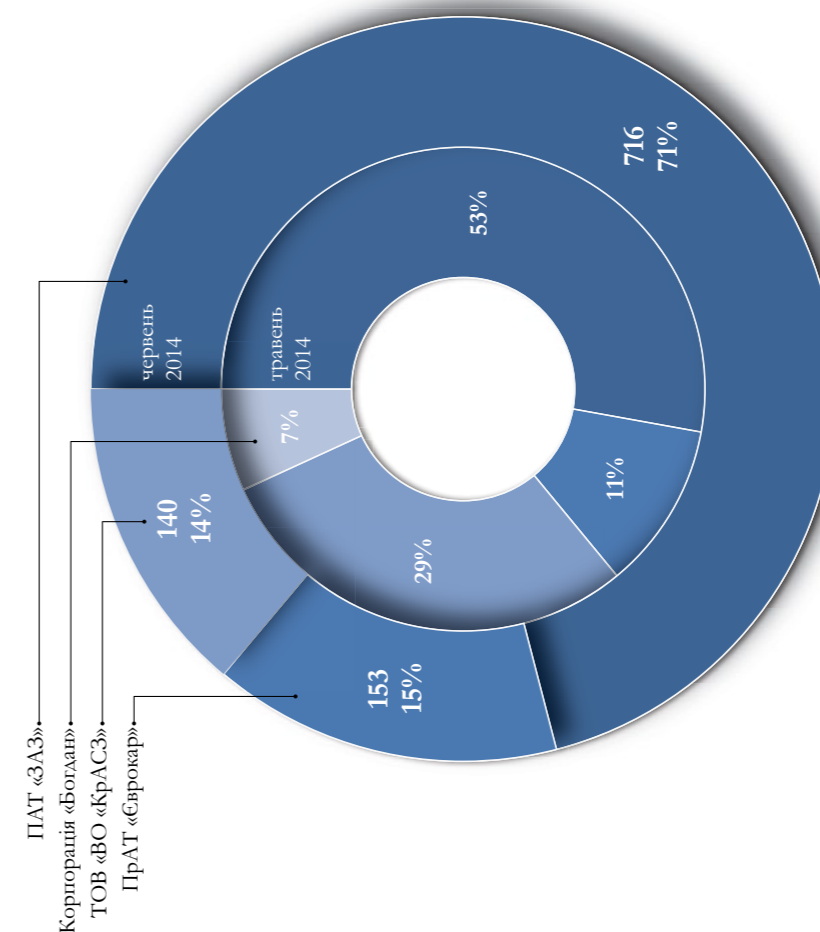
При цьому в секторі виробництва автобусів спостерігалася позитивна динаміка – у червні було вироблено 113 автобусів (+113,2% до попереднього місяця). У виробництві легкових і вантажних автомобілів зафіксований спад. Так, легкових автомобілів було вироблено 1 009 шт. (-71,4% до травневого результату), а вантажних – 104 од. (-42,2% відповідно).

Найбільша кількість легкових автомобілів у червні була вироблена на Запорізькому автомобілебудівному заводі – 716 шт. або 71% від загального обсягу випуску цього виду транспорту в Україні. При цьому, в порівнянні з попереднім місяцем виробництво легкових авто на ЗАЗі зменшилося на 61,5%.

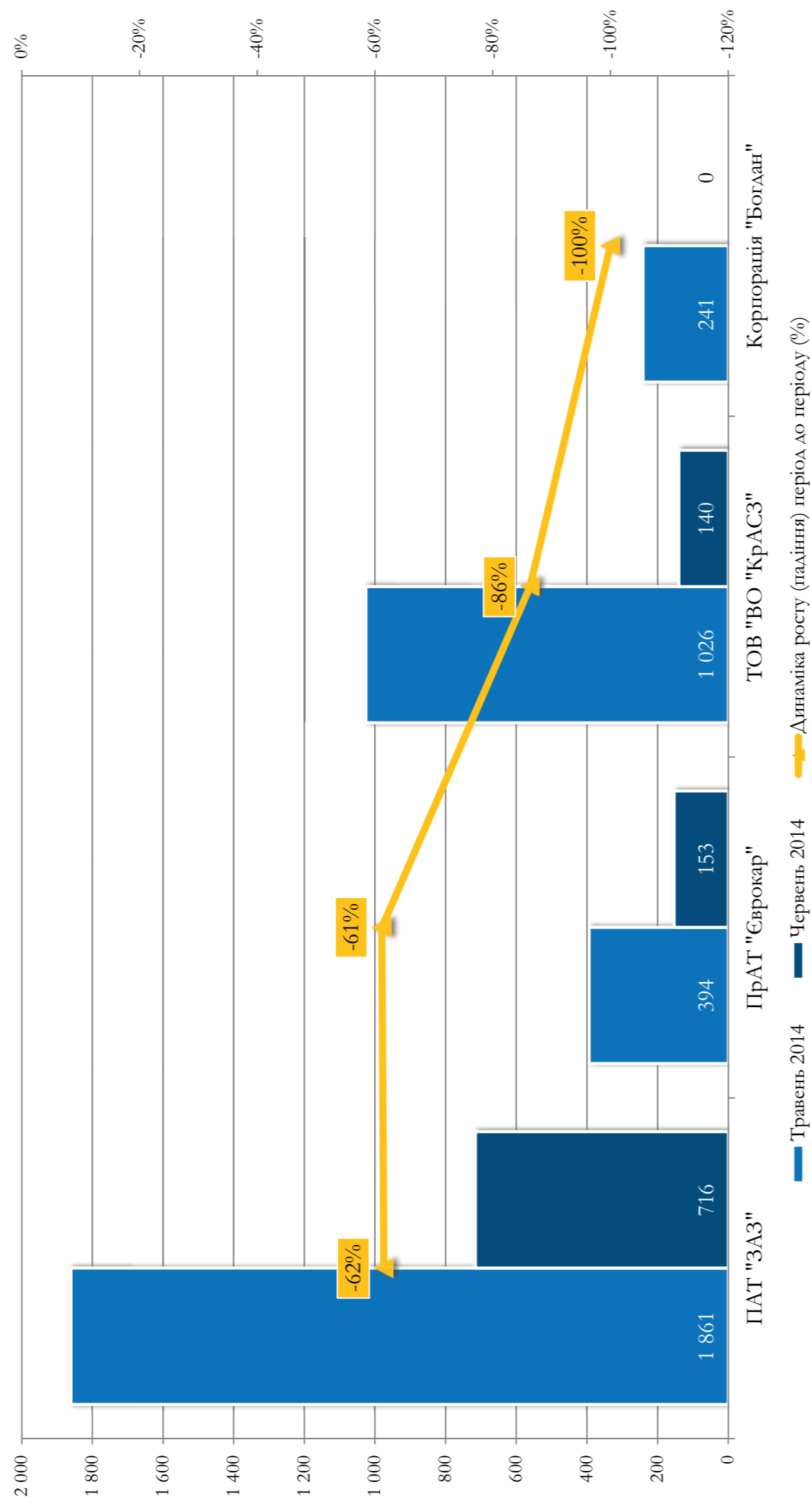
Що стосується виробництва автобусів, то лідером в червні був Чернігівський автозавод (Корпорація «Еталон»), де було вироблено 65 автобусів (58% від червневого виробництва автобусів).

Усього за перше півріччя 2014 українським автопромом вироблено 23 825 автотранспортних засобів. У порівнянні з аналогічним періодом минулого року обсяги автовиробництва в Україні зросли на 30,5%.

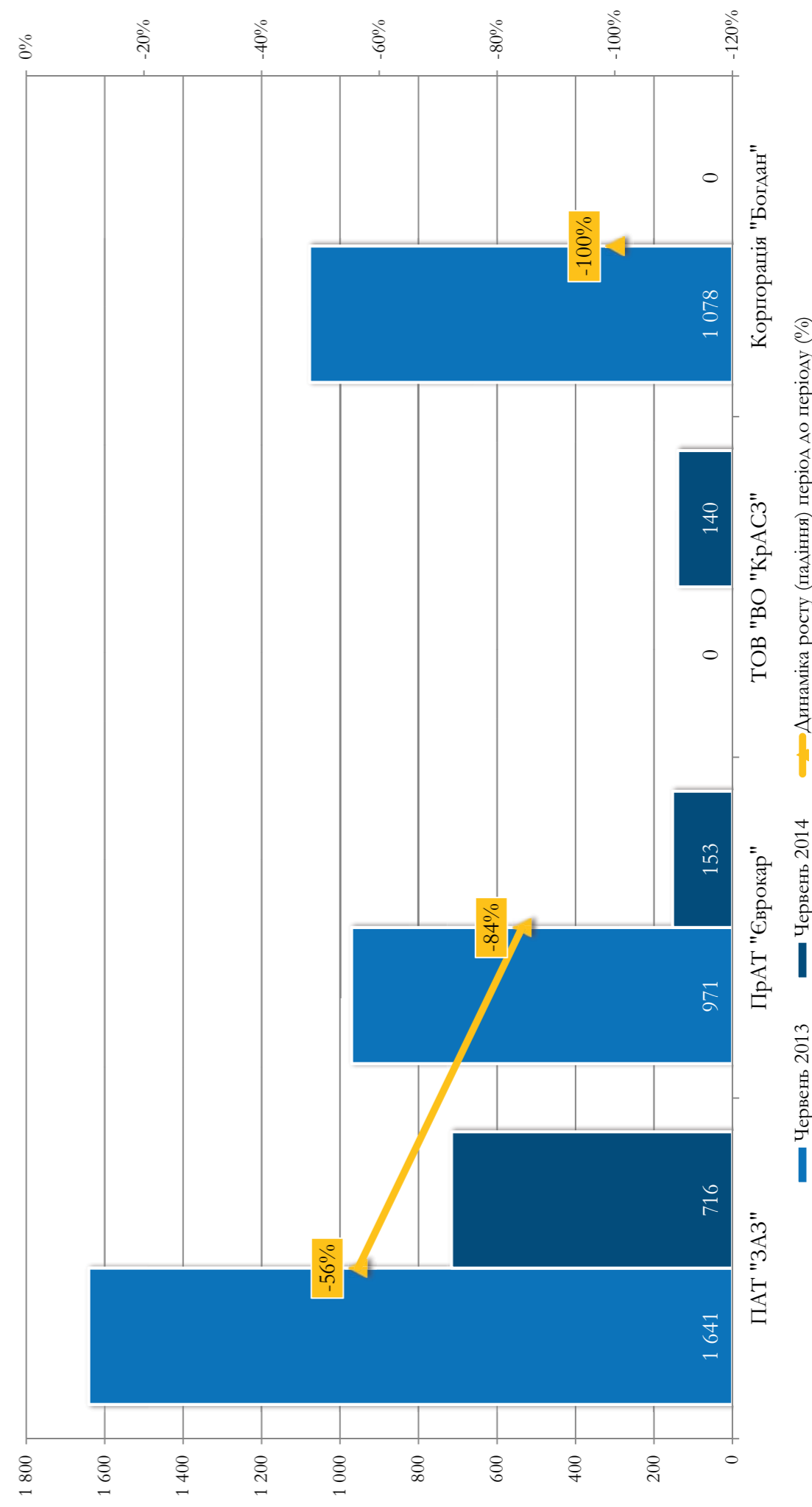
ВИРОБНИЦТВО: ЛЕГКОВІ АВТО



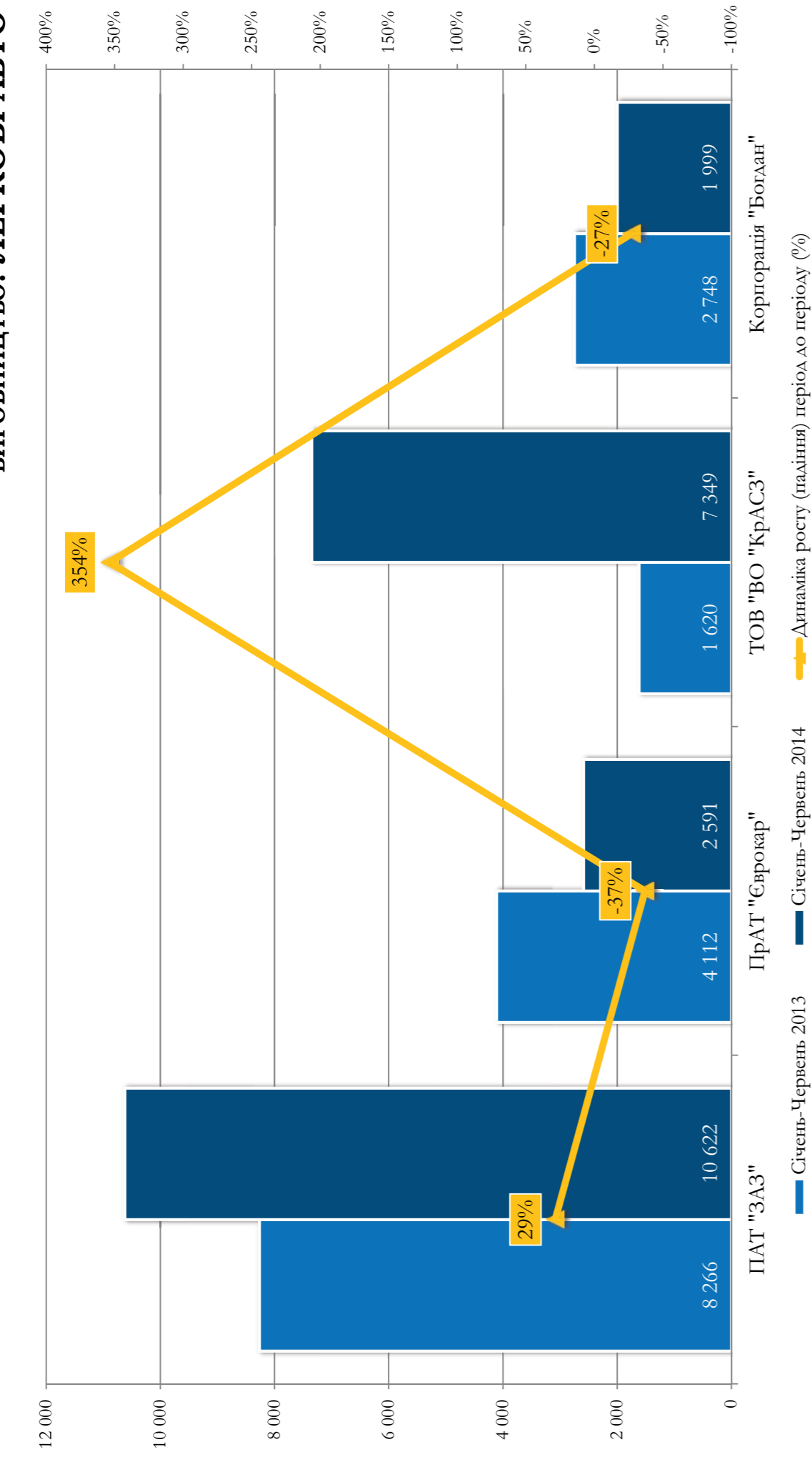
ВИБИВНИЦТВО: ЛЕГКОВІ АВТО



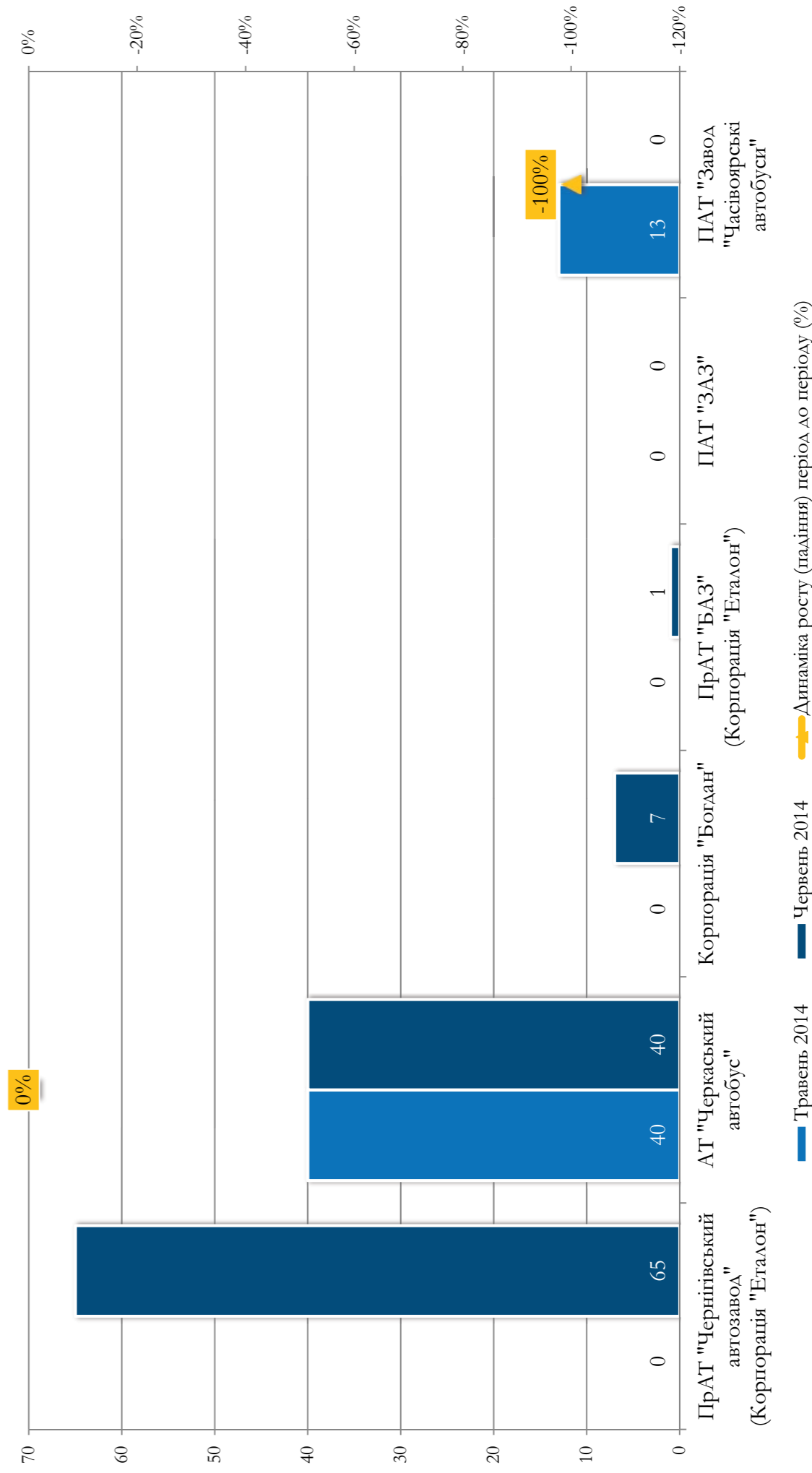
ВИБИВНИЦТВО: ЛЕГКОВІ АВТО



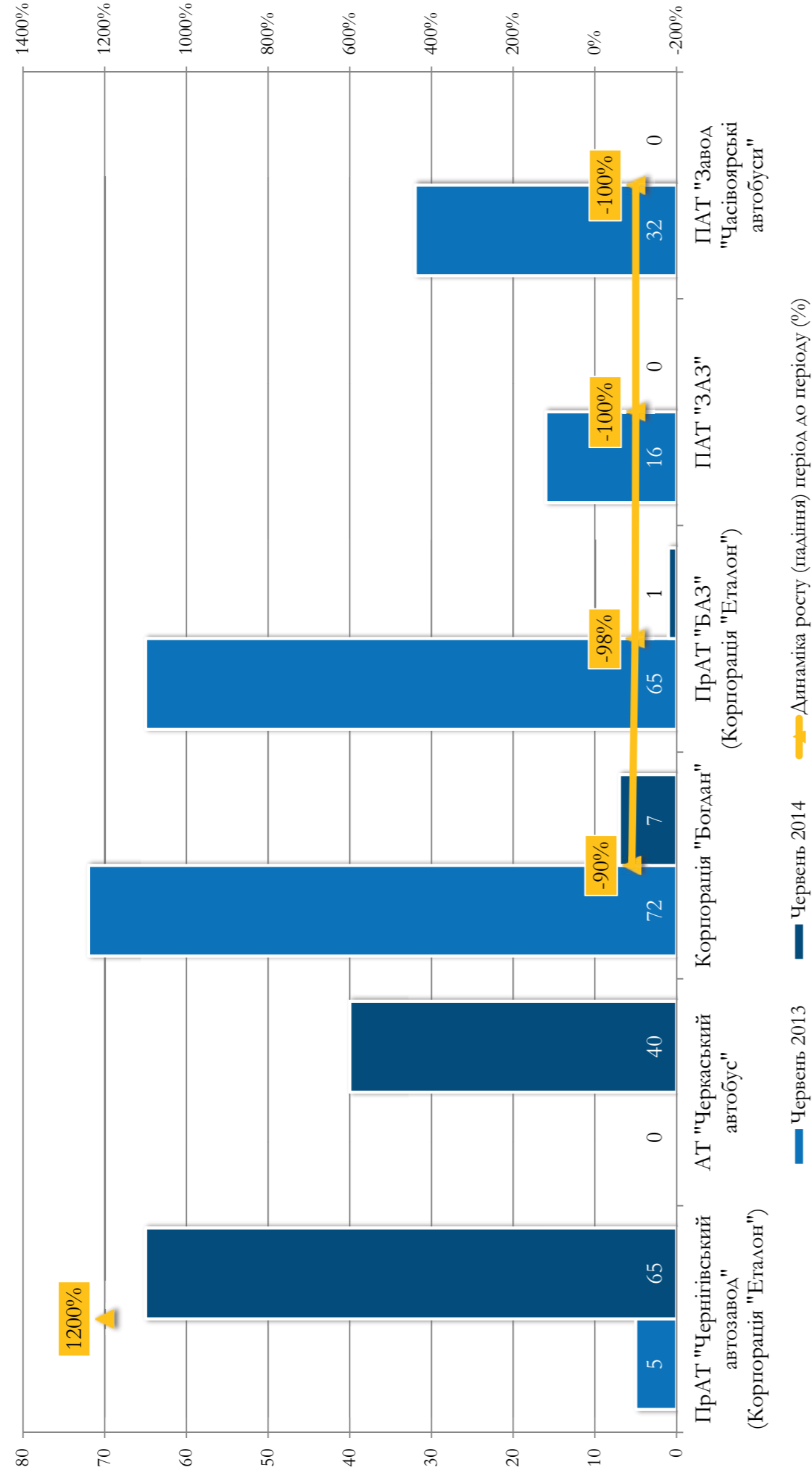
ВИРОБНИЦТВО: ЛЕГКОВІ АВТО



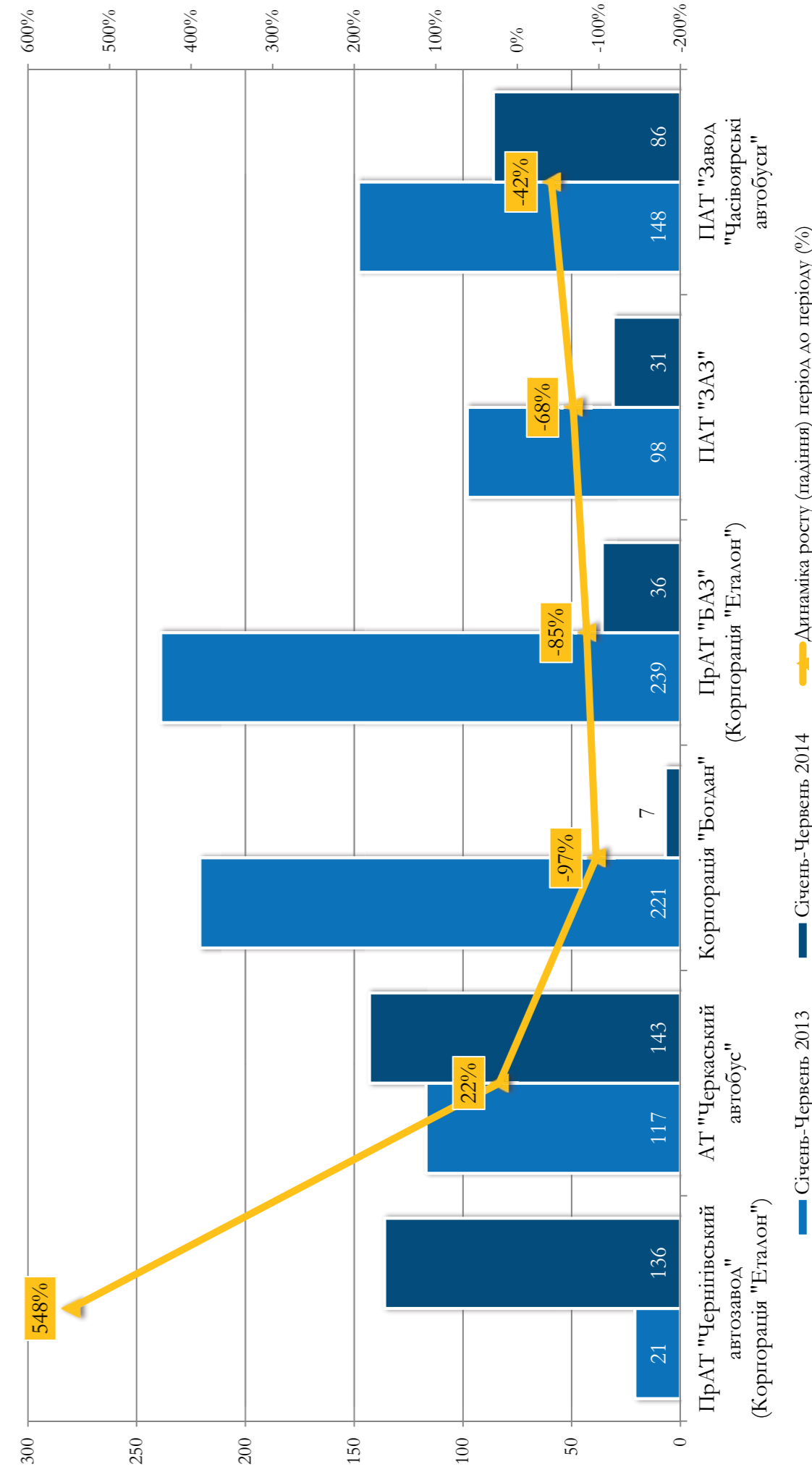
ВИРОБНИЦТВО: АВТОБУСИ



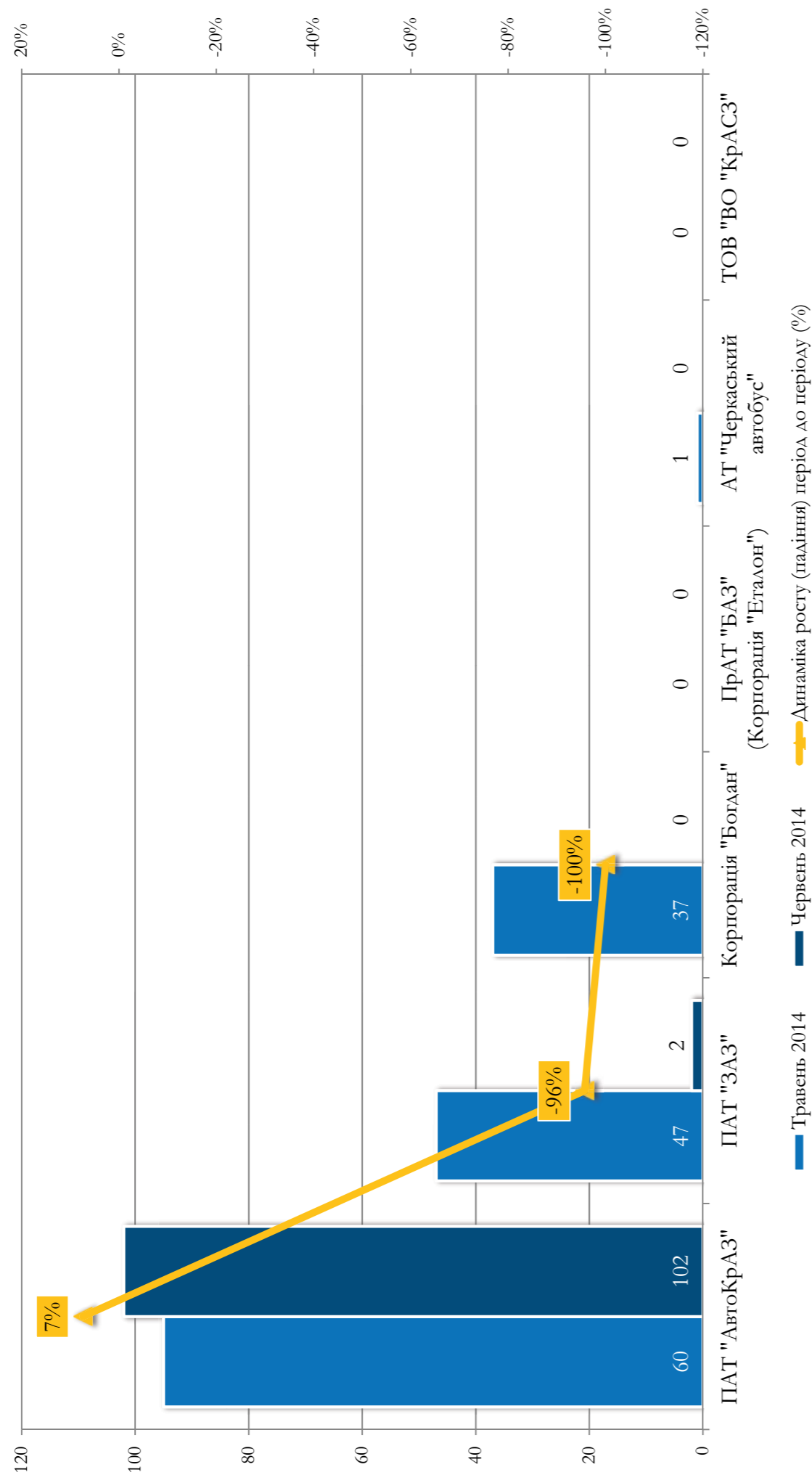
ВИРОБНИЦТВО: АВТОБУСИ



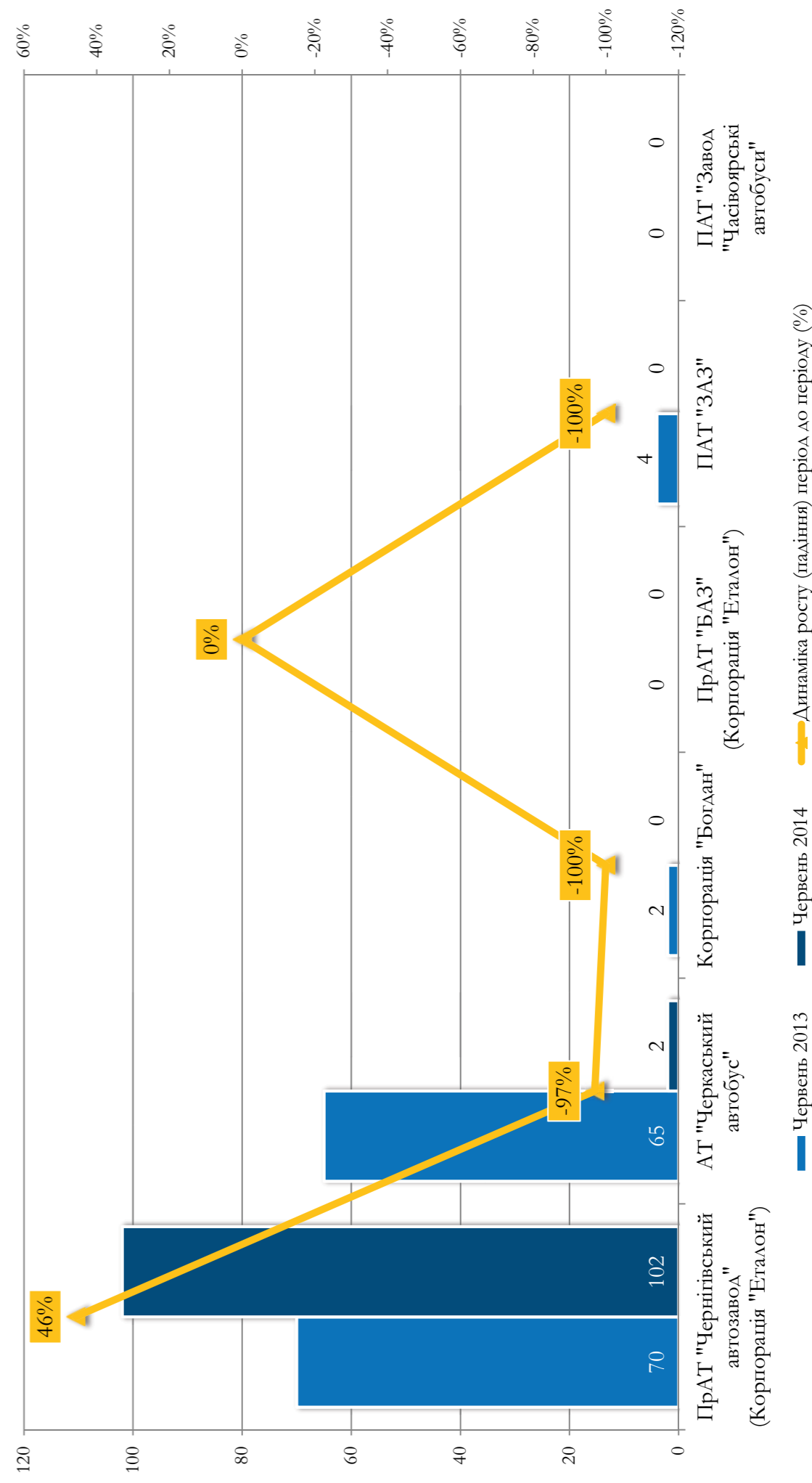
ВИРОБНИЦТВО: АВТОБУСИ



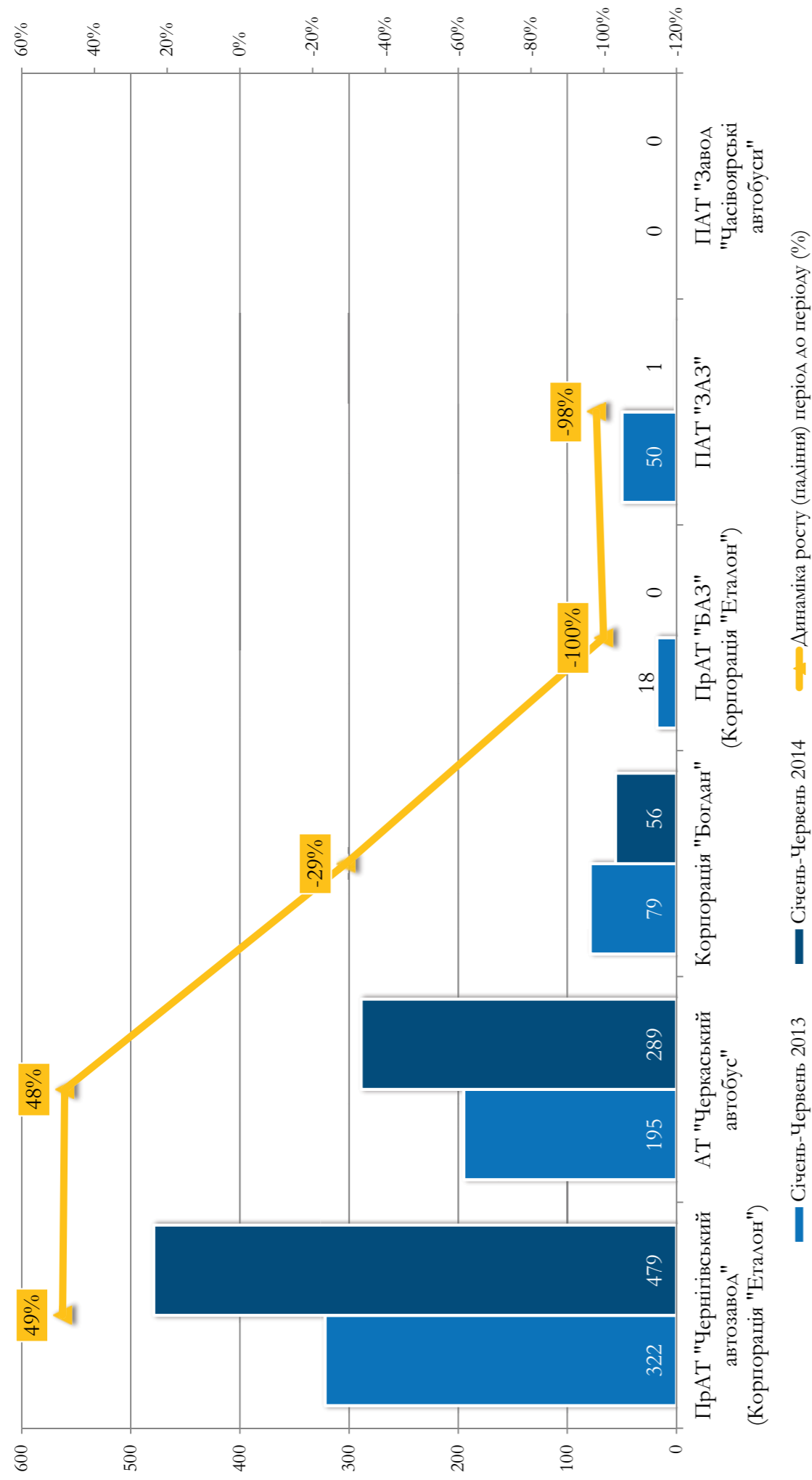
ВИРОБНИЦТВО: ВАНТАЖНІ АВТО



ВИРОБНИЦТВО: ВАНТАЖНІ АВТО

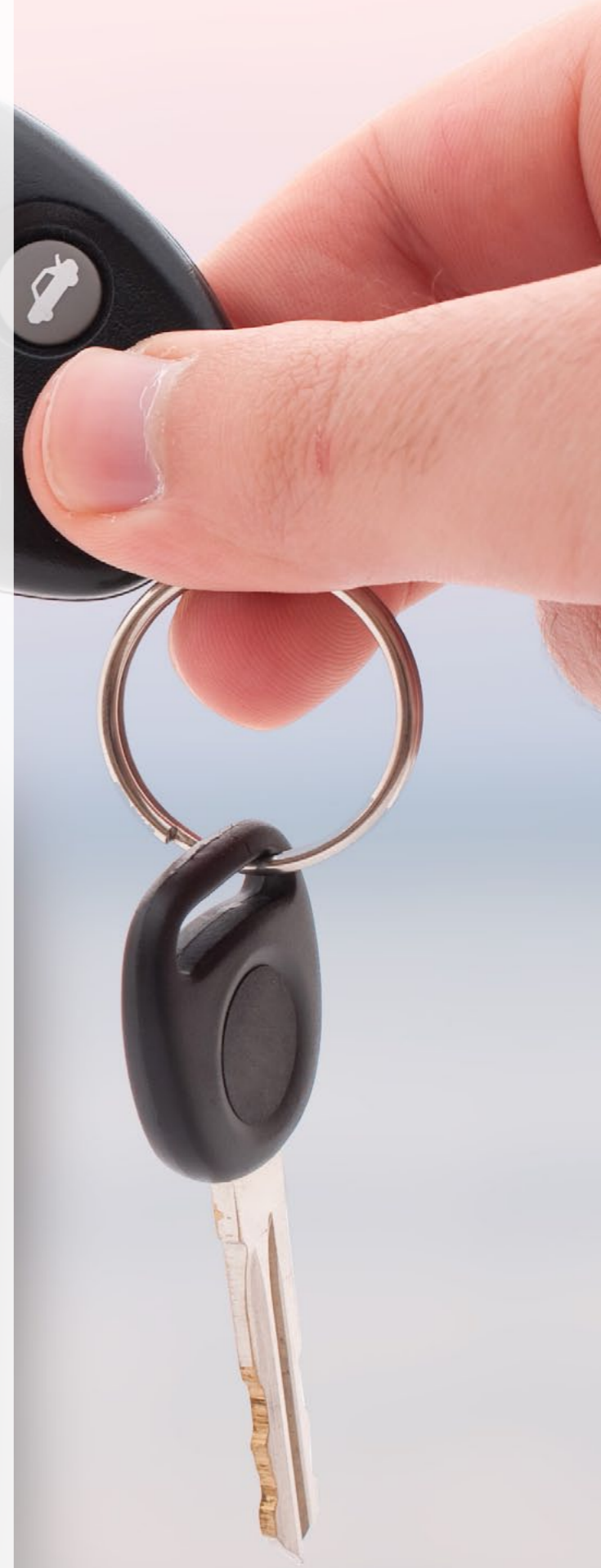


ВИБИРАЮТЬ: ВАНТАЖНІ АВТО

ПРОДАЖІ:
ТРАВЕНЬ

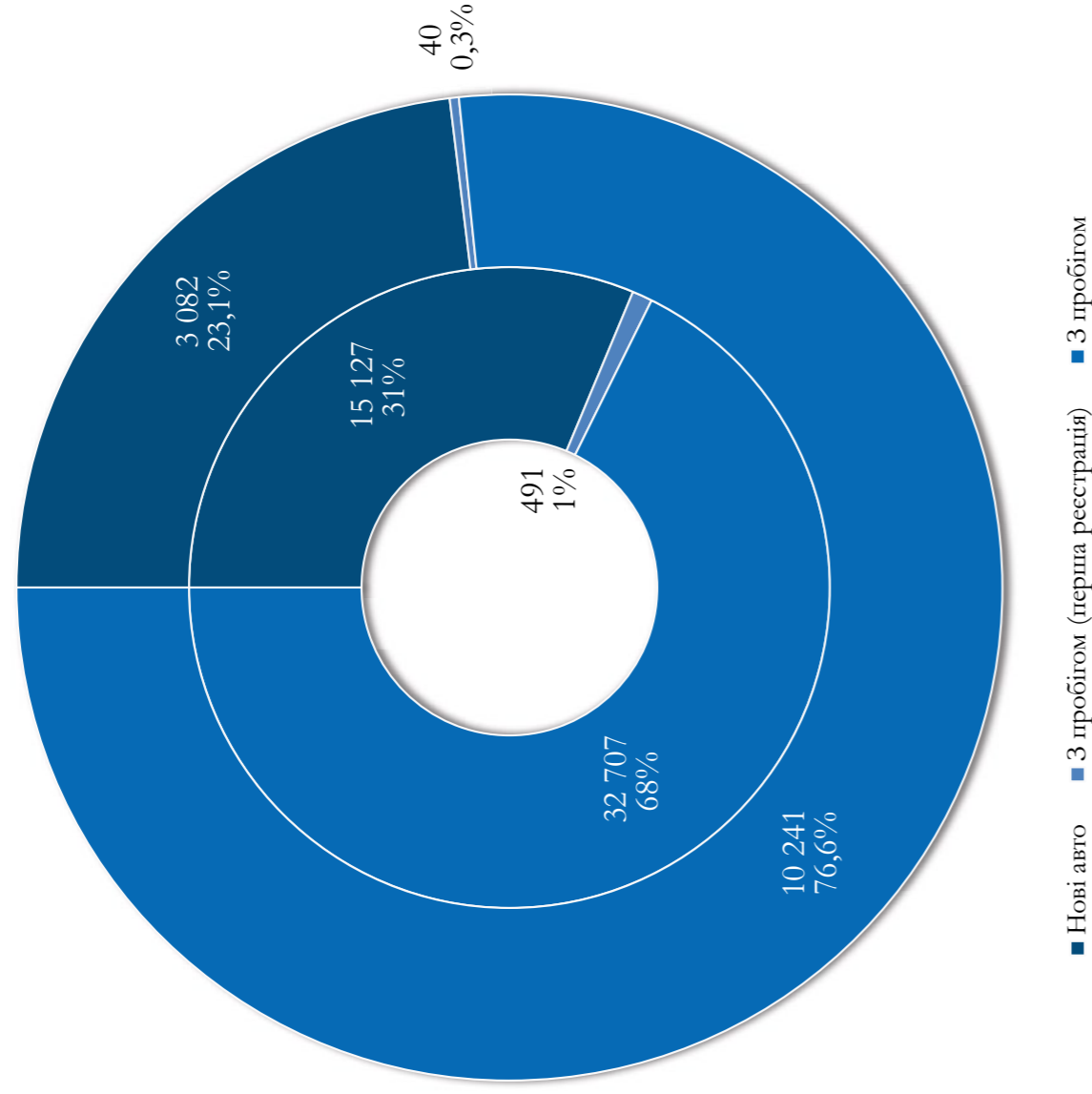
За даними AUTO-Consulting, показники реєстрацій нових автомобілів у травні ледь перевищи 3 тис. одиниць, що на 80% (!) Менше, ніж рік тому. Таких низьких показників український авто-ринок ще демонстрував за всю історію спостережень, - зазначають в AUTO-Consulting.

Більш повні результати авторинку у травні на наступних сторінках видання.



ПРОДАЖІ: СТРУКТУРА РИНКУ

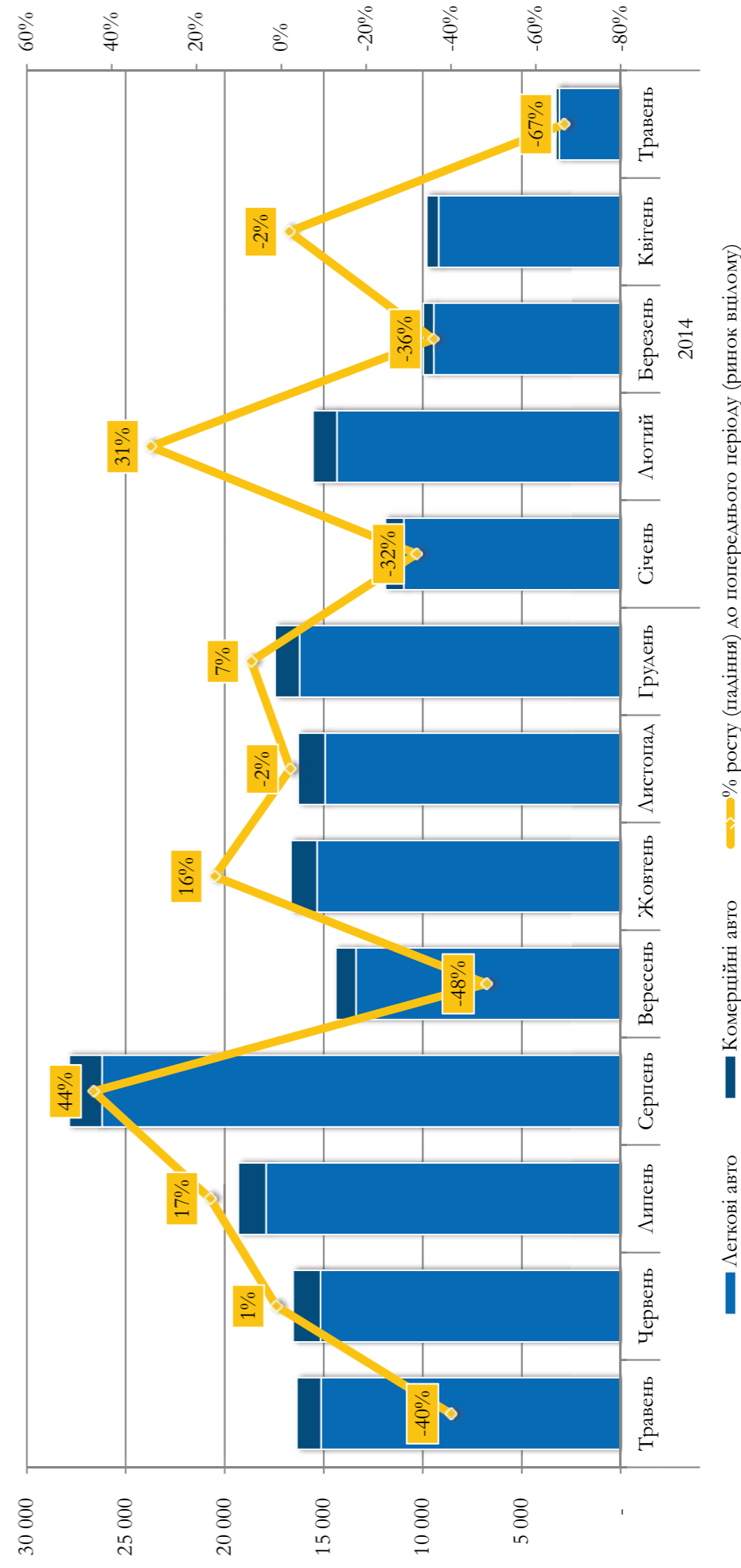
(Травень 2013 та травень 2014, штук та %)



■ Нові авто ■ 3 пробігом (перша рестрація) ■ 3 пробігом

ПРОДАЖІ: ДИНАМІКА РИНКУ

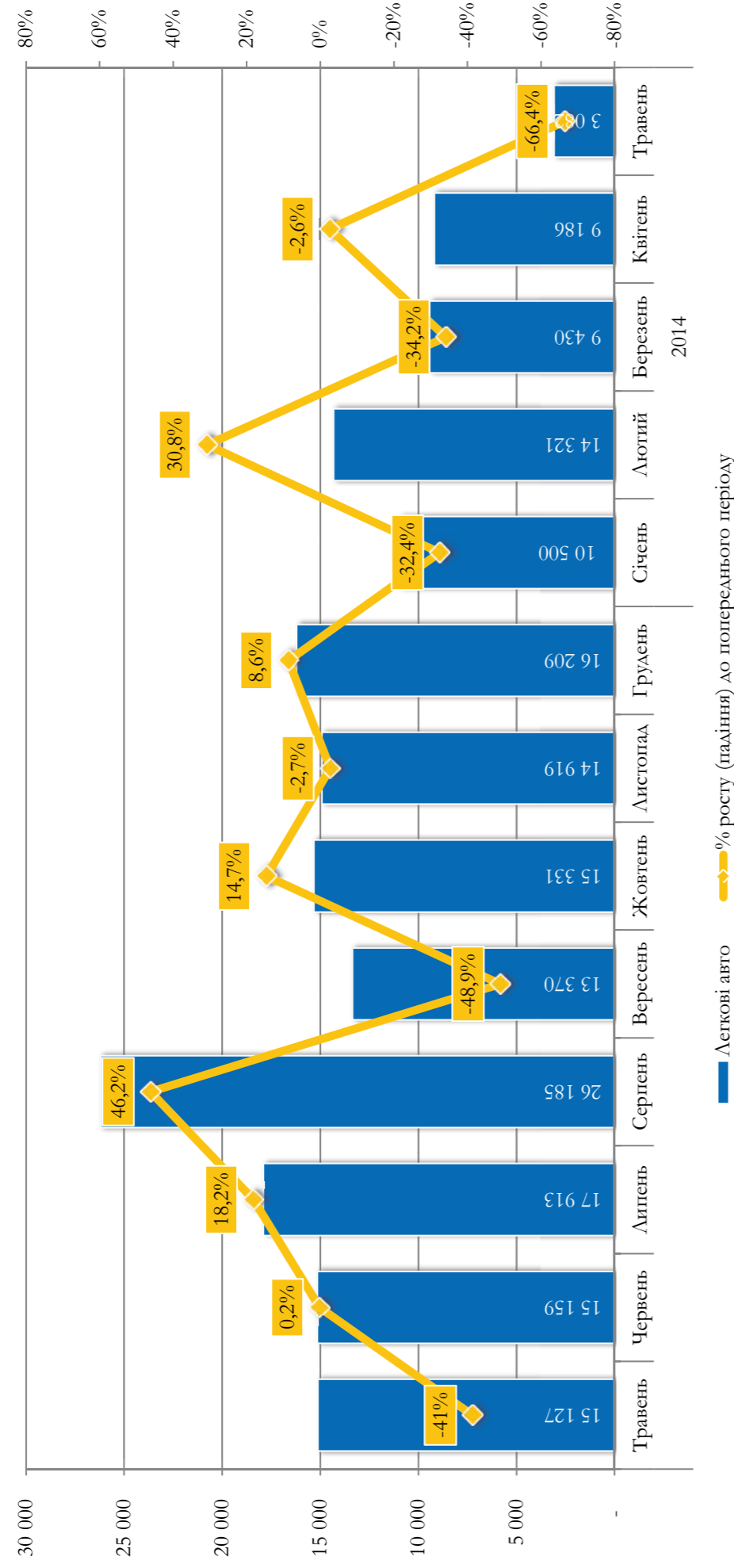
(Травень 2013 – травень 2014, % росту місяць до місяця)



■ Легкові авто ■ Комерційні авто — % росту (падіння) до попереднього періоду (ринок від'ому)

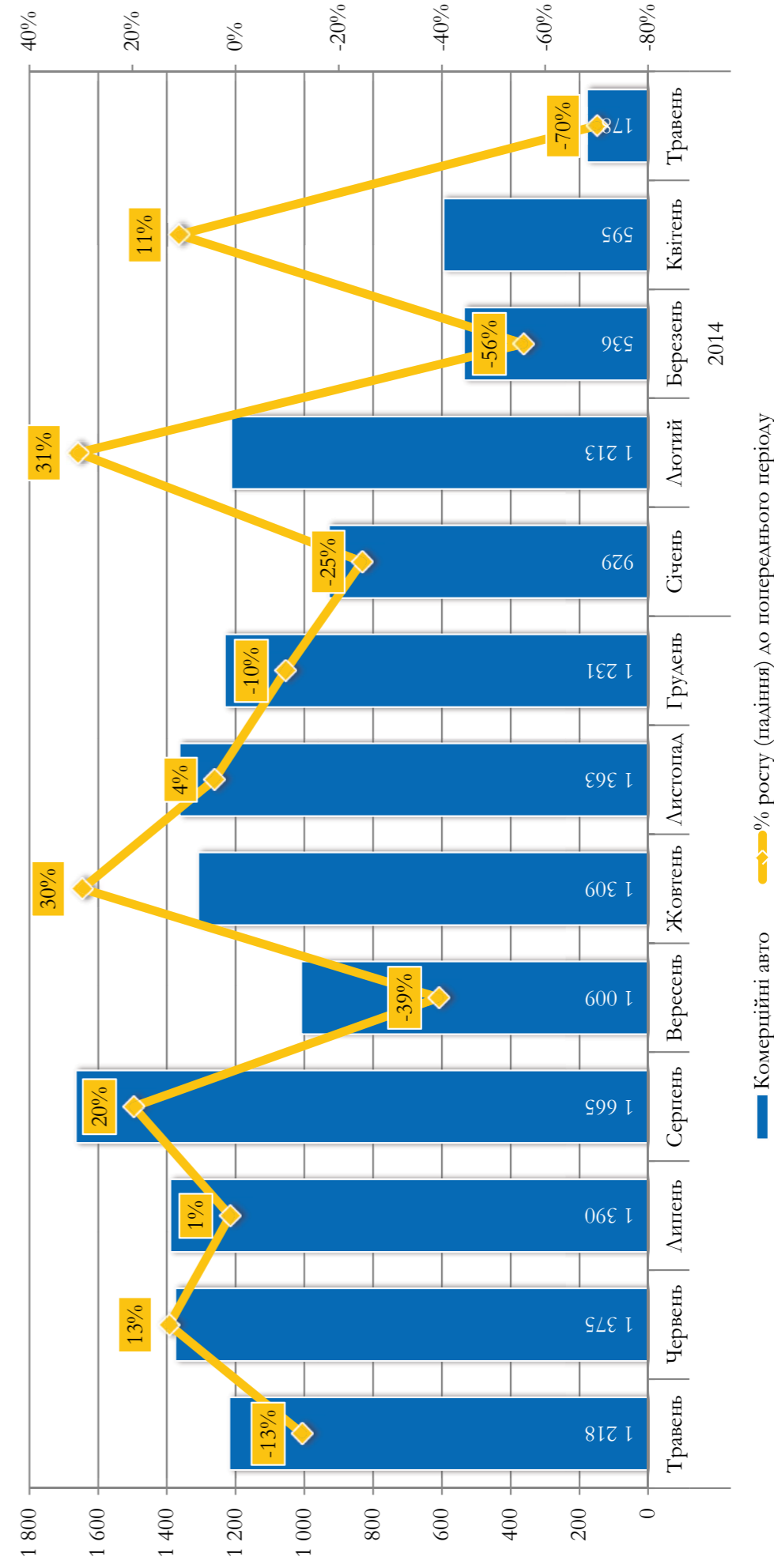
ПРОДАЖІ: ЛЕГКОВІ АВТО

(Травень 2013 – травень 2014 штук та % росту місяць до місяця)

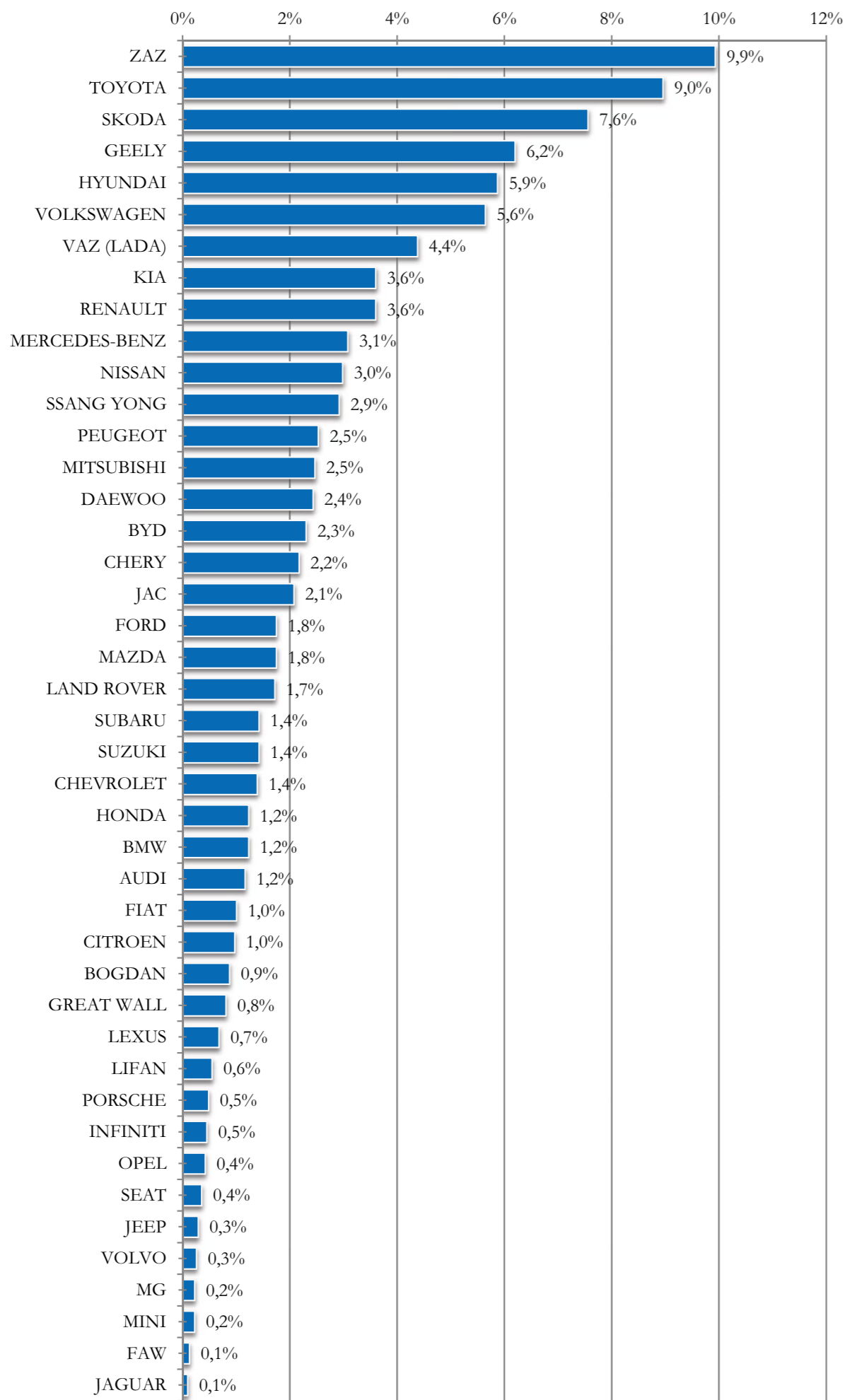


ПРОДАЖІ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО

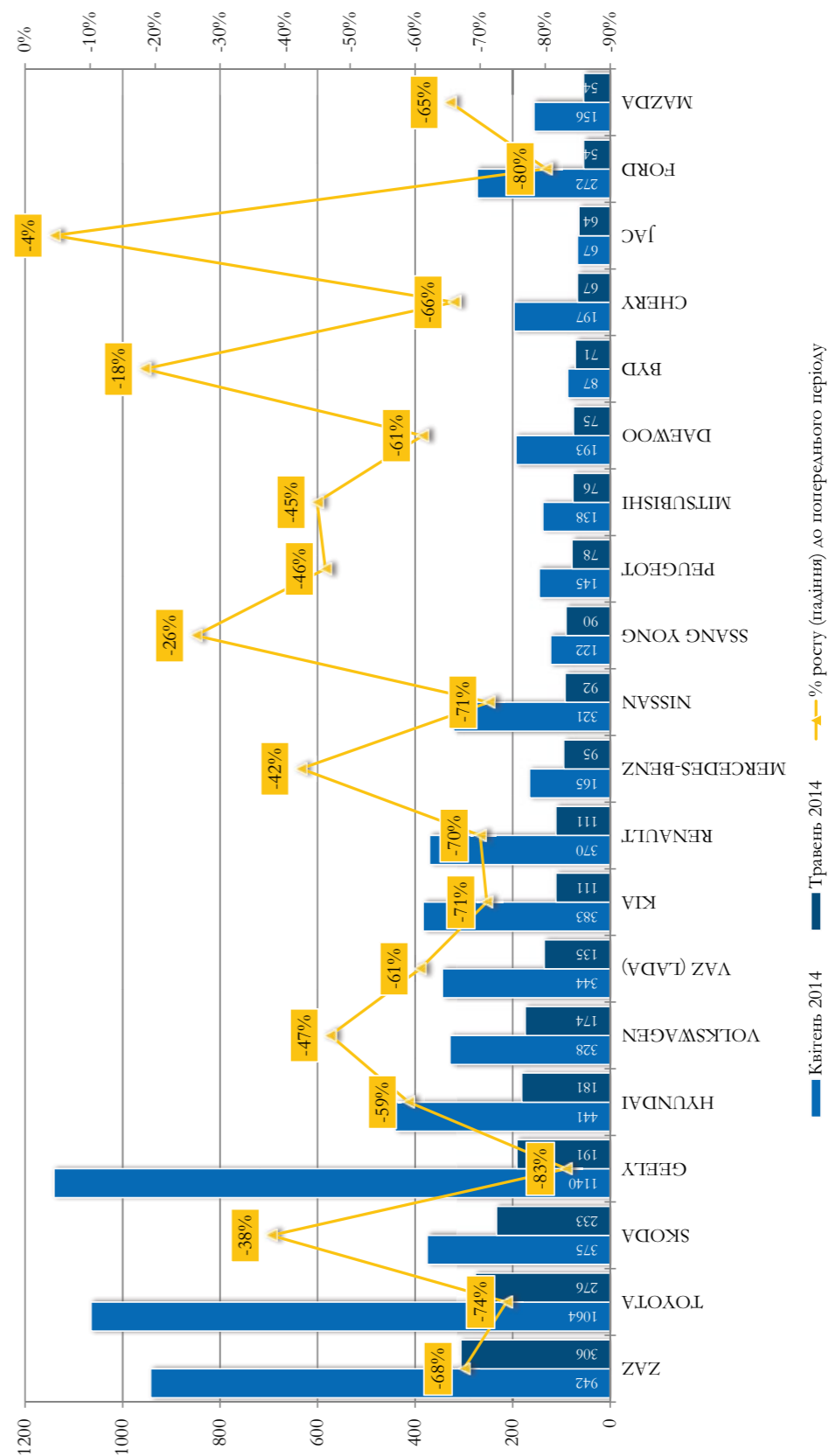
(Травень 2013 – травень 2014, штук та % росту місяць до місяця)



РЕЙТИНГ БРЕНДІВ: ЛЕГКОВІ АВТО
(Травень 2014, % ринку)

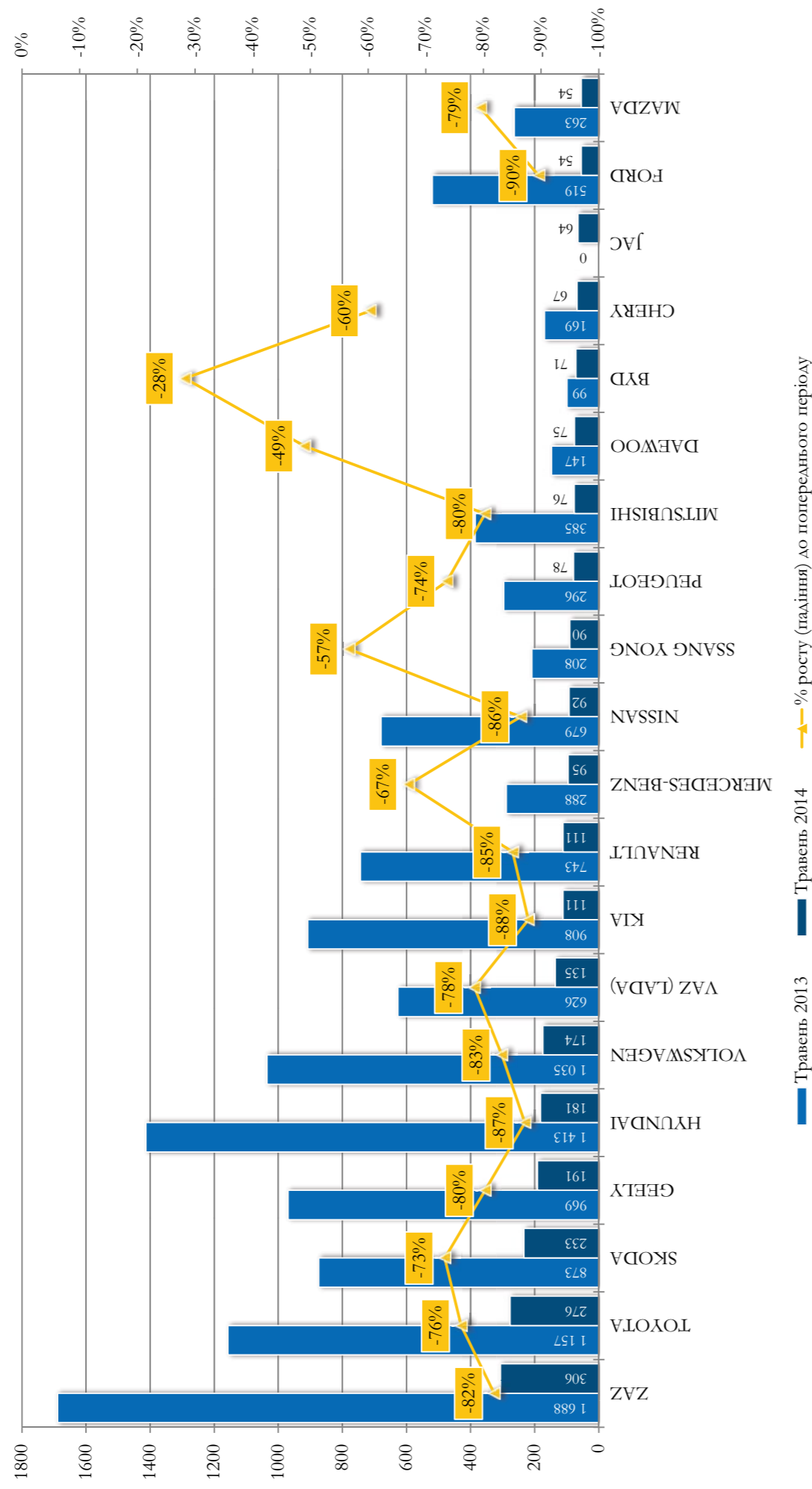


ПРОДАЖІ: ЛЕГКОВІ АВТО
(Квітень 2014 до травня 2014, шук та % росту період до періоду)



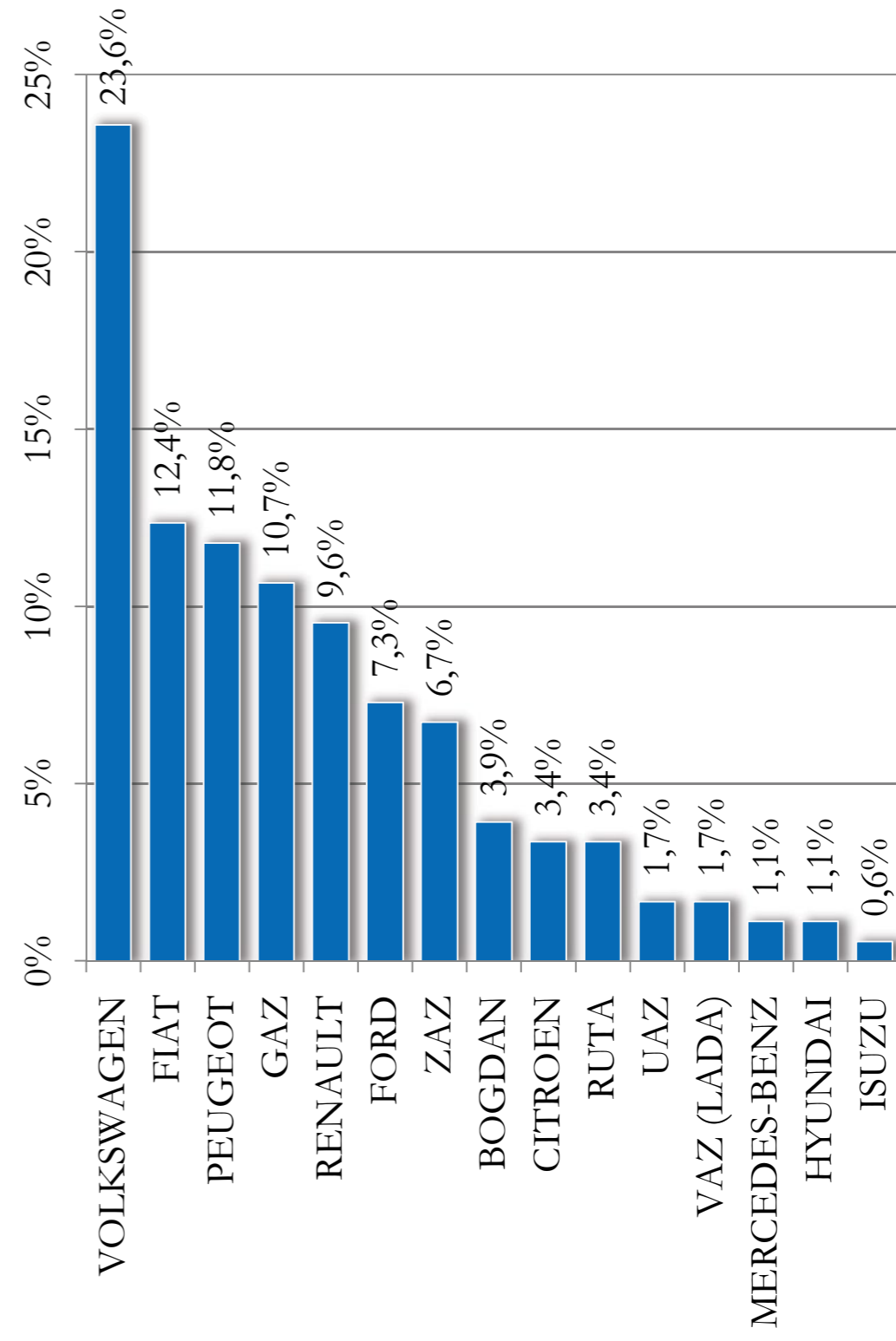
ПРОДАЖІ: ЛЕГКОВІ АВТО

(Травень 2013 до травня 2014, шук та % росту період до періоду)



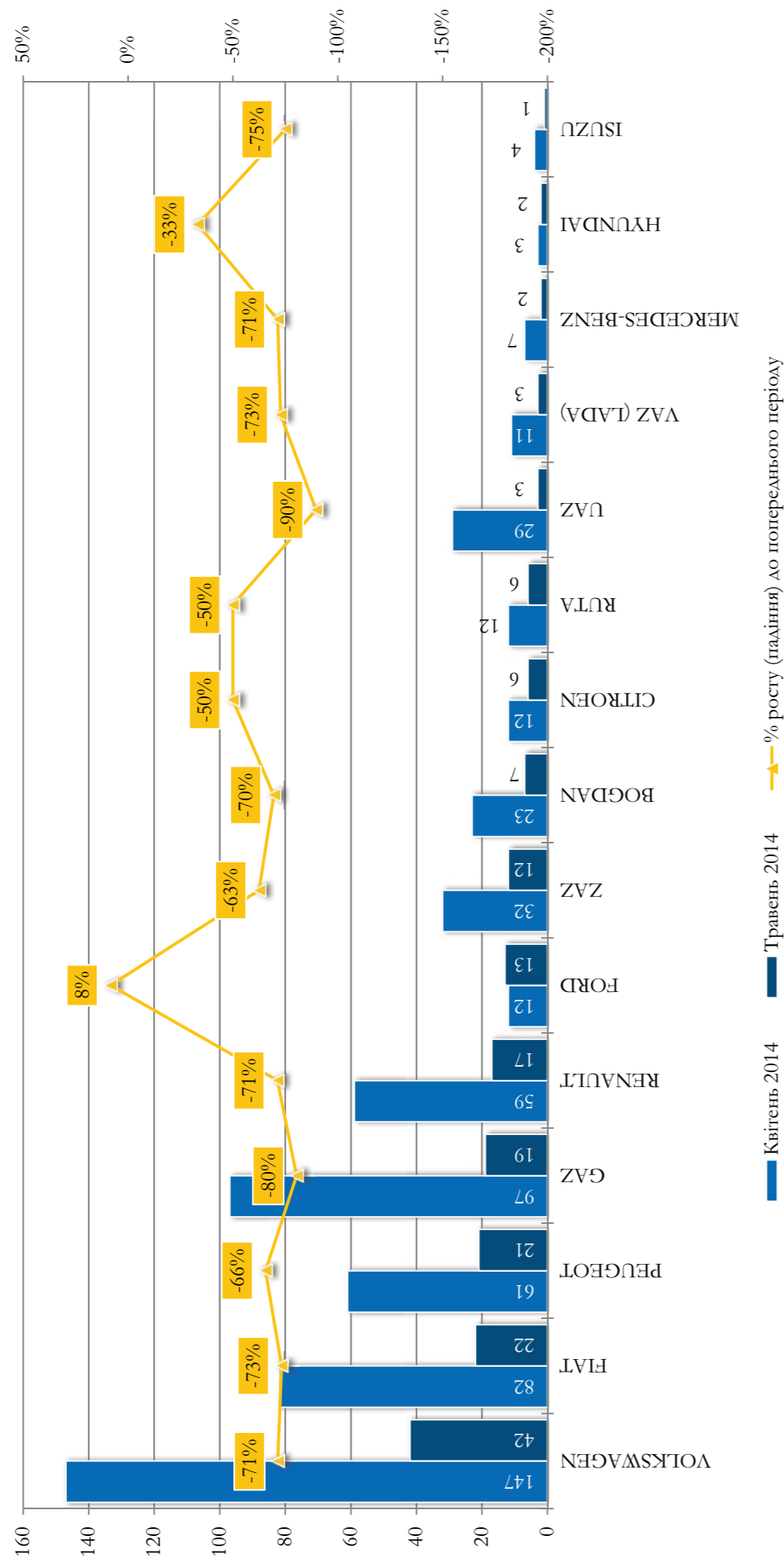
РЕЙТИНГ БРЕНДІВ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО

(Травень 2014, % ринку)



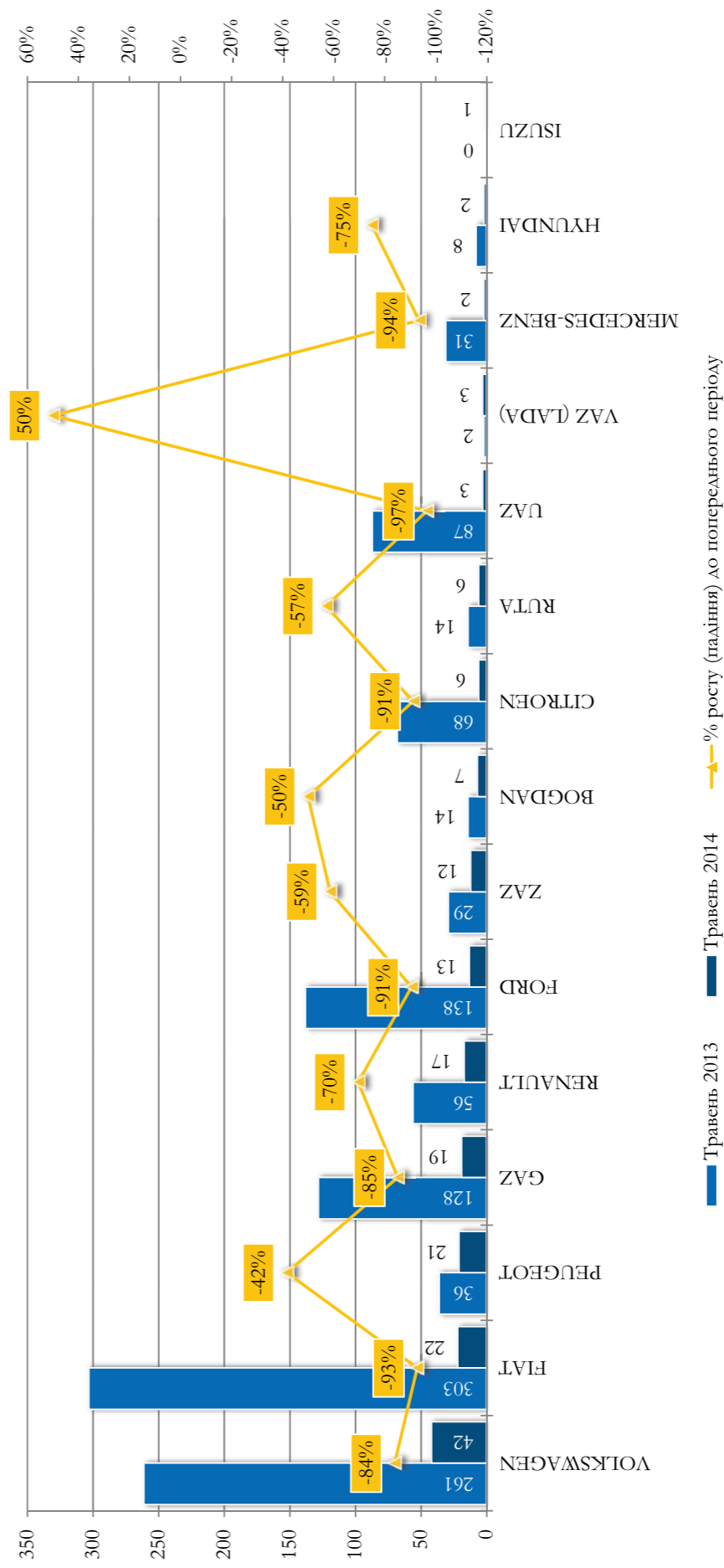
ПРОДАЖІ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО

(Квітень 2014 - травень 2014, шук та % росту до періоду)



ПРОДАЖІ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО

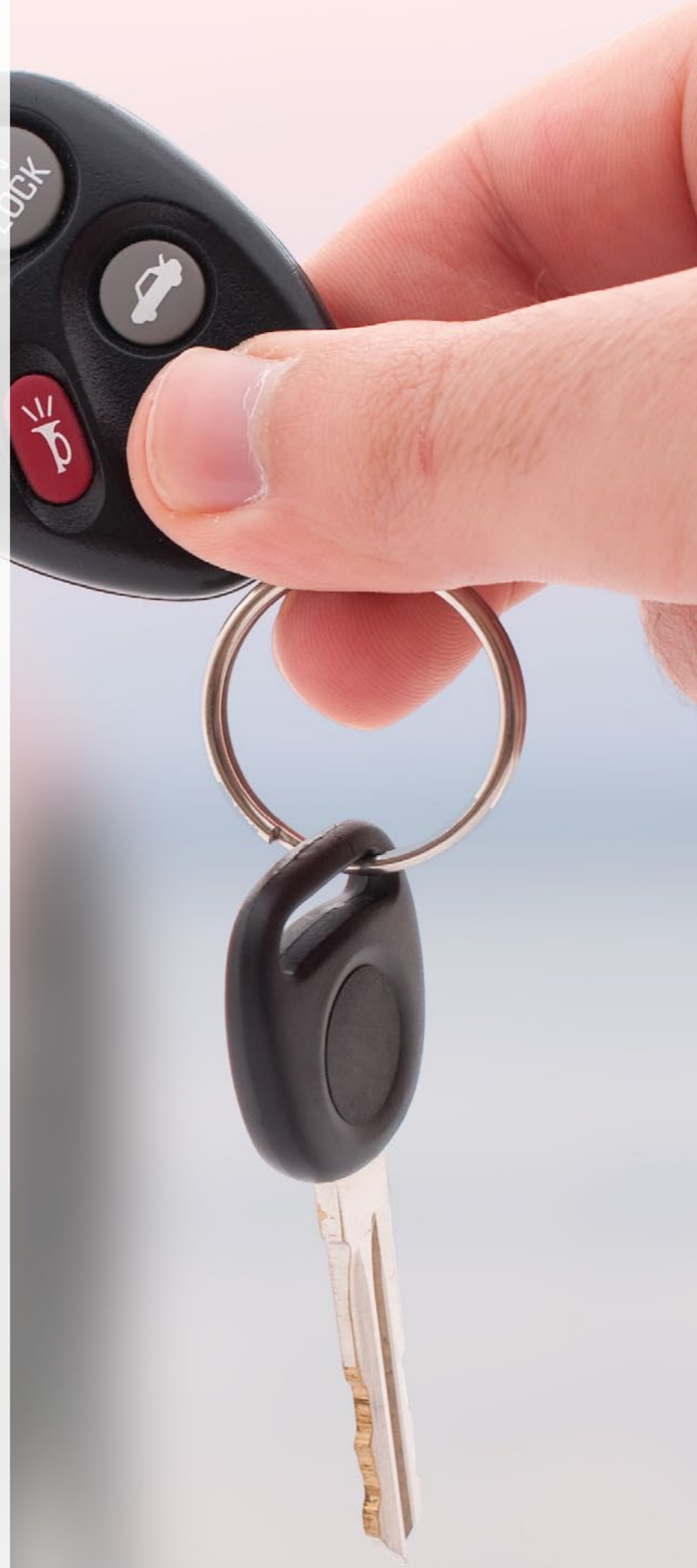
(Травень 2013 - травень 2014, шук та % росту до періоду)



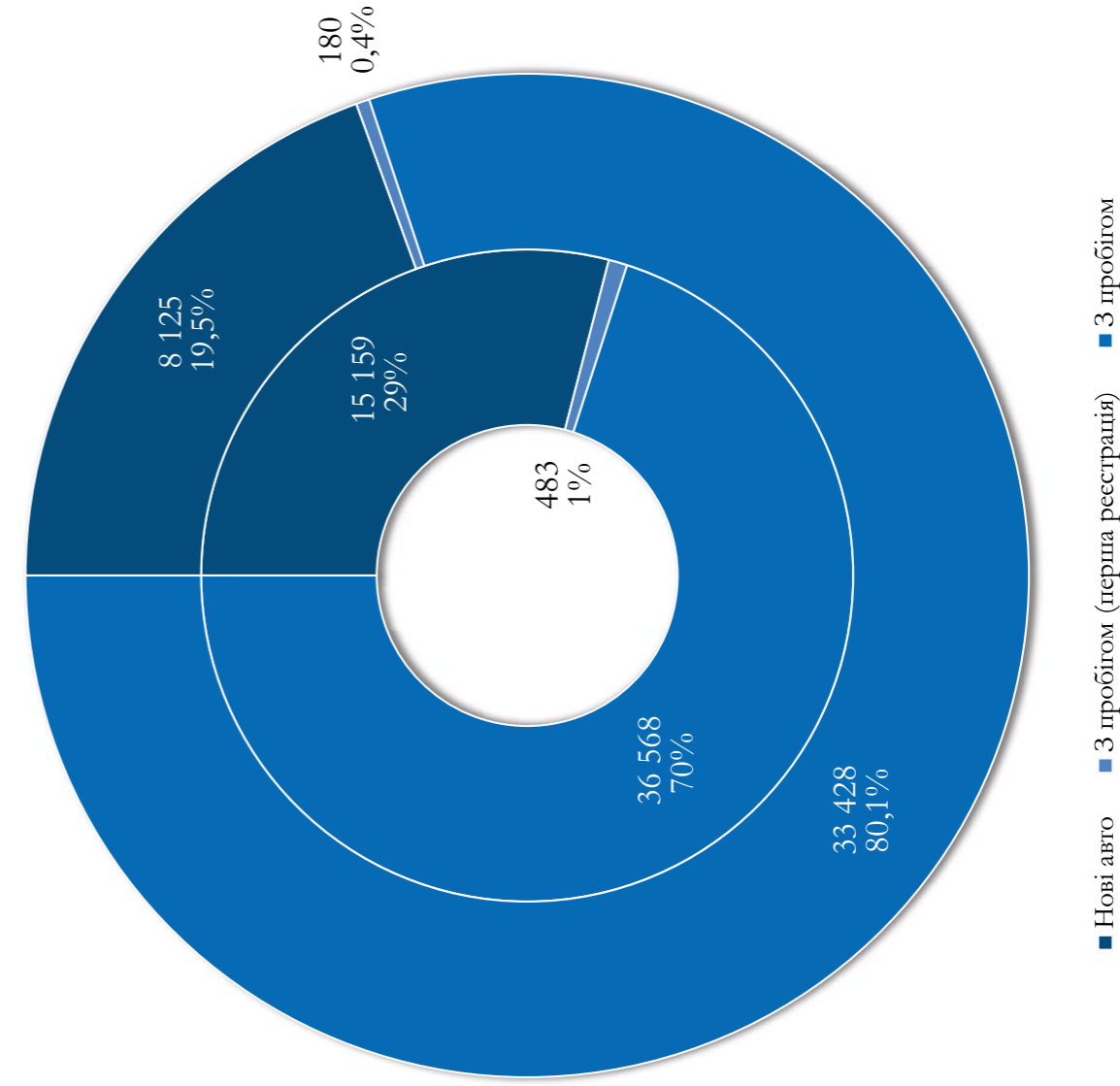
ПРОДАЖІ: ЧЕРВЕНЬ

Автомобільний ринок в червні не тільки стабілізувався, а й почав відновлюватися. Про це свідчить статистика реєстрацій нових автомобілів. Зусиллями всіх операторів вдалося за місяць реалізувати більше 8,1 тис. автомобілів, що в 2,5 рази краще травневого результату. Очевидно, що авто-ринок уже минув «дно» і взяв курс на почав відновлення, повідомляє AUTO-Consulting.

Детальні дані на наступних сторінках Review.



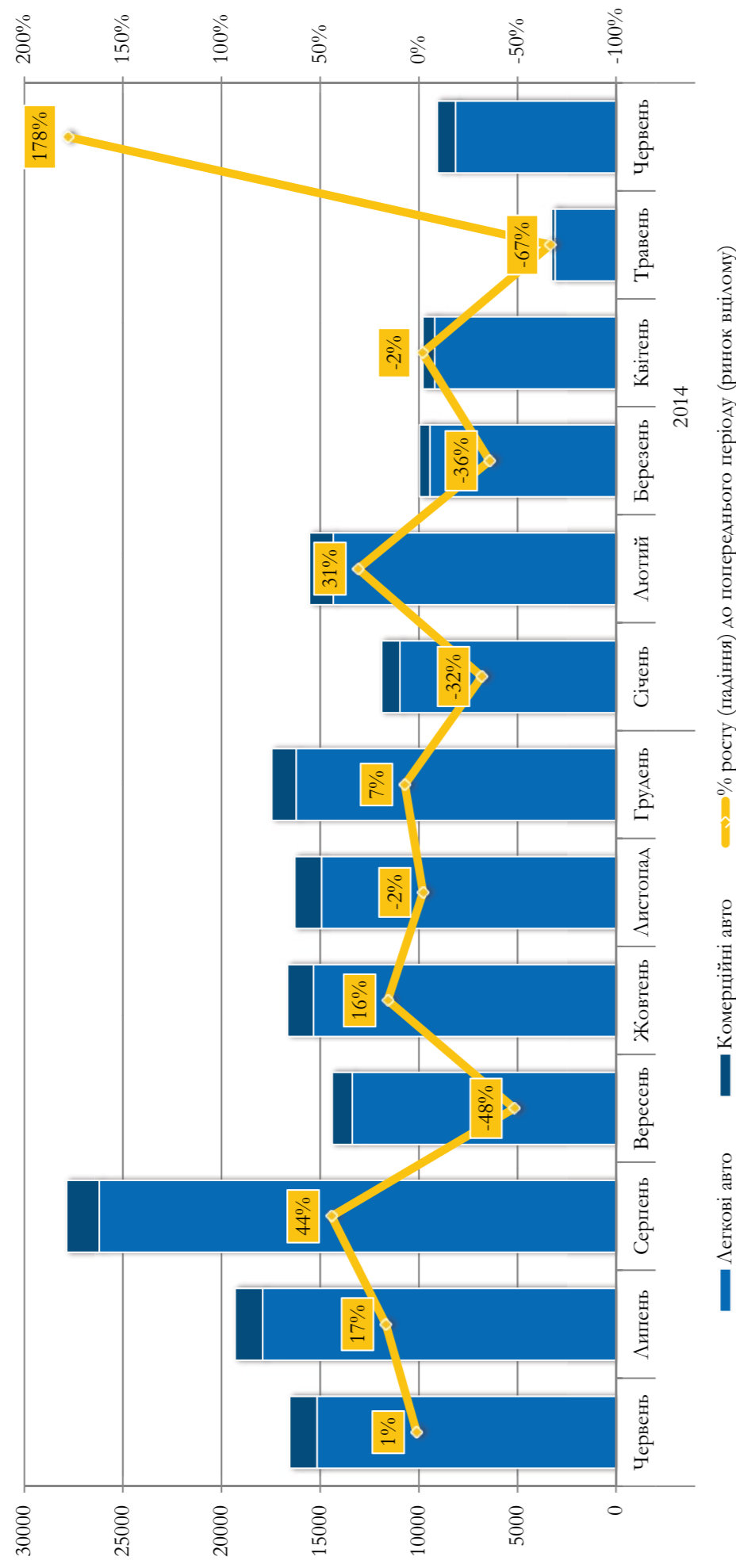
ПРОДАЖІ: СТРУКТУРА РИНКУ (Червень 2013 та червень 2014, штук та %)



■ Нові авто ■ З пробігом (перша реєстрація) ■ З пробігом ■ З пробігом

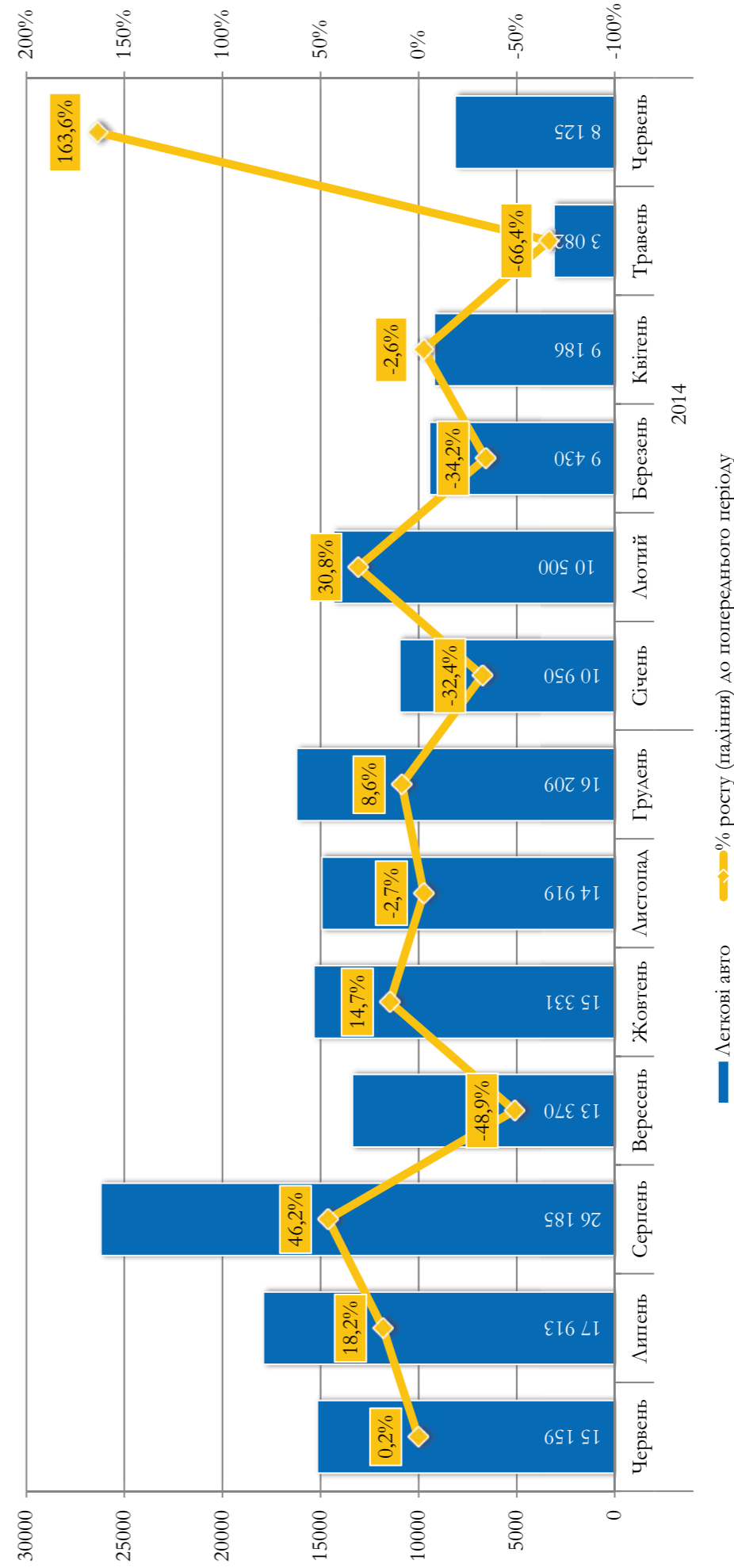
ПРОДАЖІ: ДИНАМІКА РИНКУ

(Червень 2013 - червень 2014, % росту місяць до місяця)



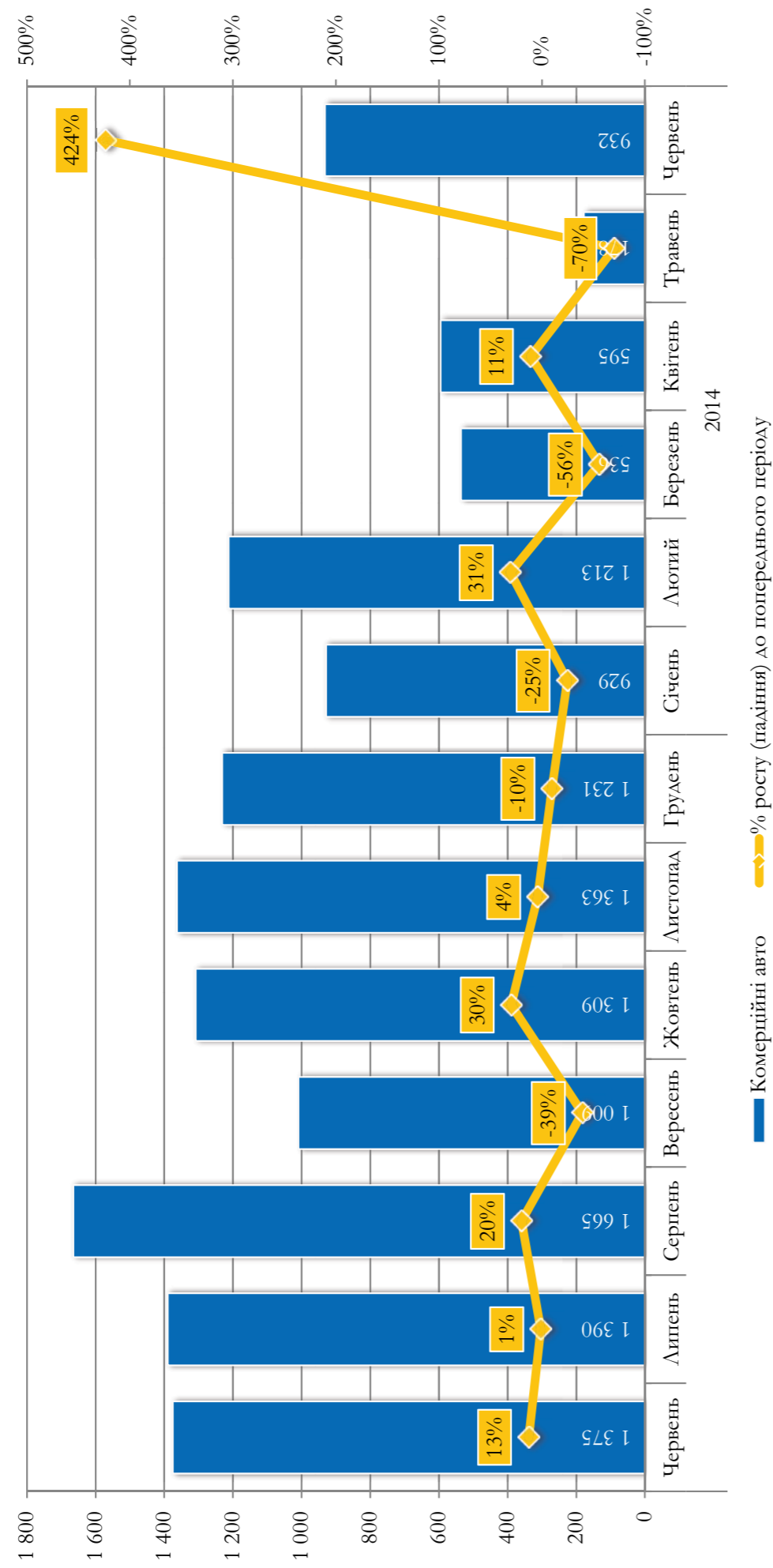
ПРОДАЖІ: ЛЕГКОВІ АВТО

(Червень 2013 - червень 2014 штук та % росту місяць до місяця)



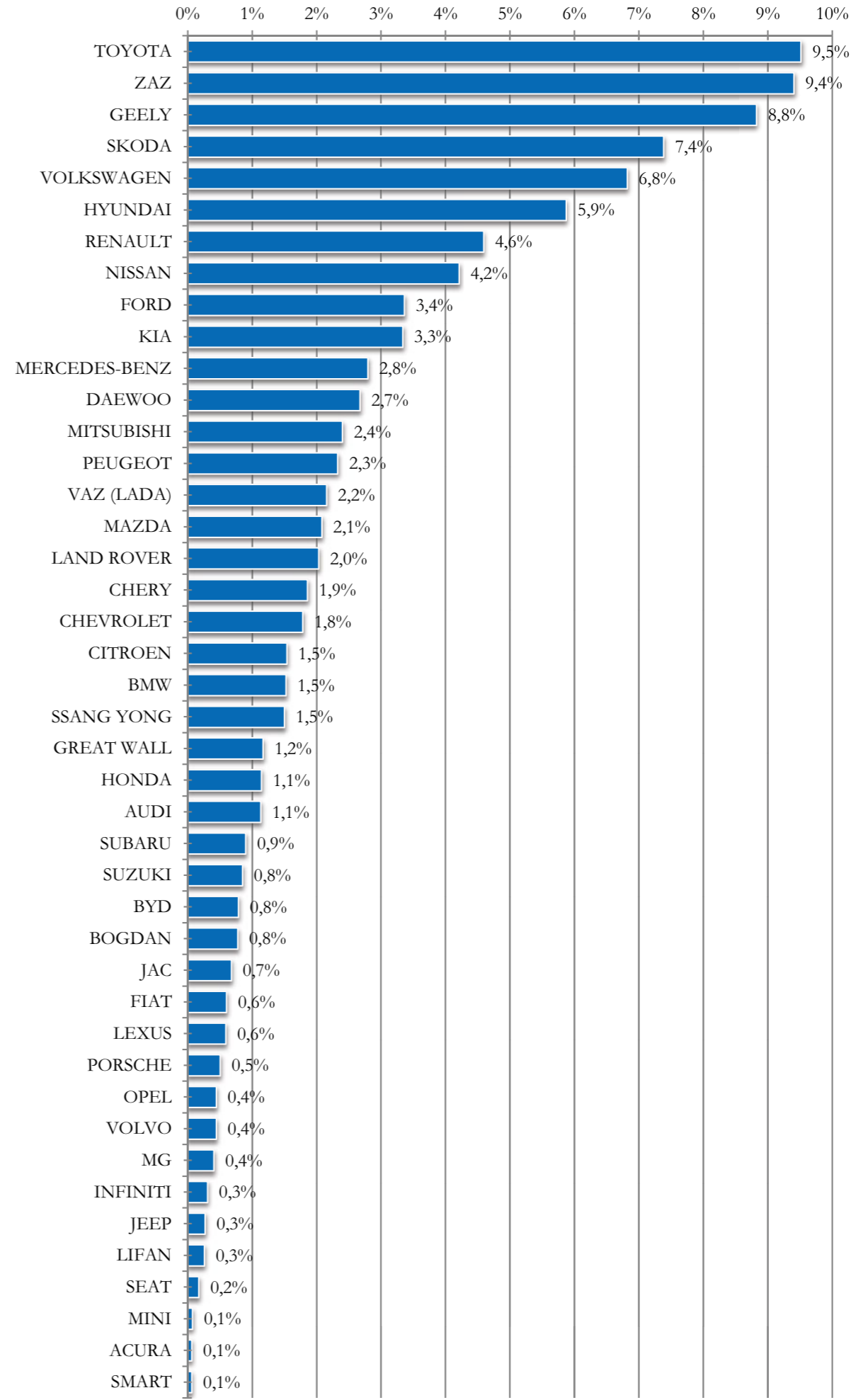
ПРОДАЖІ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО

(Червень 2013 – червень 2014, шпук та % росту місяць до місяця)

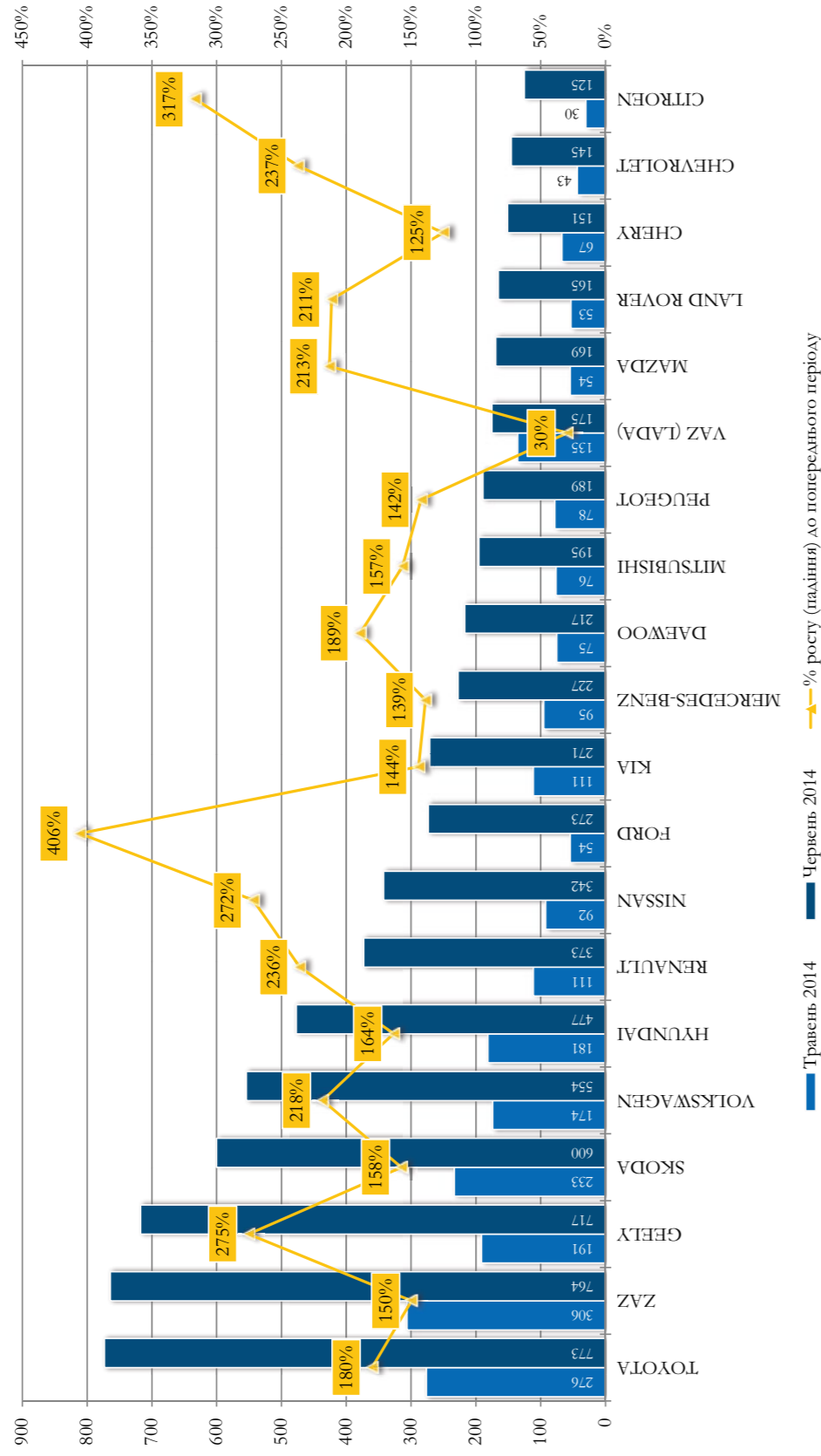


РЕЙТИНГ БРЕНДІВ: ЛЕГКОВІ АВТО

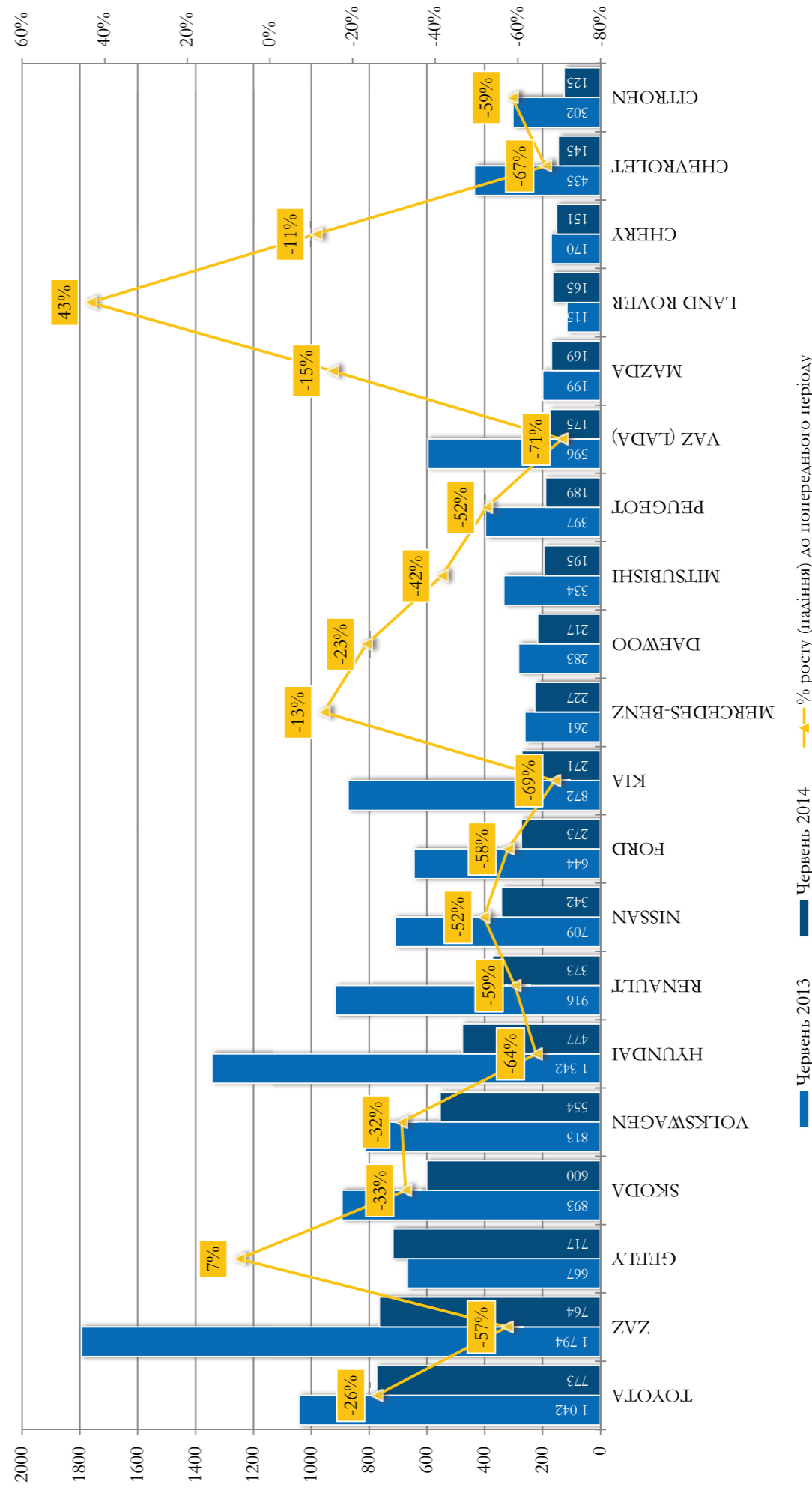
(Червень 2014, % ринку)



ПРОДАЖІ: ЛЕГКОВІ АВТО (Травень 2014 до червня 2014, шук та % росту період до періоду)

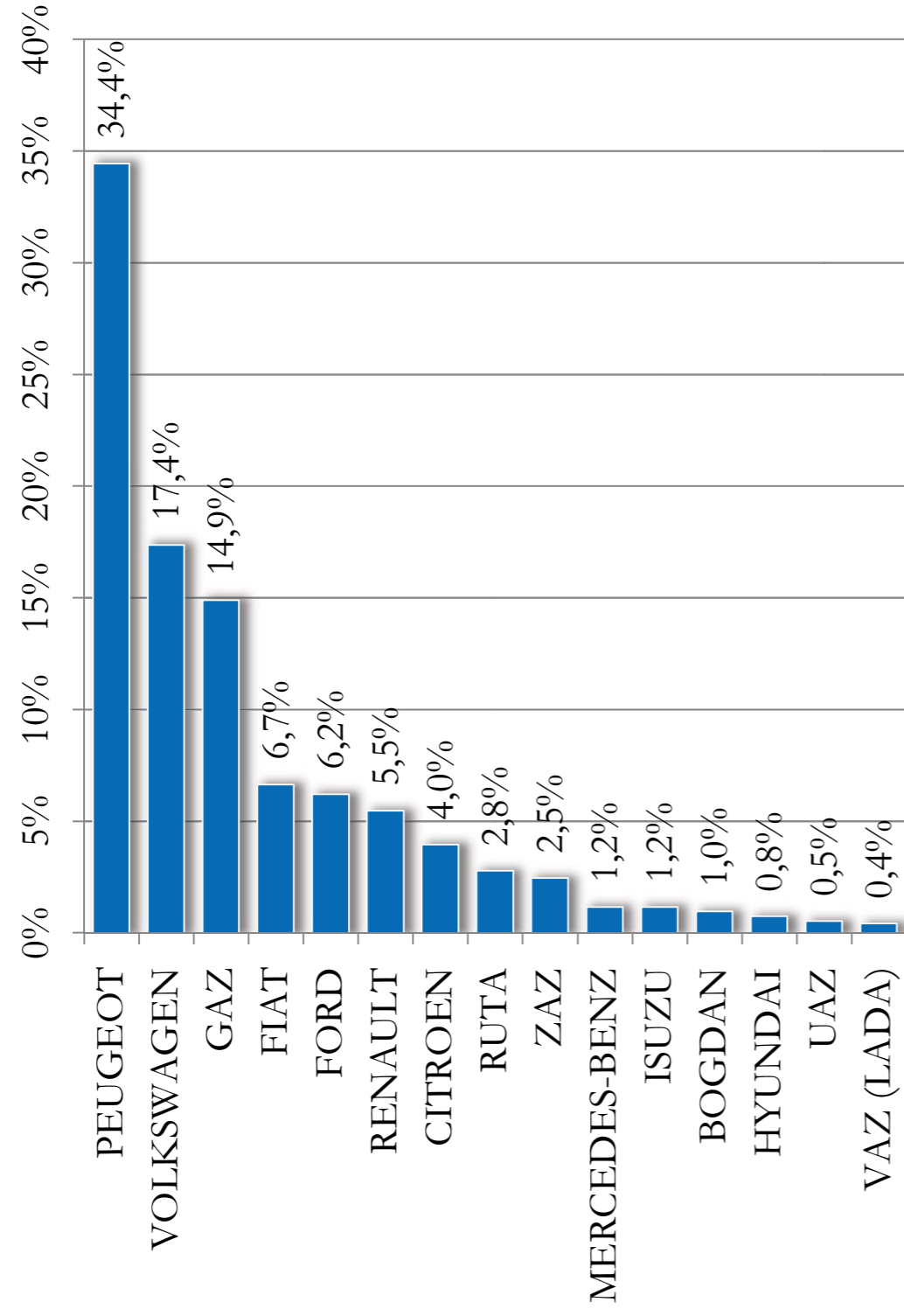


ПРОДАЖІ: ЛЕГКОВІ АВТО (Червень 2013 до червня 2014, шук та % росту період до періоду)



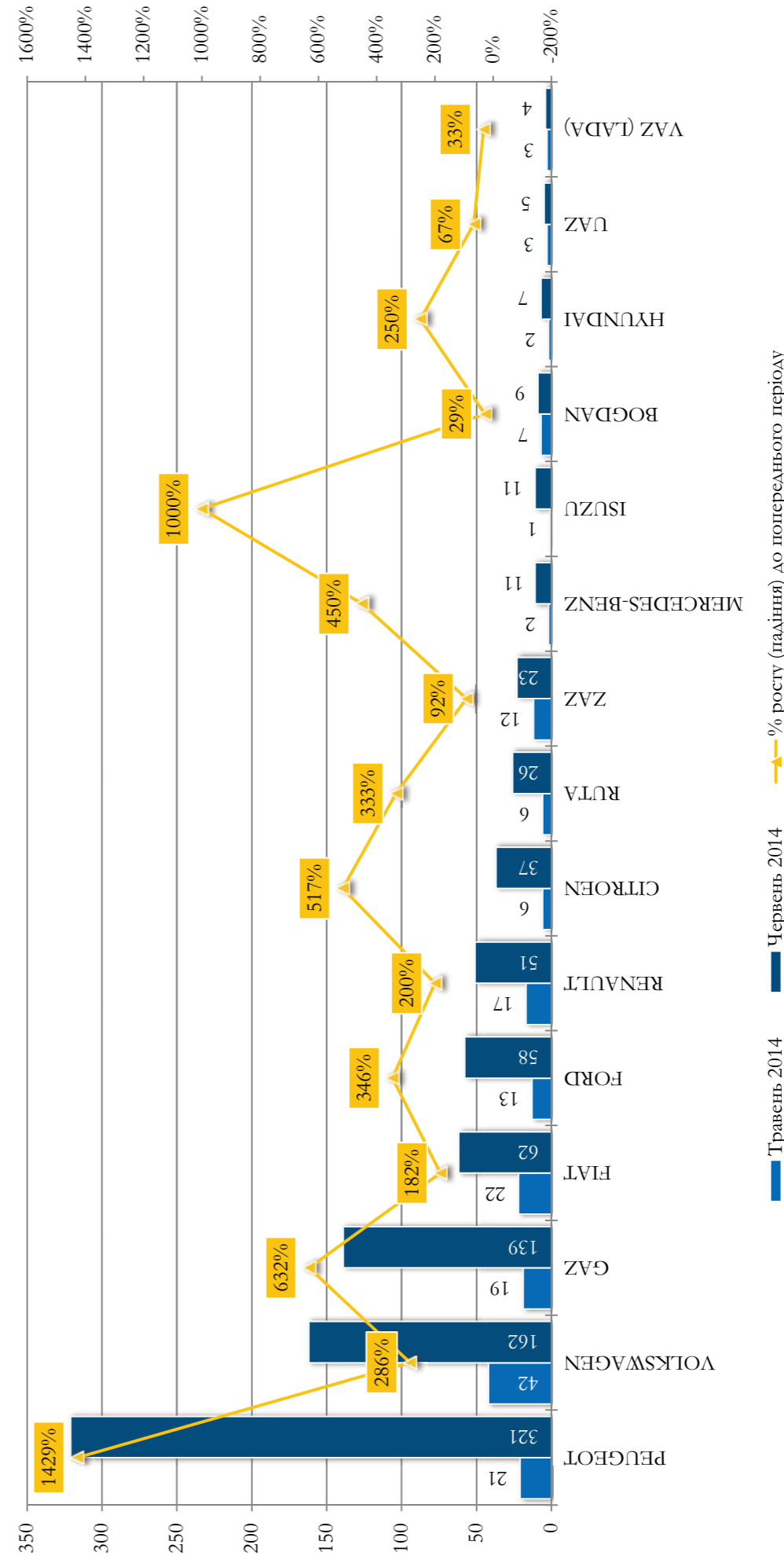
РЕЙТИНГ БРЕНДІВ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО

(Червень 2014, % ринку)



ПРОДАЖІ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО

(Травень 2014 - червень 2014, шук та % росту період до періоду)



ПРОДАЖІ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО

(Червень 2013 – червень 2014, штук та % росту період до періоду)

