

REVIEW

AUTOMOTIVE INDUSTRY



ФЕДЕРАЦІЯ РОБОТОДАВЦІВ
АВТОМОБІЛЬНОЇ ГАЛУЗІ

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 Асоціації
«Укравтопром».

В розділі «Продажі» використані
дані ІАГ AUTO-Consulting.

Росповсюджується
безкоштовно в
електронному вигляді.



Рішучий поворот

Щоб збільшити прибутки, SEAT, орієнтований, перш за все, на водіїв-чоловіків, планує розширити модельний ряд спортивними кросоверами, орієнтованими на водіїв-жінок

Соціальний діалог

Fiat Chrysler сів за стіл переговорів с американськими профспілками для вирішення питань оплати праці. Схожі перемовини очікують Ford і GM

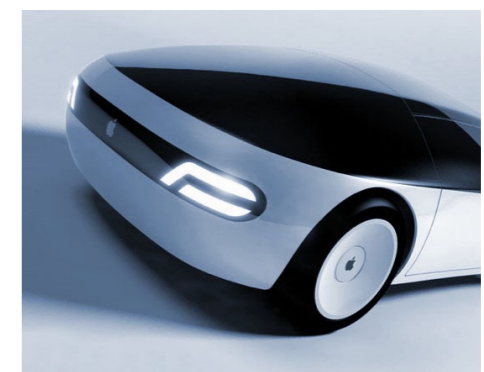


Великий китайський стоп-кран

Автомобільні виробники почали скорочувати виробництво через уповільнення китайської економіки і автомобільного ринку

Яблуко спокуси

Apple, яка ніколи не випускала авто, вдалось здійснити бучу на автомобільному ринку через проект, про який достеменно нічого невідомо



Попереднє слово

У цьому номері ми підготували для своїх читачів трішки «зради», трішки сумних перспектив, вдалих, сподіваємось, приклад позитивних змін, а також таємницю від високотехнологічного гіганта.

Ми спробували розібратись, як просуваються вітчизняні реформи, про результати яких майже нечутно за постійними скаргами.

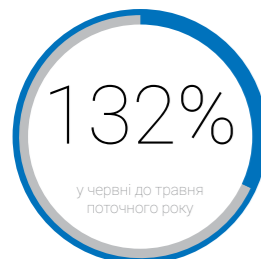
Також ми оцінили перспективи китайського автомобілебудування, яке, ні для кого не є секретом, справляє значний вплив на світовий автомобільний ринок, і, враховуючи тенденції, може поховати плани багатьох компаній на швидкий та прибутковий ріст.

На прикладі SEAT ми спробували показати, що не варто боятись експериментів: якщо ви, наприклад, вирішите посадити за кермо своїх «чоловічих» позашляховиків водіїв-жінок.

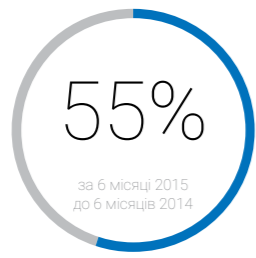
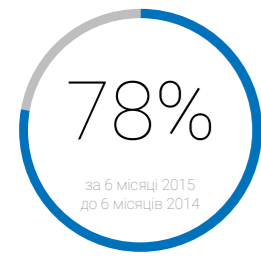
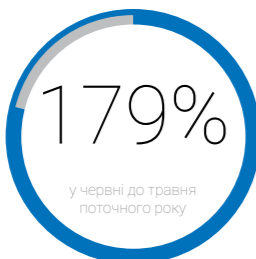
Ну і ми спробували відкрити завісу таємниці над секретним проектом компанії Apple, який ще на стадії розробки (про яку насправді майже нічого не відомо) зміг здійснити галас на весь автомобільний світ.



**ВИРОБНИЦТВО
ВАНТАЖНИХ АВТО**



**ВИРОБНИЦТВО
АВТОБУСІВ**



* дані продажів нових легкових авто надано IAG AUTO-Consulting
** дані виробництва автотранспортних засобів надано Асоціацією «Укравтопром»



Країна скарг

Здається, скарги стали однією з форм «втечі від реальності»: на зміни, точніше, їх відсутність нарікають усі кому не лінь, навіть Прем'єр-міністр

Скарги – звична для українського інформаційного простору річ, яка за популярністю може, мабуть, зрівнятись лише з обіцянками. Конструктив, на жаль, поки що не входить в цю «почесну» компанію.

У листопаді минулого року, Прем'єр-міністр скаржився на те, що люстрація відбувається надто повільно.

«Ряд державних органів, у тому числі і правоохоронна система, не приступили до виконання закону, та особи, які підлягають звільненню з правоохоронних органів зі спеціальним статусом, надалі перебувають на цих посадах», – зазначив він.

У травні, наприклад, Арсеній

Яценюк у інтерв'ю почесному виданню The Financial Times поскаржився на українських олігархів, які, на його думку, за допомогою своїх телеканалів намагаються перешкодити реформам.

«Реальна проблема, з якою ми маємо справу, це піар-проблема. Або проблема інформаційної війни. З тих пір як ми почали деолігархізацію економіки, як я це називаю, уряд знаходиться під атакою деяких олігархів, які використовують свої телеканали. Вони кажуть, що краще повернутися до Росії, вони грають на пострадянському менталітеті», – поскаржився він.

У тому ж місяці пан Яценюк скаржився народним депутатам на те, що Нацкомісія з тарифів «крутить

йому дулі».

«Ця монополія висмоктує гроші з бізнесу і людей. Ця монополія знищує українські перспективи... Перше – люди просто платять величезні гроші, зокрема приватним обленерго за підключення. Друге – ми одні з найгірших у світі за стандартами підключення і це просто вбиває наш рейтинг ведення бізнесу», – сказав Яценюк.

У червні голова Кабінету міністрів скаржився на бізнес, який не хоче платити податки, а також на відсутність культури сплати податків.

«До речі, яскравий приклад. Ми пішли на реформу ЄСВ, хоча у нас була довга дискусія з нашими

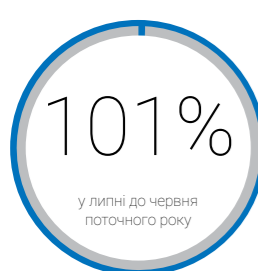
ПРОДАЖІ ЛЕГКОВИХ АВТО



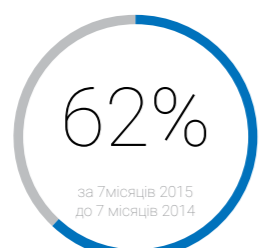
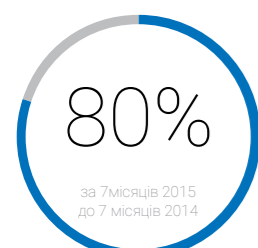
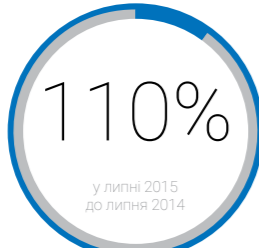
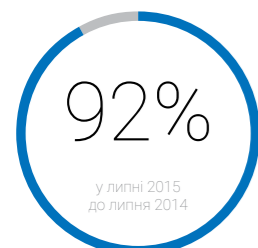
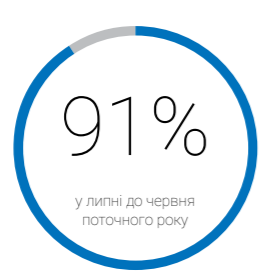
ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО



ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО



ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ



партнерами по МВФ. Вони говорили, що це неправильно, тому що випадає велика частина доходів бюджету, а це в першу чергу пенсії та соцфондів. Ось ми пішли на цю реформу, ми зробили перший кидок, скажімо так. Не поїхало. Зараз зробили другу експеримент - радикальний підхід. Хлопці, детенізуруйте зарплати, вийдіть з тіні - і ви будете платити 18%. Щось теж не дуже біжать. Тому, соррі, давайте говорити чесно. З одного боку, немає культури сплати податків, з іншого боку, немає культури звіту за ті податки, які отримала держава», - сказав пан Яценюк виданню «Новое время».

Усе це, закономірно, призвело до того, що Прем'єр-міністр почав скаржитись на власні міністерства. І, власне, небезпідставно.

Мінекології, яке нещодавно побуло свого очільника, виконало всього 4% (три з 75) завдань програми діяльності уряду і з таким показником є найгіршим міністерством за рівнем виконання цієї програми. Слідом за ним йдуть Міненергосугілля - 15% (13 з 88) і Мінагрополітики - 17% (12 з 72).

Навряд чи хорошими можна назвати результати МЗС - 23% (13 з 56), Мінінфраструктури - 25% (13 з 53), Мінекономрозвитку - 26% (61 з 234), а також МОЗ та Мінкультури - по 27% (відповідно 21 з 78 і 12 з 44). За ними йдуть МВС, Мінфін, Мінрегіонбуд і Міноборони - від 44% до 41%.

Очолюють список найбільш завязятих, згідно з цією методологією Кабміну, Мін'юст - 63% (52 з 83) і Мінсоцполітики - 56% (36 з 64).

Загалом Програма уряду виконана лише на 26%; 36% положень Програми наразі виконуються, а 37,5% завдань - ще навіть не починали.

Такі, будемо відверті, плачевні результати (підраховані, між іншим, самим урядом) логічно призведе-

ли до пошуку винних. Прем'єр-міністр на засіданні Кабміну, на якому були заслухані звіти міністрів, зазначив, що вказані дані, зокрема, будуть враховуватися під час оцінювання роботи міністрів і, скоріше за все, призведуть до кадрових змін.

Втрять голові уряду і представники бізнесу та експерти.

Опитування Європейської Бізнес Асоціації показало, що у другому кварталі поточного року 112 топ-менеджерів оцінили рівень інвестиційної привабливості України у 2,66 бали з 5 можливих. Нагадаємо, 3 бали - це нейтральний рівень, а все, що нижче є негативним значенням. Україна, наприклад, не отримувала більше трьох балів від початку 2010 року, а позитивних оцінок - 4 та 5 - узагалі ніколи за всю історію індексу з 2008 року.

81% опитаних бізнесменів незадоволені станом інвестиційного клімату України. 49% не відмічають жодних позитивних змін, та продовжують скаржитись на повільне впровадження реформ, корупцію, податкову та фіскальну регуляцію та тиск з боку відповідних органів.

У порівнянні з 1 кварталом року, Індекс виріс лише на 0,15 бала. Якщо у січні-квітні 2015 інвестори масово скаржилися на непослідовну політику НБУ та слабе валютне регулювання, зараз ситуація змінилася, і 16% бізнесменів відзначили стабілізацію валюти як один з позитивних моментів. «Ми не можемо ще казати про значне покращення ситуації на валютному ринку, але це краще, ніж нічого, і дає нам надію на те, що НБУ на вірному шляху, і ситуація потрошку стабілізується», - коментує результати опитування виконавчий директор Європейської Бізнес Асоціації Анна Дерев'янка.

Інвесторів продовжують хвилювати повільний темп реформ, відсутність реальних відчутних кроків по боротьбі з корупцією. 51% не бачить стрімких зрушень, відмічають, що нерішучість

влади та «стара гвардія» чиновників саботують майже всі прогресивні кроки. 41% опитаних бізнесменів не очікують позитивних змін у наступні 3 місяці, і 44% не вважають, що Україна буде вигідним місцем для інвестування у цей період.

Значення індексу iMoPe (Індекс моніторингу реформ), який готується експертами групи VoxUkraine та призначений надавати комплексну оцінку зусиллям влади щодо впровадження реформ, за шістнадцятий період моніторингу (3 - 16 серпня 2015р.) становить (+1,5) бала з можливого діапазону від (-5,0) до (+5,0) балів. Експерти відмічають деяку позитивну динаміку у зусиллях влади в сфері боротьби з корупцією, монетарній політиці, ринковій та торговельній політиці. Однак, незважаючи на велику дрібних кількість змін, значення індексу трохи знизилось порівняно з попереднім періодом спостереження. Загалом, від початку 2015 року Індекс лише тричі був вище 2 балів, що свідчило про прийнятний темп реформ. Середнє ж значення Індeksu за цей період становило всього 1,3 бала, що свідчить про надто повільне, хоч і позитивне просування владних структур реформаторським шляхом.

Про те, що з реформами щось не так, почало скаржитись і населення. Наприклад, згідно з результатами опитування «Соціологічної групи «Рейтинг», 72% українців вважають, що країна розвивається в неправильному напрямку (у вересні минулого року таких було трохи більше половини - 52%). Лише 3% респондентів вважають, що зміни в Україні відбуваються у правильному темпі, 32% - що зміни відбуваються надто повільно, а 40% - що змін узагалі немає.

Якщо ж усі сходяться на тому, що не завадило би уже розпочати (рішуче і безкомпромісно) впроваджувати радикальні реформи, то, можливо, власникам кабінетів на вулиці Грушевського варто перестати скаржитись і показати усій країні позитивний приклад?

* дані продажів нових легкових авто надано ІАГ AUTO-Consulting
** дані виробництва автотранспортних засобів надано Асоціацією «Укравтопром»

На заводі «Єврокар» стартувало виробництво ŠKODA Superb

22 липня 2015 на заводі «Єврокар» було розпочато виробництво ŠKODA Superb нового покоління.

Офіційну церемонію запуску у виробництво нової моделі ŠKODA відвідали високопоставлені гості, серед яких новий Губернатор області, представники провідних іноземних підприємств Закарпаття ТОВ «Джебіл», «Ядзакі Україна» і «Гроклін-Карпати», голова Закарпатської ТПП, керівництво ПрАТ «Єврокар» і керівництво регіону СНД ŠKODA Auto a.s.

Генеральний директор ЗАТ «Єврокар» Ігор Царенко зазначив: «Висококваліфікована команда 'Єврокар' демонструє, що ми в Україні вміємо працювати на рівні найвищих європейських стандартів, і випуск нового покоління моделі ŠKODA Superb є яскравим підтвердженням цього».

Мирослав Крупа, керівник ŠKODA AUTO в регіоні СНД, відвідавши захід, зазначив: «Ми дуже пишаємося тим, що можемо співпрацювати з 'Єврокар' і запустити тут виробництво нашого новітнього автомобіля, який є новою епохою не тільки для ŠKODA, але й для 'Єврокар' і України в цілому. У цій важкій ситуації для нас важливо всіляко підтримати партнерів, і ми дякуємо українській стороні за співпрацю».

Новий ŠKODA Superb, виконаний у новому експресивному дизайні, демонструє емоційну силу бренду і втілює в собі елементи концепт-кару «Vision C» в серійному виконанні. Завдяки технології MQB концерну Volkswagen модель стала ще більш елегантною і динамічною, а також отримала нові двигуни, які стали на 30% економічніше і на 20% потужніше.





Великий китайський стоп-кран

Автомобільні виробники почали скорочувати виробництво через уповільнення китайської економіки і автомобільного ринку

За підсумками першої половини року деякі західні автоконцерни, що працюють на китайському ринку, скоротили своє виробництво через зниження продажів і загального уповільнення економіки. Експерти вважають, що сподіватися на поліпшення даних у другому півріччі не доводиться.

За даними The Wall Street Journal, який посилається на дослідження інвесткомпанії Sanford C. Bernstein, вперше за довгі роки великі західні автоконцерни почали скорочувати своє виробництво в КНР. За підрахунками аналітиків компанії,

у першому півріччі сукупний коефіцієнт використання потужностей на заводах 23 найбільших китайських СП за участю західних автоконцернів вперше скоротився нижче 100% - до 94,3%. Роком раніше цей коефіцієнт становив 107,4% за рахунок того, що на деяких заводах потужності використовувались понад номінально передбачені можливості.

Скорочення виробництва автовиробників підтверджується й іншими джерелами. За даними Асоціації автовиробників КНР спільне підприємство між GM і китайської Shanghai Automotive Industry Corp (SAIC)

у першій половині 2015 виготовило на 2,4% менше машин, ніж роком раніше, а кооперація Volkswagen та FAW скоротила виробництво на 1,2%.

Інформація про скорочення виробництва з'явилася одразу після перших даних про падіння продажів. За даними Асоціації автовиробників КНР, в червні продажі нових легкових автомобілів в Китаї склали 1,43 млн авто, що на 3,4% менше, порівняно з червнем 2014 року. До цього продажі автомобілів постійно зростали: у травні зростання легкових машин у річному численні становило 1,2%, у квітні - 3,7%. Це перше скорочення продажів за два роки – з лютого 2013. Для стимулювання продажів компанії планують збільшити знижки: якщо у другому кварталі минулого року знижки на GM і VW склали, близько 7%, то в другому кварталі цього року вони вже перевищили 10%.

Професор стратегічного управління і дослідження ринків, що розвиваються, британської Warwick Business School Каміль Меллахі зазначає, що останні статистичні дані «не можуть не турбувати тих, хто сподівався на пожвавлення китайської економіки в другому півріччі. Ці дані говорять про те, що пульс економіки, виражений у роботі заводів і фабрик, сповільнюється швидше, ніж очікувалося раніше... Звичайно, ще є досить часу, щоб стимулювати економіку в другому півріччі, але боюся, що кращі дані ми побачимо не скоро».

Незважаючи ні на що, китайський ринок ще багато років залишатиметься бажаним для автовиробників і вони зроблять усе для того, щоб зберегти і наростити свої долі на ньому. General Motors, наприклад, заявив про наміри інвестувати 5 млрд дол. США у виробництво в КНР. Спільно зі своїм китайським партнером, про якого ми згадували вище, компанією SAIC, світовий автовиробник хоче оновити лінійку Chevrolet, додавши до неї нові компактні і недорогі моделі, призначені для країн, що розвиваються, перш за все, Індії, Бразилії і Мексики та, звичайно, КНР.

Про розширення співробітництва між GM і SAIC оголосив президент GM Ден Амман. Кошти будуть витрачені на спільну з SAIC розробку, створення інженерної

та виробничої бази для випуску компактних автомобілів і позашляховиків. Спільно з SAIC американці створять концепцію нових моделей Chevrolet, які в найближчі роки замінять поточну лінійку і вироблятимуться або продаватимуться в країнах, що розвиваються. Експерти відзначають, що такий підхід вже використовують інші великі міжнародні автокомпанії, такі як Volkswagen, Renault, Ford і Toyota. Керівництво GM вважає, що протягом найближчих 15-20 років основне зростання продажів будуть забезпечувати саме ринки, що розвиваються. До 2030 року частка продажів у цих країнах, за прогнозами компанії, досягне 55%. Тільки Китай буде давати 33% продажів, тоді як розвинені країни - 12%.

Протягом останніх років GM вкладала в китайський ринок майже 16 млрд дол. США. Нові інвестиції у виробництво на території КНР є частиною корпоративної стратегії по концентрації зусиль в сприятливих для бізнесу GM країнах (Китай, Мексика) та виходу з країн, де компанія вважає ведення свого бізнесу важким: Таїланд, Індонезія та Росія.

Остання, між іншим, зовсім не додає оптимізму автомобільним виробникам. Російський ринок падає вже два роки поспіль. Якщо, за даними Асоціації європейського бізнесу, у 2014 році зниження продажів склало 10% (до 2,5 млн авто), то за січень-липень, порівняно з аналогічним періодом минулого року, ринок скоротився на 35% (до 913,1 тис. автомобілів). Ще в серпні минулого року Dodge припинив продажі в Росії. На тлі девальвації рубля рішення про припинення продажів у Росії з 1 січня 2015 прийняв SEAT. У березні американський автоконцерн GM оголосив про закриття майже всіх виробничих майданчиків в країні, крім спільного підприємства з АвтоВАЗом, де збирається Chevrolet Niva. Повністю покинув російський ринок і Opel. Нещодавно також стало відомо, що спільне підприємство «Соллерс-Буссан», яке виробляло позашляховики Toyota Land Cruiser, ще 26 червня припинило випуск авто, а чотиристороння угода про складання між «Соллерс», «Соллерс-Буссан», Mitsui і Toyota Motor Corp. було розірвано достроково.

Меррі Барра, яка очолює світового автогіганта General Motors, бачить майбутню компанію на китайському ринку і планує до 2020 року інвестувати у спільне з китайськими партнерами підприємство 16 млрд дол. США



Volkswagen змушений був скоротити виробництво на своїх китайських заводах на 1,2% у першому півріччі 2015 року. Поки що складно оцінити, як це вплине на річні плани продажів корпорації, але, скоріше за все, їх доведеться переглянути





Рішучий поворот

Щоб збільшити прибутки, SEAT, орієнтований, перш за все, на водіїв-чоловіків, планує розширити модельний ряд спортивними кросоверами, орієнтованими на водіїв-жінок

Звіт SEAT за перший квартал поточного року здійняв справжній переполох у іспанських галузевих ЗМІ. Національна гордість, яка зараз належить Volkswagen Group, отримала свій перший за сім років прибуток. Тим не менш, генеральний директор автовиробника Юрген Штакманн закликає усі гарячі голови притримати емоції на майбутнє: компанія повинна ще вирішити цілий букет проблем для того, щоб стати постійним *moneymaker*ом. Наприклад, компанія планує посадити за кермо свого гарячого бренду (орієнтованого, перш за все, на чоловіків) якомога більше жінок, запропонувавши їм цілу лінійку спортивних кросоверів (яким ще дуже далеко до серійного виробництва). Також SEAT поставив перед собою завдання відновити продажі у Китаї (що буде вельми не просто). У своєму інтерв'ю *Automotive News Europe* пан Штакманн розповідає про найближче майбутнє компанії.

Свій перший компактний позашляховик компанія, ймовірно за все, представить наступного року на Женевському автосалоні. Далі SEAT планує ввійти в сегмент субкомпактних позашляховиків.

«Клієнтам подобається висока позиція для сидіння, емоційний дизайн, динаміка і низька витрата палива таких моделей. Ми працюємо над такою моделлю. Ми би хотіли цією моделлю продемонструвати дизайн бренду, його інновації. Це наш наступний пріоритет після того як кросовери стали своєрідним трендом, однак будь-яких остаточних рішень чи фіксованого графіку поки що немає», - говорить пан Штакманн.

Поки що невідомо, чи концепт Vision 2020 дійде до серійного виробництва. Голова ради директорів автовиробника переконує, що технічно можливо розробити і побудувати таке авто. Щоправда, компанія не певна, що її дилерська мережа зможе справитись з новим «4,65-метровим продуктом» і що клієнтська база достат-

ньо широка, щоб забезпечити необхідний попит на авто. Звичайно, успіх SEAT Leon показує, що для компанії немає нічого неможливого. «...але нам потрібен час. Скажімо, три-п'ять років», - переконує пан Штакманн.

Роздрібна мережа компанії постійно зростає. Наприклад, цього року у Великобританії було відкрито 35 нових точок продажу. Схожих успіхів компанія досягнула і Франції. Тим не менш, дилерські центри відкриваються лише у великих містах, майже повністю ігноруючи сільські райони. Балансу вдалось досягти тільки у Німеччині, але там компанії доводиться постійно працювати над покращенням продажів та післяпродажного обслуговування для вибагливих німецьких клієнтів.

Компанії, за переконаннями пана Штакманна, вдається доволі успішно залучати нових партнерів та переконувати старих у необхідних подальших інвестиціях. Бренд рухається до нового рівня прибутків, а бізнес модель стає все більш привабливою для дилерів. Компанія планує провести ребрединг 80% європейських салонів (зараз їх, близько, 1600) до виходу нової моделі. «Це важливо, тому що нам потрібно, щоб нова мала мати аналогічний [позитивний] ефект, що і Leon», - вважає пан Штакманн.

SEAT не збирається забувати і про малолітражні авто, незважаючи на те, що модель Mii продається дещо гірше, ніж її «родичі» VW Up і Skoda Citigo. Пан Штакманн переконує, що Mii та Mii by Mango, стала справжнім культурним викликом для чоловічої команди компанії. Успіх авто, створеного спеціально для жінок віком 35 років з високим середнім доходом, просування якого здійснювалось лише через соціальні медіа та блоги, приємно здивував його творців. Однак, компанія розуміє, що цей клас не зможе принести достатньо прибутків.



Соціальний діалог

Fiat Chrysler сів за стіл переговорів с американськими профспілками для вирішення питань оплати праці. Схожі перемовини очікують Ford і GM

Об'єднана профспілка працівників (The International Union, United Automobile, Aerospace and Agricultural Implement Workers of America, UAW) та Fiat Chrysler Automobiles сіли за стіл перемовин, щоб почати роботу над новим договором про співробітництво. У новому документі будуть прописані заробітні плати, надбавки та умови праці погодинних співробітників компанії у США. Також за столом переговорів будуть підняті питання витрат на охорону здоров'я і побоювання з приводу збільшення виробництва компанії в Мексиці.

Галузеві експерти виділяють сім ключових проблем, для яких сторонам доведеться знайти вирішення.

Збільшення оплати для «працівників-ветеранів», які не отримували надбавку до погодинної оплати щонайменше протягом 10 років, є однією з ключових цілей для профспілки. Автовиробники, якщо вони на це погодяться, можуть спробувати залишити надбавку на достатньо низькому рівні, щоб погодинна оплата не перевищувала 30 доларів на годину.

Зменшення розриву у доходах працівників першого і другого рівнів (або ліквідація дворівневої оплати праці). UAW хоче зменшити розрив між працівниками першого рівня, які отримують більше 28 доларів на годину, і новими працівниками, які за ту ж роботу отримують на 40% менше.

Відсоткове обмеження на працівників на нових працівників. Компанії хотіли б зберегти і розширити умови найму нових працівників (які, нагадаємо, отримують меншу заробітну платню), узгоджені в договорі 2007 року. Це дозволяє автовиробникам суттєво скоротити фонд оплати праці, але вкрай негативно впливає на атмосферу в колективах.

Отримання гарантій для заводів у Сполучених Штатів. Низька заробітна плата, якісна робоча сила і угода про вільну торгівлю

стимулюють автовиробників переносити виробництво у Мексику. Профспілки ж, логічно, прагнуть створення нових робочих місць у США, і вимагають від автомобільних компаній гарантій запуску нових продуктів або збереження існуючих.

Розділення прибутку. Профспілки прагнуть прив'язати матеріальне стимулювання працівників з прибутками компанії. Автовиробники, звичайно ж, виступають за збереження поточної практики, коли вони самостійно приймають рішення про преміювання своїх співробітників, залежно від річних показників.

Контроль витрат на охорону здоров'я. Автовиробники переконані, що щорічні витрати на охорону здоров'я для погодинних робітників, є надто великими і часто неконтрольованими. Працівники, на їх думку, отримують один з найкращих у країні соціальних пакетів. Профспілки пропонують створення спеціального фонду охорони здоров'я, який допоміг би контролювати та оптимізувати витрати.

Зниження загальних витрат на робочу силу. Автовиробники, перш за все, Ford і GM, хочуть скоротити витрати на робочу силу (які вище, ніж у FCA і японських автовиробників) настільки, наскільки це можливо. Згідно з дослідженнями, середня погодинна вартість робочої сили (включно з надбавками) у GM становить 58 доларів на годину, у Ford - 57 доларів на годину, 48 доларів на годину у FCA. За тими ж даними, Honda Motor Co. платить кожному своєму американському працівнику 49 доларів на годину, а Toyota Motor Corp. – 48 доларів на годину.

Найбільш ж гострим питанням є дворівнева оплата праці, яку, скоріше за все, відправлять у минуле. Як і коли це відбудеться, поки що невідомо, але головний виконавчий директор Fiat Chrysler Серджіо Маркіонне передбачає, що система може бути усунута вже цього року.

Відмова від дворівневої заробітної плати є однією з головних цілей UAW у цих перемовинах. Система, про яку йде мова, ділить працівників компанії на дві групи. Співробітники, найняті до 2007 року, заробляють трохи більше, ніж 28 доларів на годину, у той час як найняті після 2007 року працівники отримують від 15 до 19 доларів на годину, залежно від того, як довго вони працювали в компанії. Найбільше проблем це викликає у Fiat Chrysler, де 42% погодинних робітників отримують мінімальну заробітну плату. Наприклад, у General Motors на мінімальну погодинну ставку працюють 20% співробітників, у Ford Motor - 28%.

Серджіо Маркіонне, головний виконавчий директор Fiat Chrysler Automobiles, вважає, що люди, які виконують однакову роботу, повинні отримувати однакову зарплату. Звичайно ж, профспілки підтримують цю точку зору.

Однак, ні Маркіонне, ні президент Об'єднаної профспілки працівників Денніс Вільямс, здається, не знають (або не говорять), яке саме рішення зможе задовольнити обидві сторони переговорів. Пан Вільямс лише сказав журналістам, що UAW вивчає низку різних пропозицій.

Зараз автомобілебудівна галузь перебуває в набагато кращому стані, ніж це було протягом останніх двох раундів перемовин між профспілкою і автовиробниками в 2007 і 2011 роках. Автовиробники зараз сильніші, вони мають виконують досягають поставлених цілей, а продажі високі і стають ще вищими. Це, звичайно, дозволяє профспілкам диктувати свої умови, нагадуючи, що прийшов час отримати винагороду за допомогу у поверненні галузі на шлях стабільного розвитку.

У Fiat Chrysler зауважують, що, хоч компанія і є прибутковою, але до успіхів General Motors та Ford Motor їй ще далеко, які демонструють стабільне зростання протягом останніх декількох років. Невдале зменшення або усунення дворівневої заробітної плати може зашкодити їй більше, ніж її колегам з Де-

тройту.

На щастя, профспілки, принаймні на публіці, демонструють розуміння складного конкурентного середовища, у якому працює компанія, і не мають наміру попросити будь-чого, що може послабити компанію. Крім того, представники UAW нагадують, що, задля підтримки компаній у 2007 році, коли вони зіштовхнулися з фінансовими труднощами, об'єднання працівників погидилось на заробітні плани на рівні прожиткового мінімуму, а ставки погодинної оплати узагалі заморожені ще з 2005 року.

«Ми повністю готові до важкої праці, щоб дійти згоди, якою наші члени зможуть по-справжньому пишатися, але треба, щоб і компанія почувала себе добре», - сказав Денніс Вільямс.

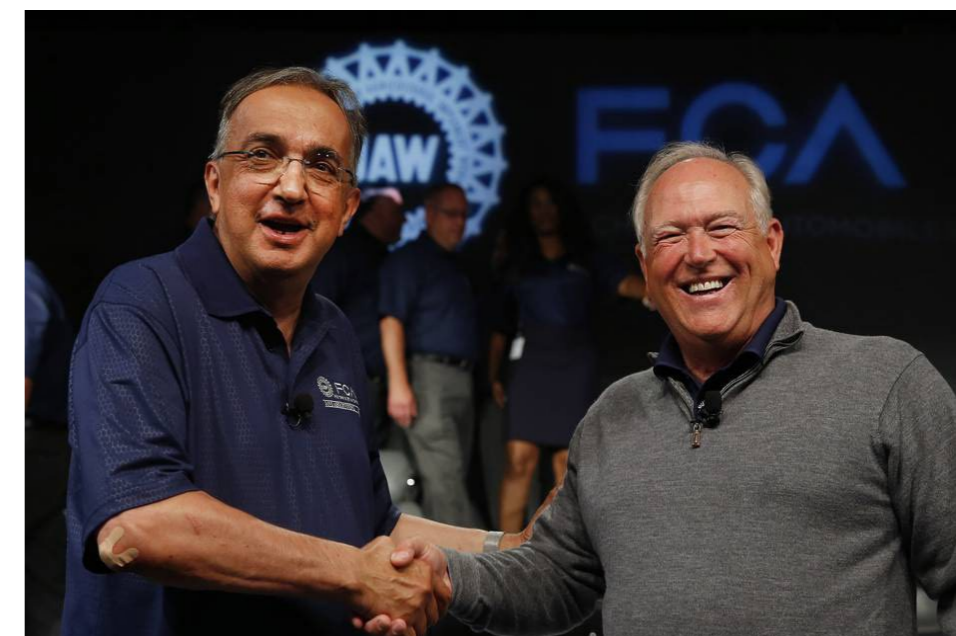
Схожі переговори Об'єднана профспілка автобудівників проводить із іншими компаніями «великої трійки». GM та Ford, наприклад, хочуть урізати оплату праці, яка на 8-9 доларів на годину вища, ніж на американських заводах Honda і Toyota.

Профспілка також хоче отримати гарантії запуску нових продуктів на американських заводах компаній, що створило б нові робочі місця. Зараз, зауважують профспілки, інвестиції глобальних автовиробників та зростання зайнятості у мексиканських заводах компанії обернено пропорційне відповідним показникам у Сполучених Штатах і Канаді. Експерти, однак, сумніваються в тому, GM та Ford відмовляться своїх планів. Згідно з повідомленнями компаній, виробництво Chevrolet Cruze буде перенесено з заводу у Лордзтауні, Огайо, в Мексику. Аналогічна доля очікує компакт Focus і гібрид C-Max, виробництво яких «переїде» із заводу у Детройті, Мічиган, далеко на південь.

Договір про співробітництво між Об'єднаною профспілкою автобудівників і GM, Ford та Fiat Chrysler закінчується 14 вересня і, схоже на те, що компаніям не варто розраховувати на спокійний серпень.



Серджіо Маркіонне, головний виконавчий директор Fiat Chrysler Automobiles, та Денніс Вільямс, президент Об'єднаної профспілки працівників, на відкритті перемовин демонстрували оптимізм та та готовність співпрацювати заради кращого майбутнього галузі



Яблуко спокуси

Apple, яка ніколи не випускала авто, вдалось здійснити бучу на автомобільному ринку через проект, про який достеменно нічого невідомо

Згідно з документами, доступ до яких отримало британське видання The Guardian, компанія Apple готується до випробування одного з найбільш секретних своїх проектів – автомобіля. Чутки про роботу Apple над автономним авто ходили давно, проте нікому ще не вдалось представити переконливих доказів роботи комп'ютерного гіганта у цьому напрямку.

Британське ЗМІ переконує, що Apple в травні вела переговори з полігоном GoMentum Station про таємне тестуванні своєї продукції. Опубліковане газетою листування між співробітниками Apple та

GoMentum Station може свідчити про те, що розробка Apple знаходиться в просунутій стадії - у компанії є прототип, який можна тестувати.

Видання Techinsider переконує, що, якщо Apple дійсно хоче побудувати авто, то кращого місця для тест-драйву їй не знайти.

GoMentum Station – це частина закритої у 2007 році військової бази Concord Naval Weapons Station, яка під час Другої світової війни була найбільшим постачальником зброї для кораблів у Порт Чикаго (узбережжя Тихого океану, Каліфорнія). Зараз це 32

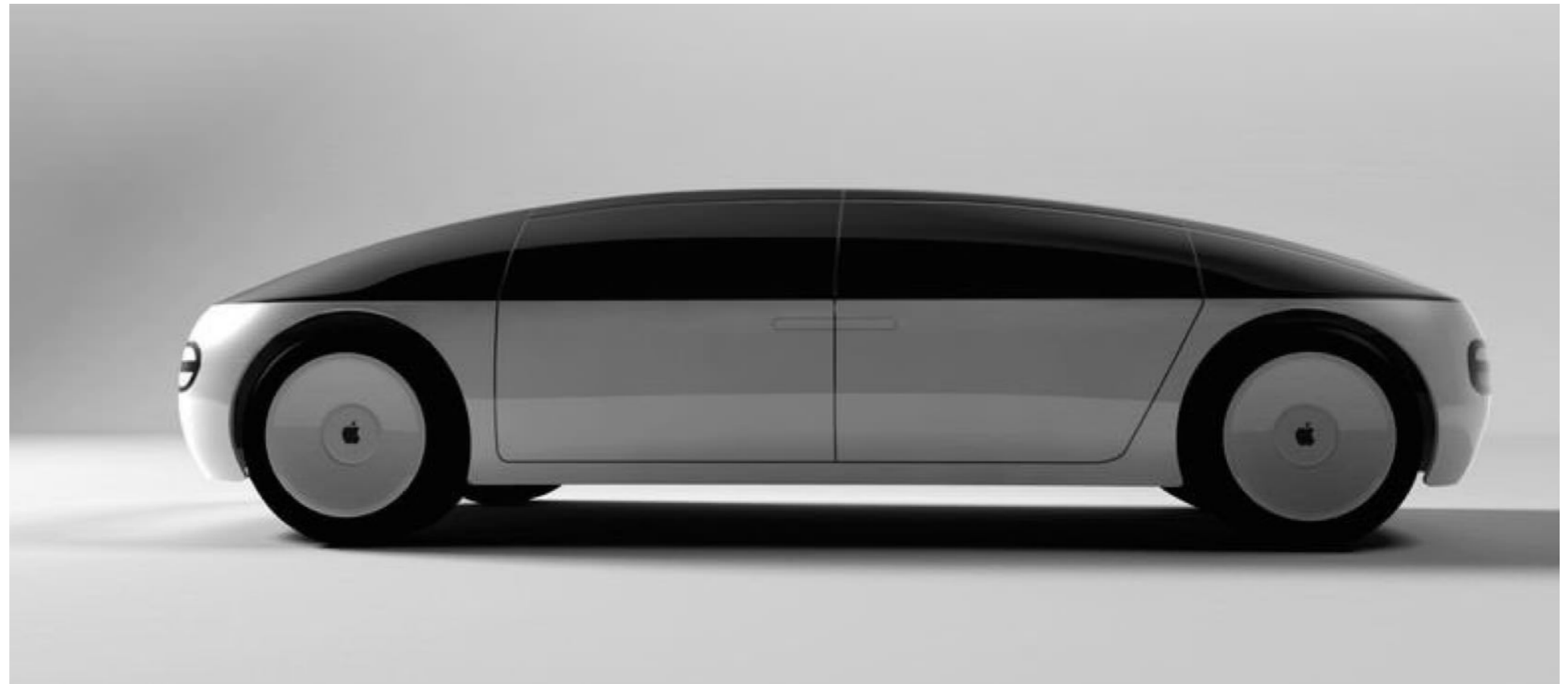
кілометри доріг мостів, тунелів, залізничних переїздів та дорожніх естакад, що проходять крізь покинуте військове містечко, повністю відгороджене від зовнішнього світу.

Сайт GoMentum Station переконує, що їх об'єкт – найкращий варіант для «тестування та комерціалізації пов'язаних (Connected Vehicles) і автономних транспортних засобів, які сформують наступне покоління транспортної мережевої інфраструктури».

Для того, щоб автономне авто отримало дозвіл на пересуван-

ня дорогами загального користування у штаті Каліфорнія, воно повинне отримати дозволи Каліфорнійського департаменту транспортних засобів. Apple, скоріше за все, хоче отримати такий дозвіл, забезпечивши цілковиту секретність проекту.

Виробник iPhone публічно не підтвердив і не спростував, що він працює над виробництвом авто, але звіти різних дослідників показують, що компанія має сотні співробітників, що працюють над невідомим проектом у безіменній офісній будівлі в Саннвейл, Каліфорнія.



На жаль, із добутого листування не зовсім зрозуміло, коли ж авто від Apple (якщо воно дійсно існує) буде представлено широкому загалу. Навіть якщо мрії найбільших фанатів Apple стали ближче до реальності, ми ще, скоріше за все, довго не зможемо сісти за його кермо.

Власне, усі перераховані вище «докази», можуть лише видавати бажане за дійсне, і ми, насправді, не скоро (або й ніколи) не побачимо на вулицях наших міст автомобілів з «надгризеним» яблуком на капоті.

Серед можливих альтернативних варіантів, які пояснюють активність високотехнологічного гіганта на «найбільш секретному тестовому полігоні», експерти допускають також створення автомобільної платформи, схожої до тієї, яку створює (чи, радше, намагається створити) Google. Дітище Сергій Бріна та Ларрі Пейджа точно не збирається виробляти чи продавати автомобілі самостійно. Компанія розробляє технологію, яку буде ліцензувати і продавати існуючим автовиробникам.

Навіть, якщо ми припустимо, що всі чутки вірні, і Apple дійсно збирається зробити справжній «еппмобіль» і продавати його, наприклад, через Apple Store, покупці, навряд чи зможуть сісти за його кермо (якщо воно, звісно, у нього буде) раніше 2020 року. Самий цей рік фігурує у старих прогнозах Bloomberg, як «приблизний час початку виробництва авто». І те, що Apple у 2015 році шукає полігони для випробування автомобілів, може означити лише, що проект розвивається дещо швидше перших оцінок.

Відомо, що Apple найняла автомобільних експертів, у тому числі керівника дослідницького підрозділу Mercedes Benz в

Кремнієвій долині, а протягом останніх декількох місяців керівник Apple Тім Кук зустрічався з главами автомобільних компаній, наприклад, з представниками BMW, одного з найбільших автовиробників у світі, щоб обговорити процес виробництва автомобілів.

У 2012 році німецька компанія випустила цікавий реліз, присвячений роботі над проектуванням і створенням нової моделі. Для них цикл виробництва - від дослідження вимог ринку до випуску з конвеєра - займає п'ять років. І це для досвідченого автовиробника, у якого вже є всі потрібні фахівці і десятки років потрібного досвіду.

Як показує досвід нові гравці на ринку не здатні скоротити цей процес. Tesla, наприклад, вперше показала свій кросовер Model X на початку 2012 року. І ось, три з половиною роки потому, Model X все ще недоступна для клієнтів.

Поки не ясно, як далеко Apple просунулася в розробці автомобіля всередині, але Марка Ньюсона - людини, яка швидше за все, буде відповідати за зовнішній вигляд автомобіля разом з Джоні Айвом. - Вони найняли менше року тому. Колумніст The Verge Кріс Зіглер пише: «Якщо Apple має намір зробити свій автомобіль в тій чи іншій мірі автономним (а це майже напевно так, особливо враховуючи, що компанія шукає майданчики для випробування безпілотних автомобілів), їй доведеться почати тестування систем і компонентів за роки до того, як автомобіль буде готовий. Я думаю, що вони скоріше навісять свої датчики і комп'ютери на автомобіль іншої компанії - як це робив Google задовго до того, як почав власне виробництво, - і будуть відточувати технологію, поки інша команда створює сам автомобіль».

Ймовірно співробітництво Apple з «секретним тестовим полігоном», розташованим на місті закритої військової бази сколихнуло автомобільний світ. Здається, від компанії очікують надзвичайного прориву у новій для неї галузі



32 кілометри доріг мостів, тунелів, залізничних переїздів та дорожніх естакад, що проходять крізь покинуте військове містечко, повністю відгороджене від зовнішнього світу - доволі вдале місце для випробувань нових продуктів, яким, судячи з усього, скористаються і інші автовиробники



Тим часом компанії доведеться на декількох фронтах вести боротьбу з бюрократією, яка доволі консервативно оцінює, як самі системи автономного керування, так і можливості їх продажу на американському ринку. Apple, крім усього іншого, доведеться також забезпечити прийнятний результат на складних краш-тестах, що, будемо відверті, набагато складніше, ніж звичне для компанії ліцензування у Федеральній комісії зв'язку.

Одним словом, для шанувальників

Apple, які звикли до стрімких темпів розвитку споживчих технологій і міняють iPhone щороку, у нас є неприємна новина: навіть, якщо безпілотна система проходить випробування в 2015 році, це зовсім не гарантує, що вона побачить світ у 2016 чи навіть 2017 році. Ймовірніше за все, нам доведеться зачекати терпінням і дочекатись 2020 року, коли Apple зможе довести продукт до прийнятного для себе - ідеального - стану і показати своє творіння широкому загалу.

Виробництво у червні

За даними асоціації "Укравтопром" в червні на українських заводах було вироблено 1 254 автотранспортних засоби, що на 183,7% більше, ніж у травні (442 шт.), і на 1,1% більше, ніж у червні минулого року (1 240 шт.)

Обсяг виробництва легкових автомобілів за місяць становив 1 029 од., що на 256,1% більше в порівнянні з травнем, і на 2% більше червневого показника минулого року.

Комерційних автомобілів було вироблено 139 шт. або на 32,4% більше травневого показника, і на 33,7% більше, щодо торішнього червня.

Червневий показник в частині виробництва автобусів (86 шт.) на

79,2% перевершив результат попереднього місяця, однак виявився на 32,3% менше підсумку червня 2014 року.

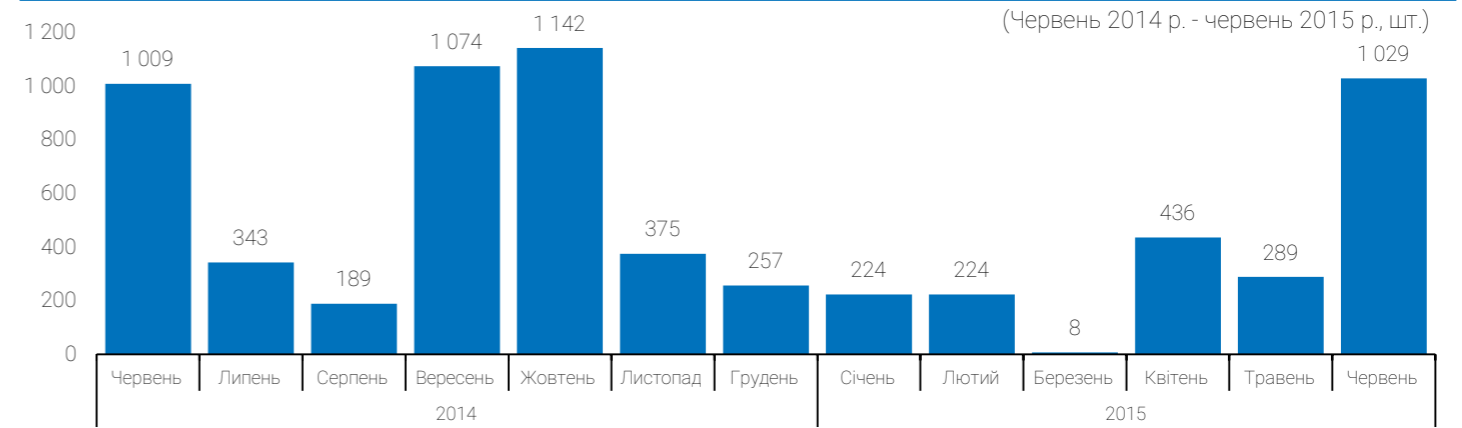
Усього за перше півріччя 2015 в Україні було вироблено 3 181 шт. автотранспортної техніки, що на 86,7% менше аналогічного результату минулого року.

У сегменті легкових автомобілів падіння становило 89,9% – до 2 289 шт.

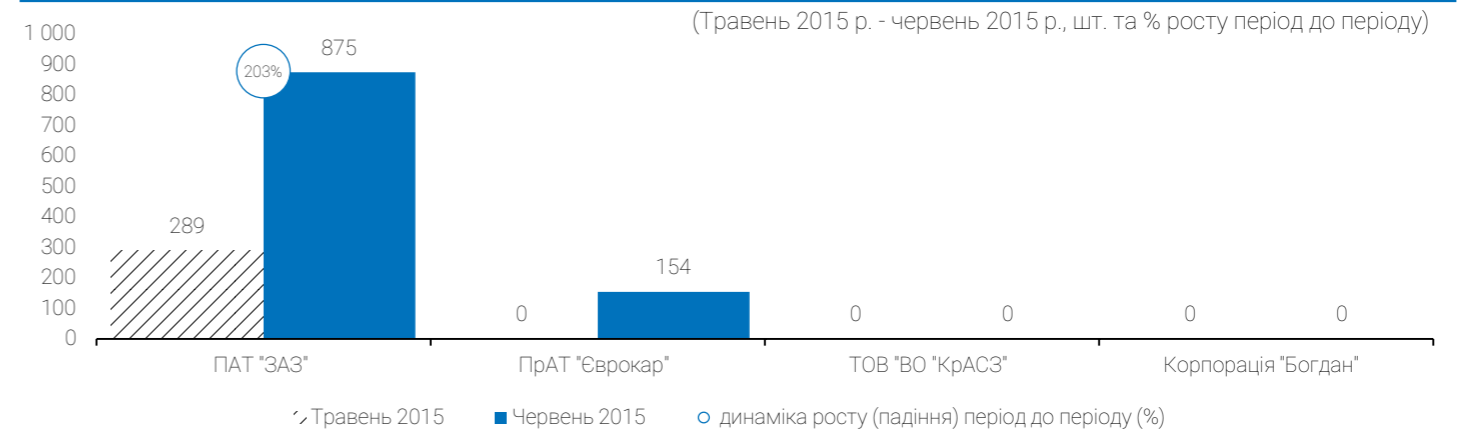
Найменше падіння відзначено у виробництві комерційних авто – 21,9 відсотків, вироблено 644 автомобіля.

Випуск автобусів за той же період скоротився на 45,3% до 248 шт.

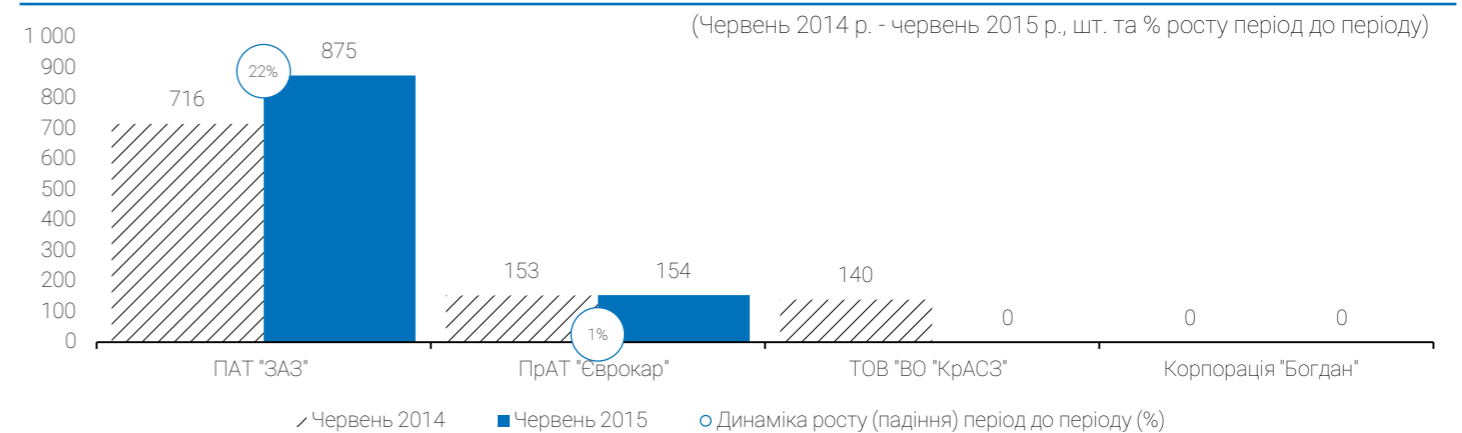
ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО



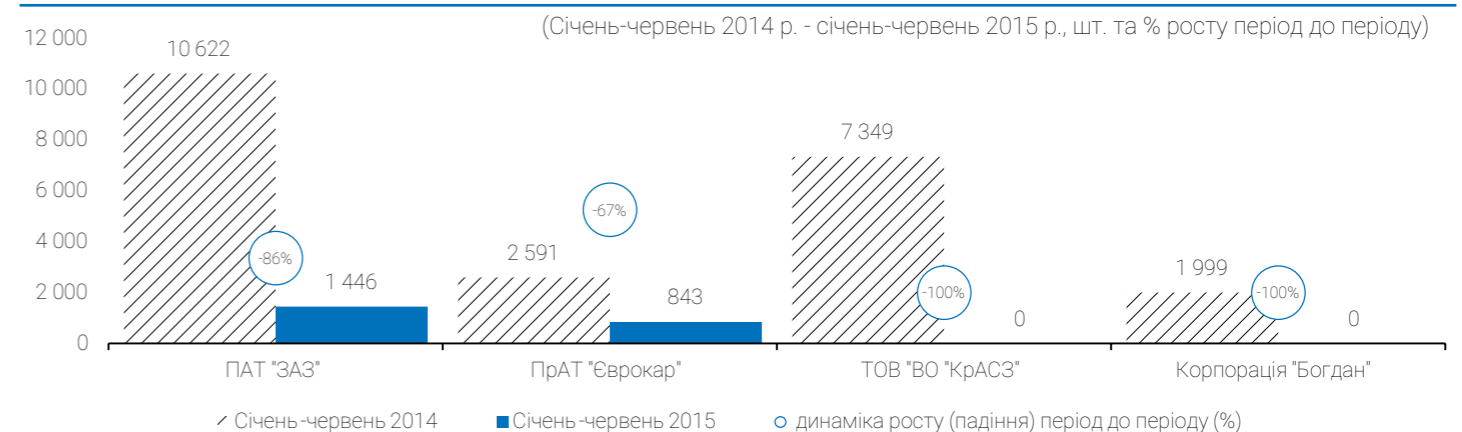
ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО



ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

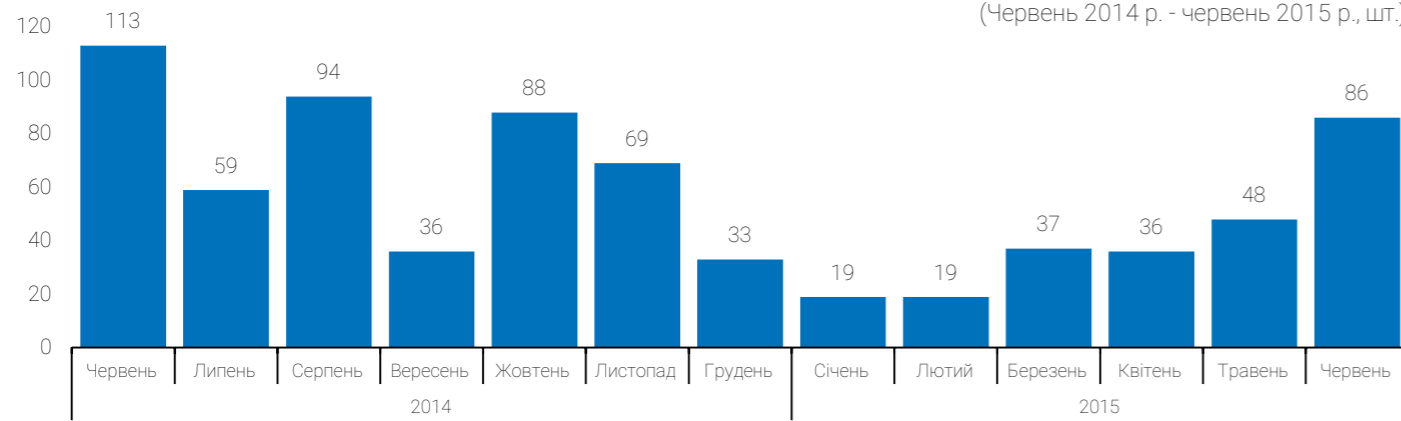


ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО



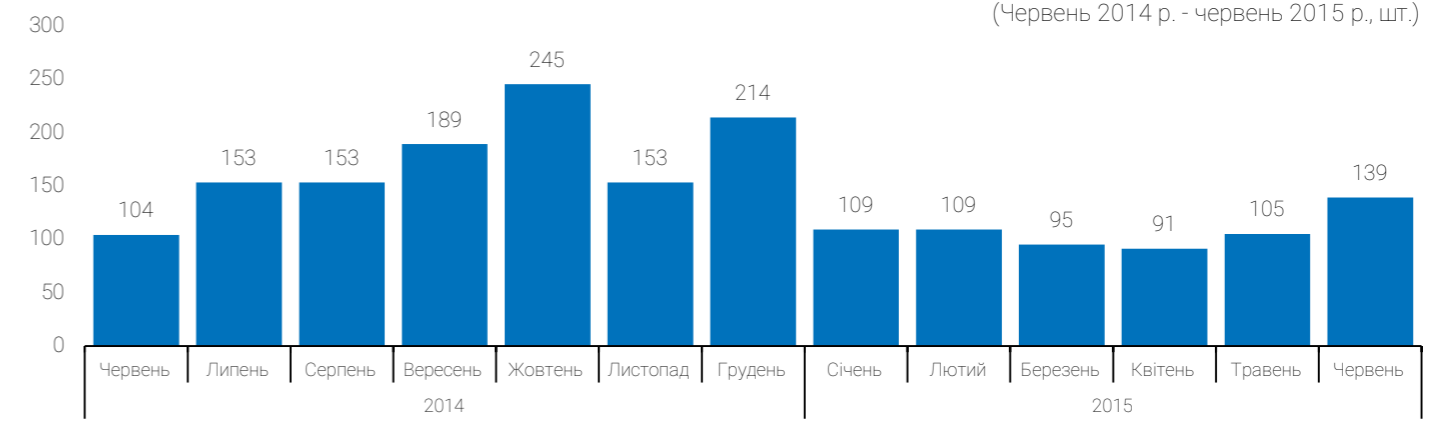
ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

(Червень 2014 р. - червень 2015 р., шт.)



ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Червень 2014 р. - червень 2015 р., шт.)



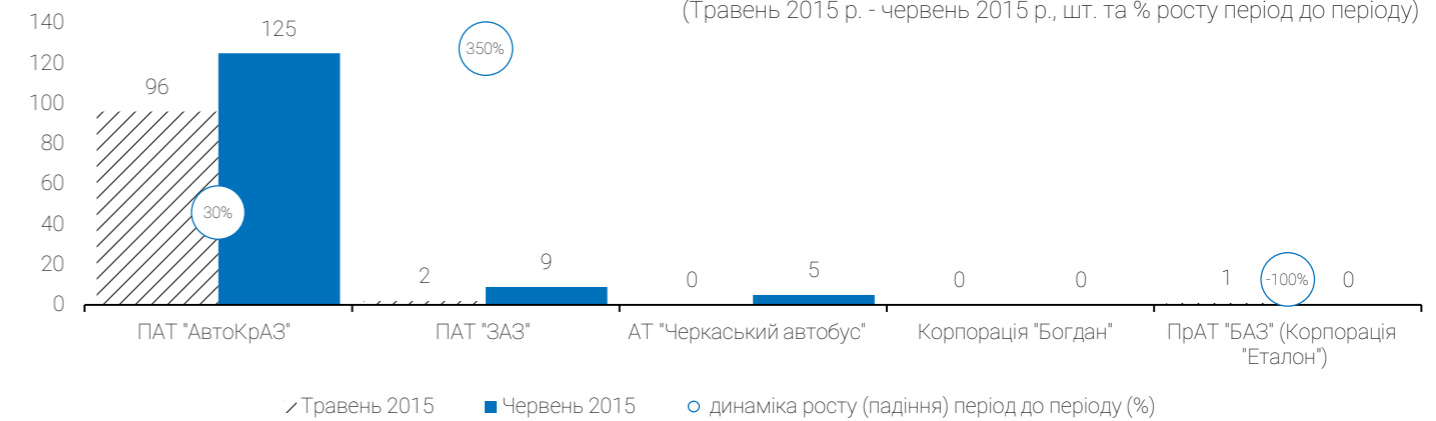
ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

(Травень 2015 р. - червень 2015 р., шт. та % росту період до періоду)



ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Травень 2015 р. - червень 2015 р., шт. та % росту період до періоду)



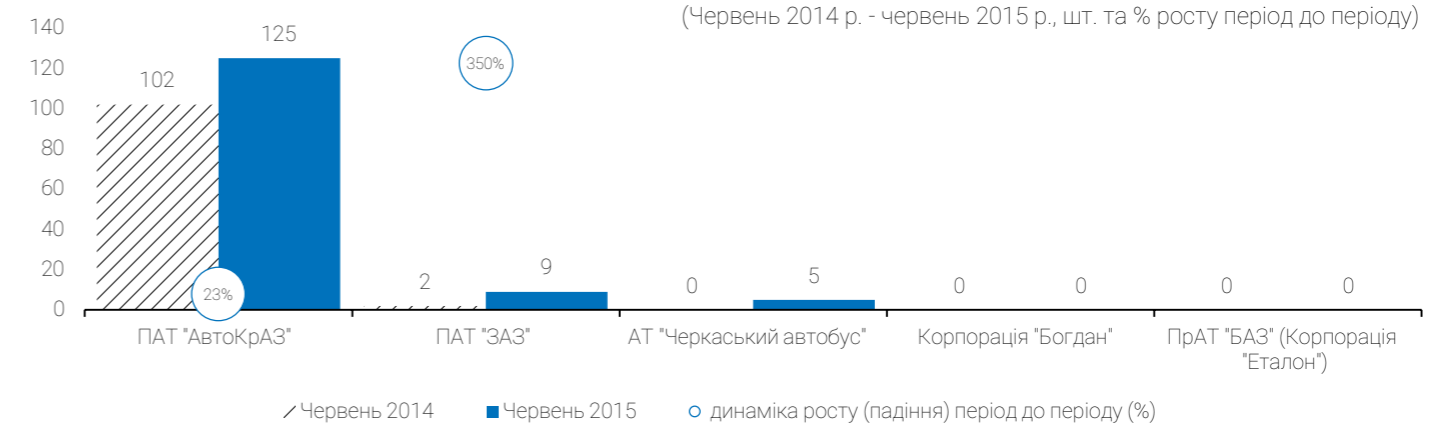
ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

(Червень 2014 р. - червень 2015 р., шт. та % росту період до періоду)



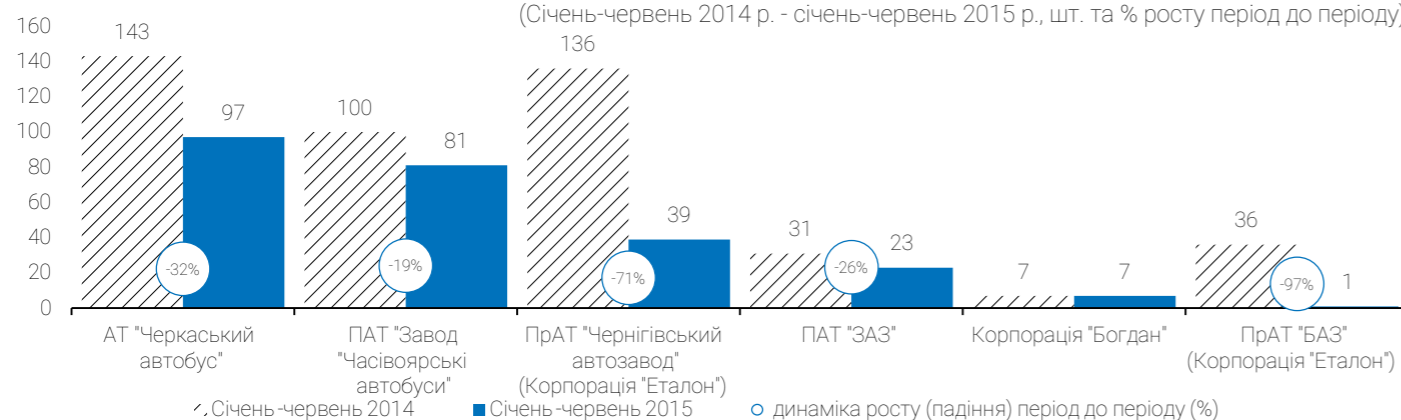
ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Червень 2014 р. - червень 2015 р., шт. та % росту період до періоду)



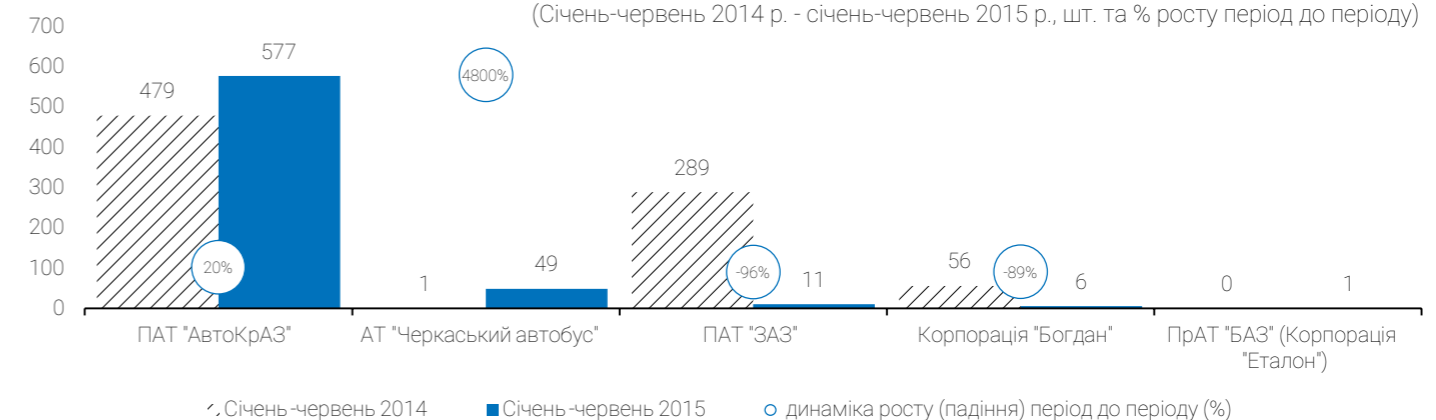
ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

(Січень-червень 2014 р. - січень-червень 2015 р., шт. та % росту період до періоду)



ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Січень-червень 2014 р. - січень-червень 2015 р., шт. та % росту період до періоду)



Виробництво у липні

За даними асоціації "Укравтопром" в липні на українських заводах були вироблені 844 автотранспортних засоби, що на 32,7% менше, ніж у червні (1254 шт.), і на 48,9% більше, ніж у липні минулого року (567 шт.)

Обсяг виробництва легкових автомобілів за місяць склав 625 од., що на 39,3% менше порівняно з червнем, і на 82,2% більше липневого показника минулого року.

Комерційних автомобілів було вироблено 141 шт. або на 1,4% більше червневого показника, і на 7,8% менше відносно торішнього липня.

Липневий показник в частині виробництва автобусів (78 шт.) виявився на 9,3% менше результа-

ту попереднього місяця, але при цьому на 9,9% більше підсумку липня 2014 року.

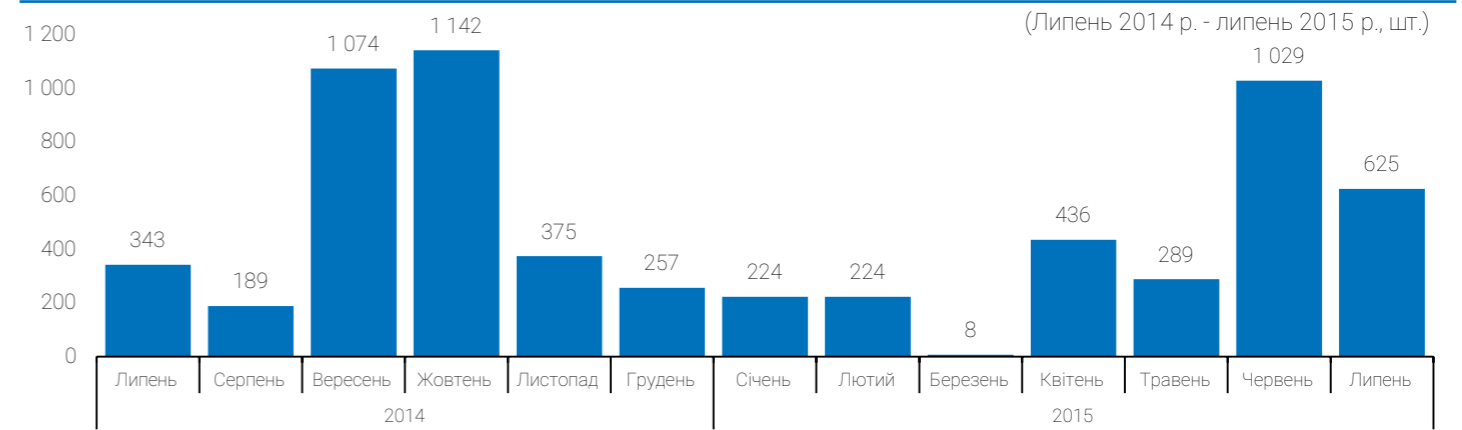
Всього за сім місяців 2015 в Україні було вироблено 4025 шт. автотранспортної техніки, що на 83,5% менше аналогічного результату минулого року.

У сегменті легкових автомобілів падіння становило 87,3% – до 2914 шт.

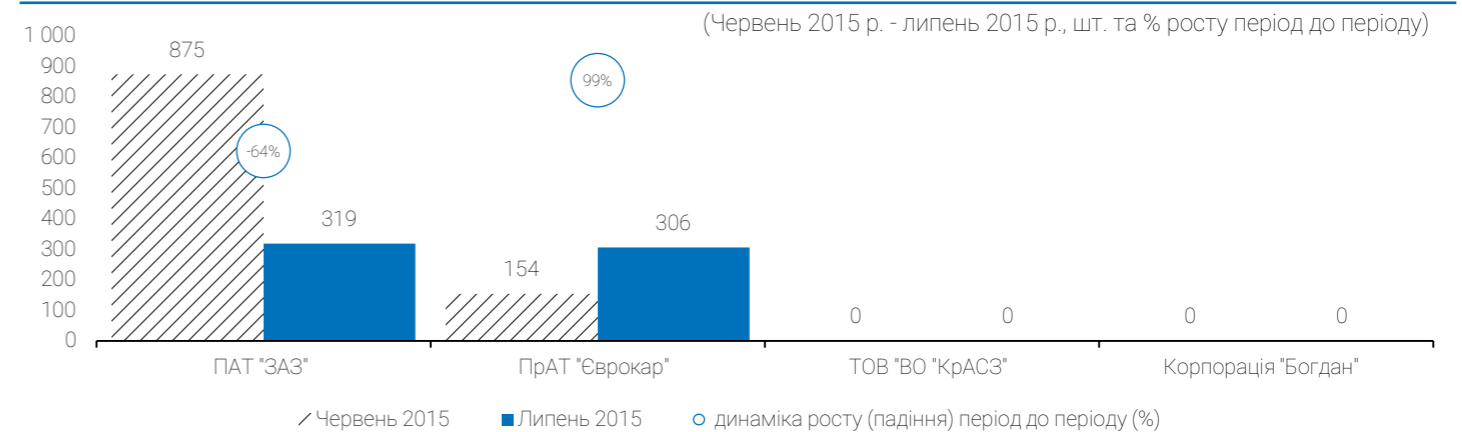
Найменше падіння відзначене у виробництві комерційних авто – 19,7 відсотків, вироблено 785 автомобілів.

Випуск автобусів за той же період скоротився на 37,8% до 326 шт.

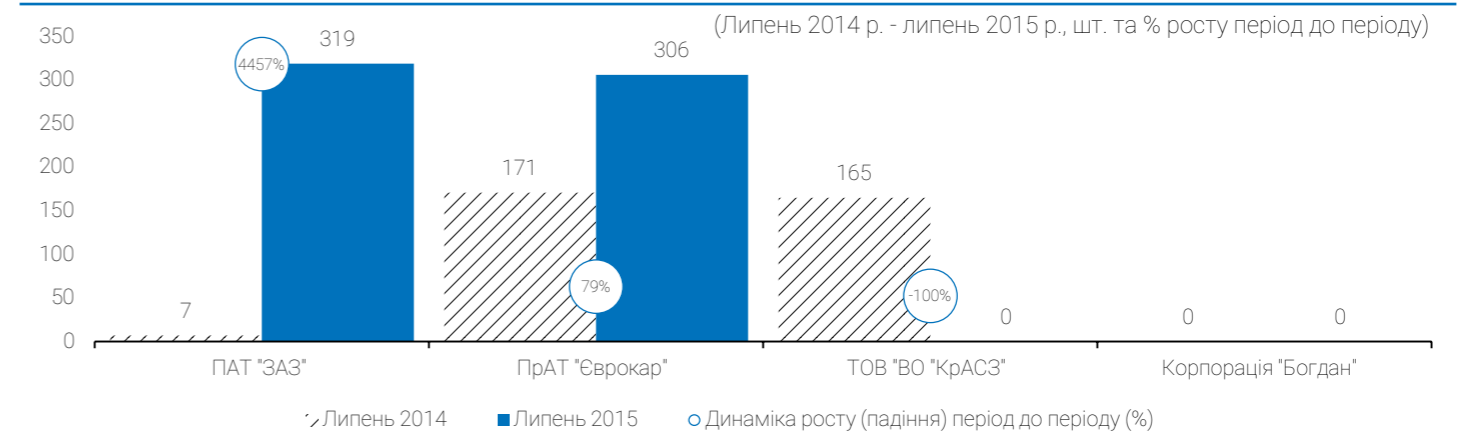
ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО



ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО



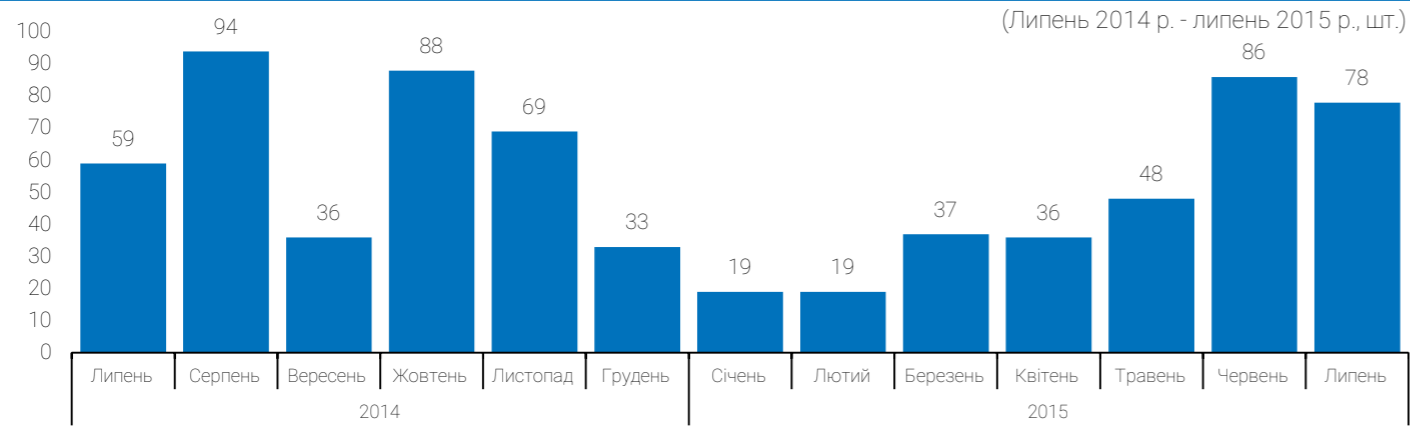
ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО



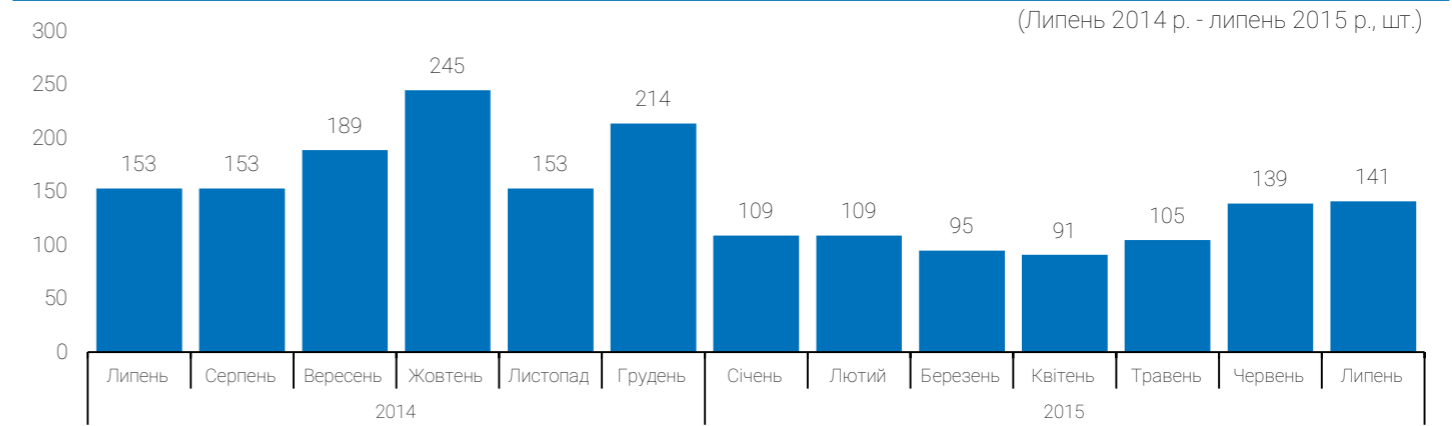
ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО



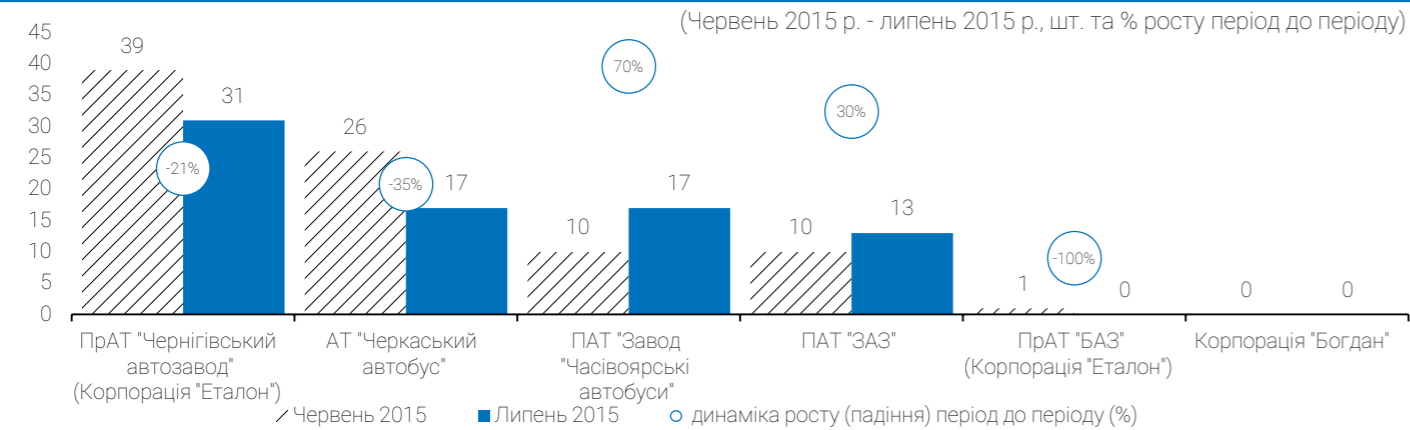
ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ



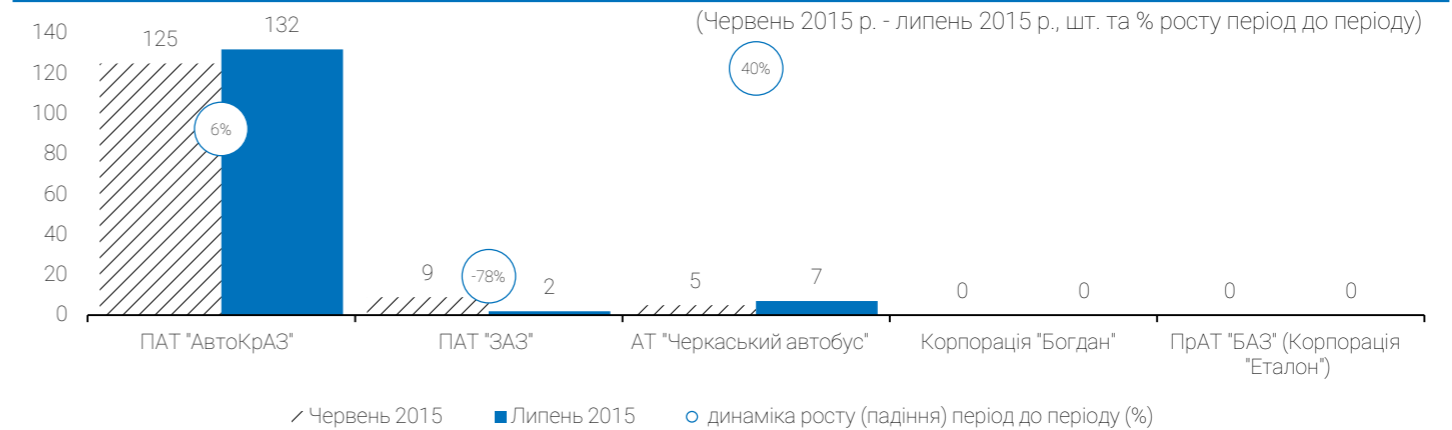
ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО



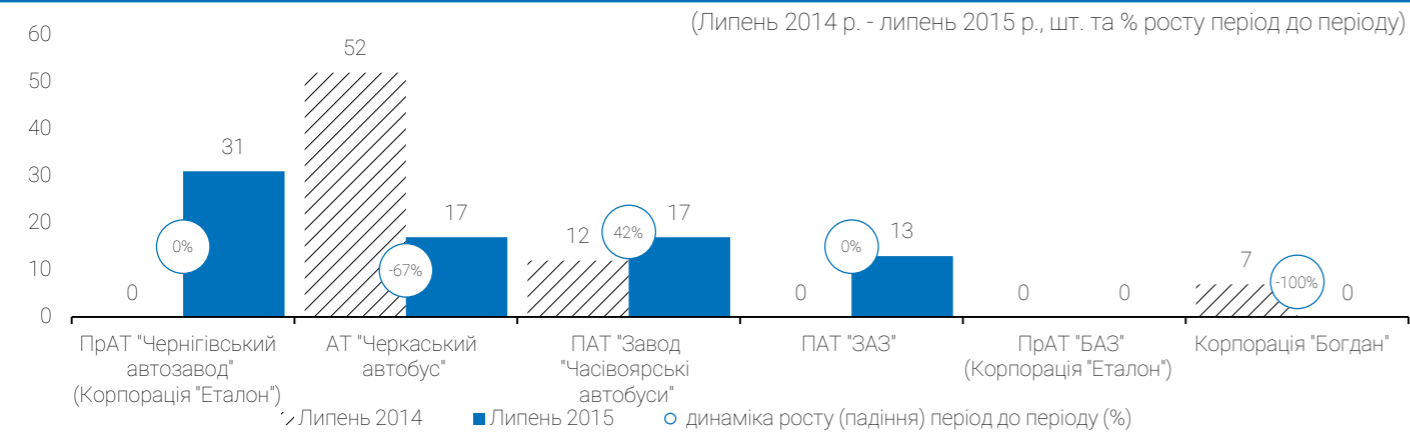
ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ



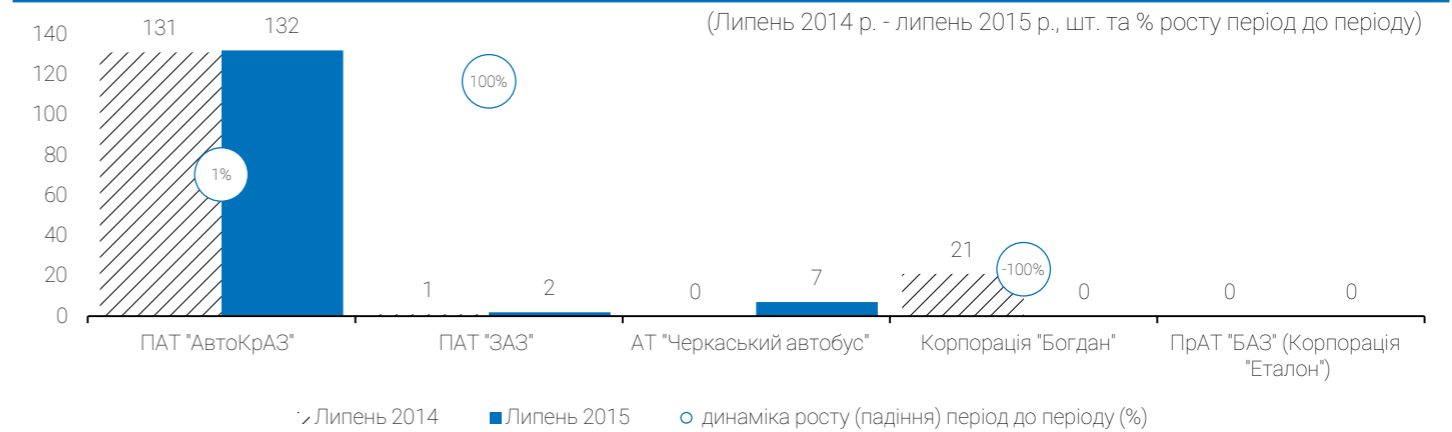
ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО



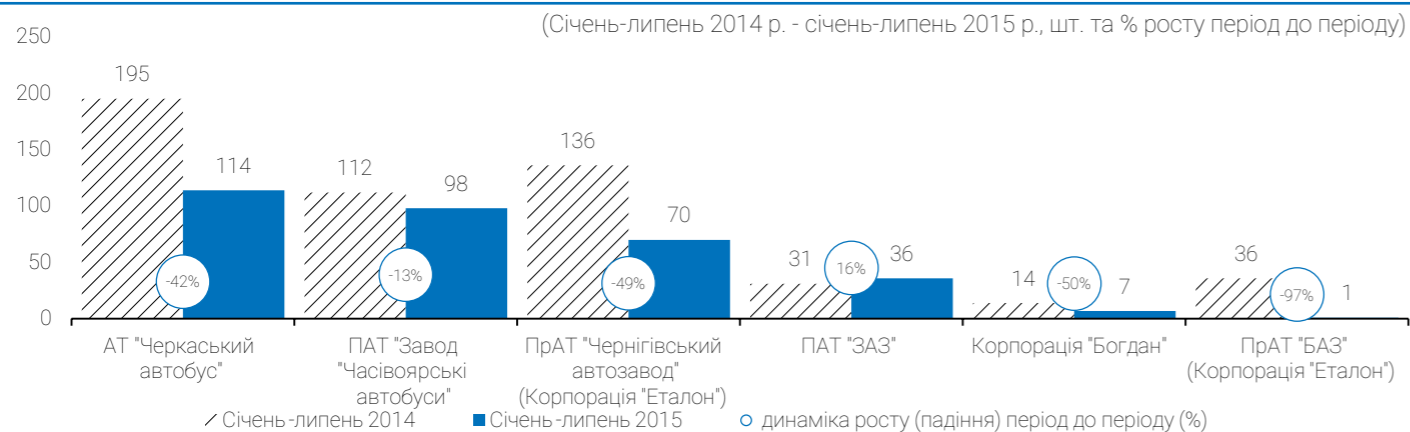
ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ



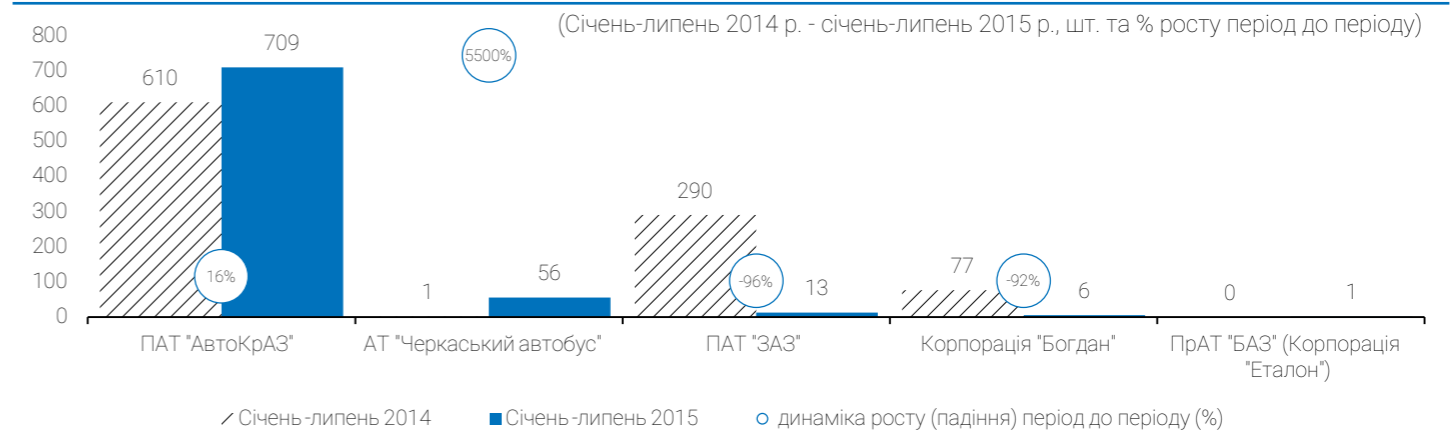
ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО



ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ



ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО



Продажі у червні

За даними інформаційно-аналітичної агенції AUTOConsulting, у червні автотдилерам вдалося відправити покупцям 3376 нових легкових автомобілів, що на 19,5% краще, ніж у травні. За шість місяців своїх власників знайшли 17623 легкові авто, що на 68% менше, ніж за аналогічний період минулого року.

У червні лідером продажів знову стала Toyota, якій вдалось збільшити продажі на 19% (до 500 шт., 14,8% ринку легкових авто). Це, щоправда, на 35% менше, ніж у червні 2014 року.

Друге місце другий місяць з

показником у 11,5% від усіх продажів поспіль втримує Renault, якій у червні вдалось майже подвоїти продажі до результату травня (+93%, 388 авто). Це також на 4% більше, ніж роком раніше.

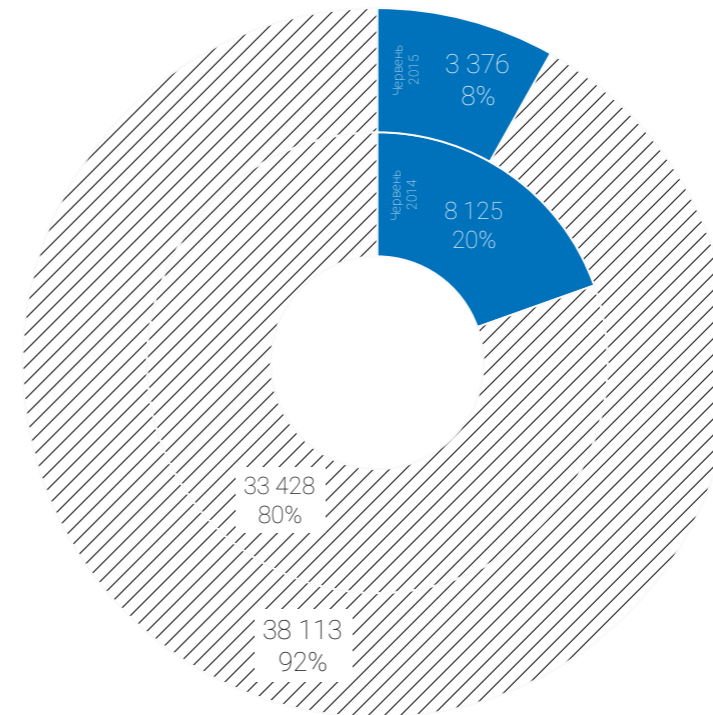
Третє місце займає ЗАЗ, якому віддали перевагу 7,3% покупців, наростивши у червні до травня продажі на 27%.

Окрім лідерів, до десятки українського ринку увійшли Nissan (5,6% ринку у червні), Hyundai (5,12%), Mazda (5,09%), Volkswagen (4,18%), Ford (4,03%), KIA (4,03%) та Skoda (3,50%).

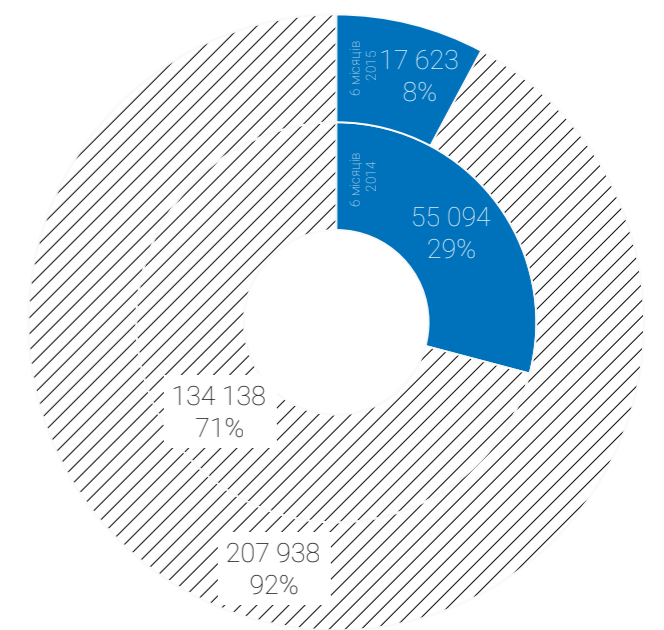
ПРОДАЖІ ЛЕГКОВИХ АВТО

(червень 2015 р. та червень 2014 р., шт. та % ринку)

(6 місяців 2015 р. та 6 місяців 2014 р., шт. та % ринку)

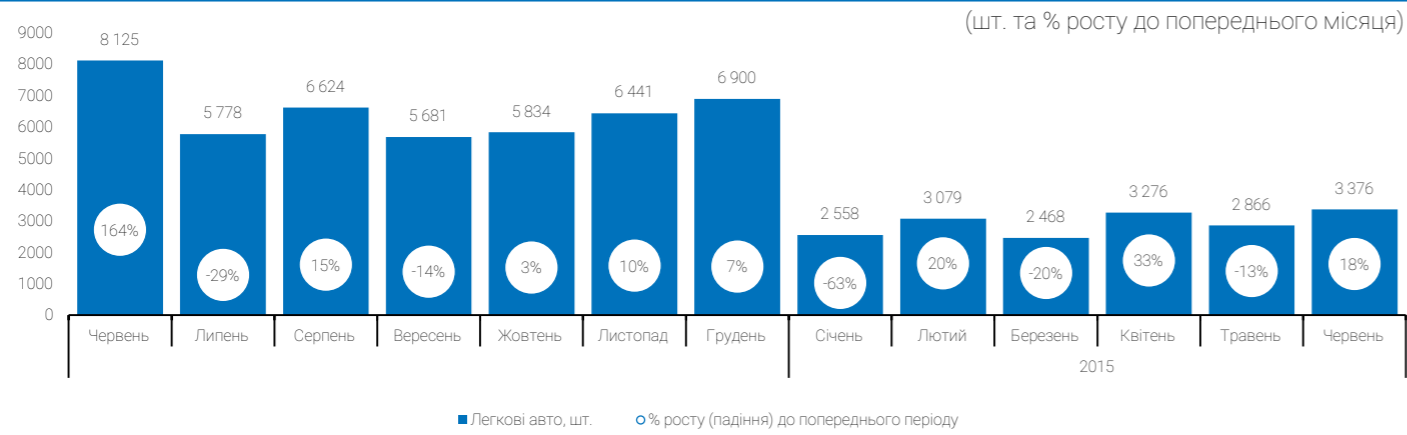


■ Нові авто / 3 пробігом

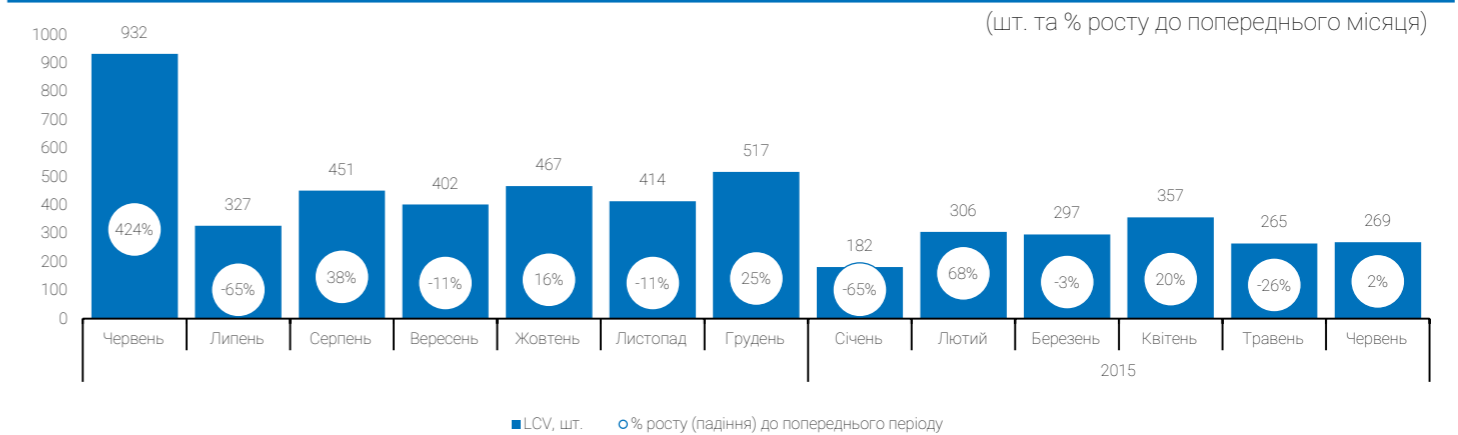


■ Нові авто / 3 пробігом

ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

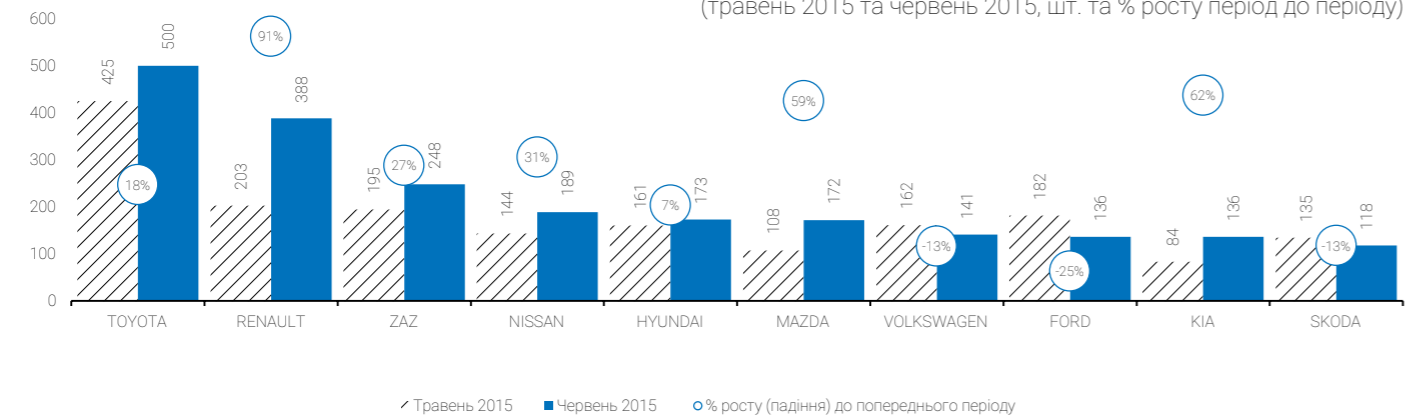


ПРОДАЖІ НОВИХ LCV



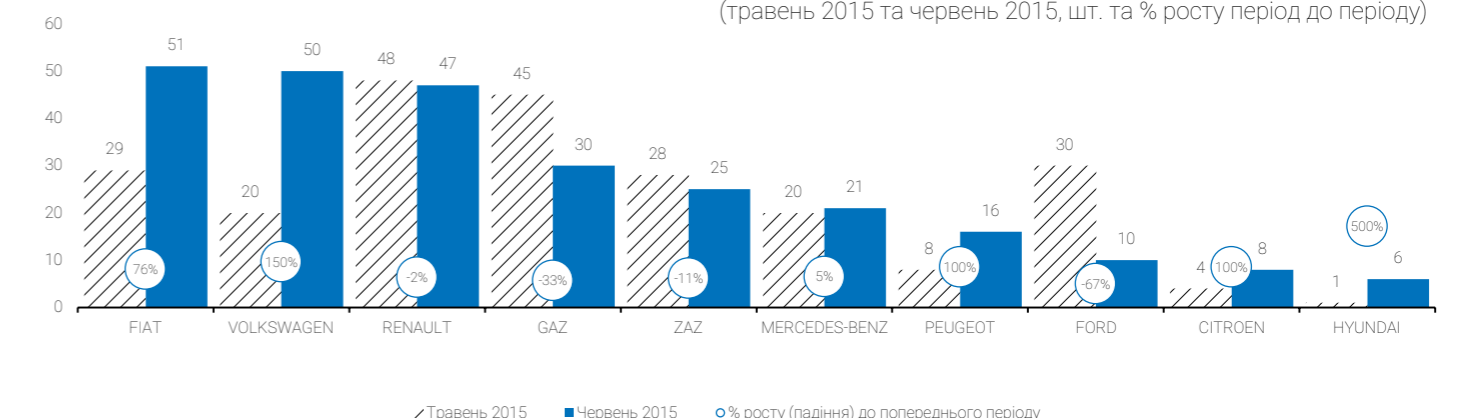
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(травень 2015 та червень 2015, шт. та % росту період до періоду)



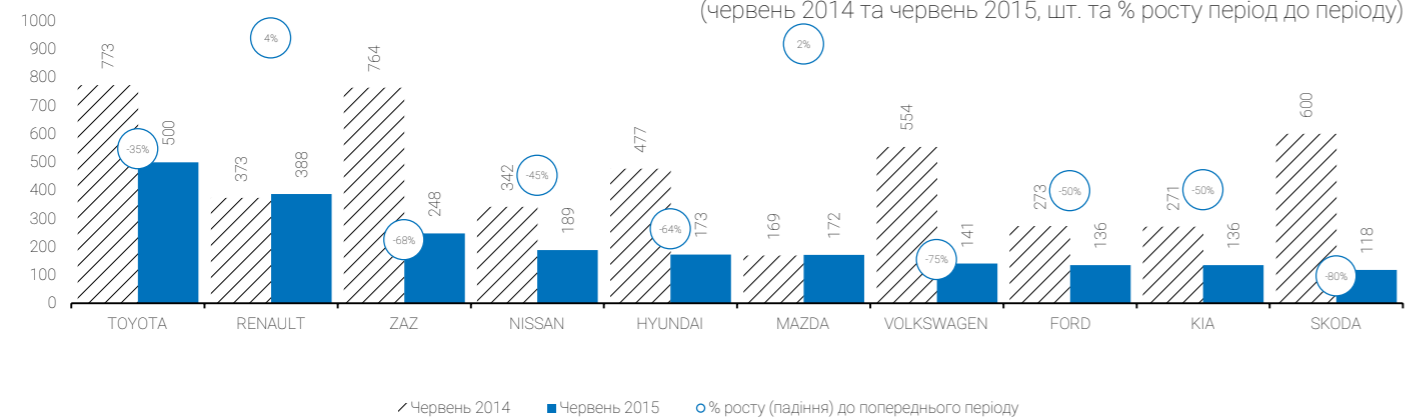
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(травень 2015 та червень 2015, шт. та % росту період до періоду)



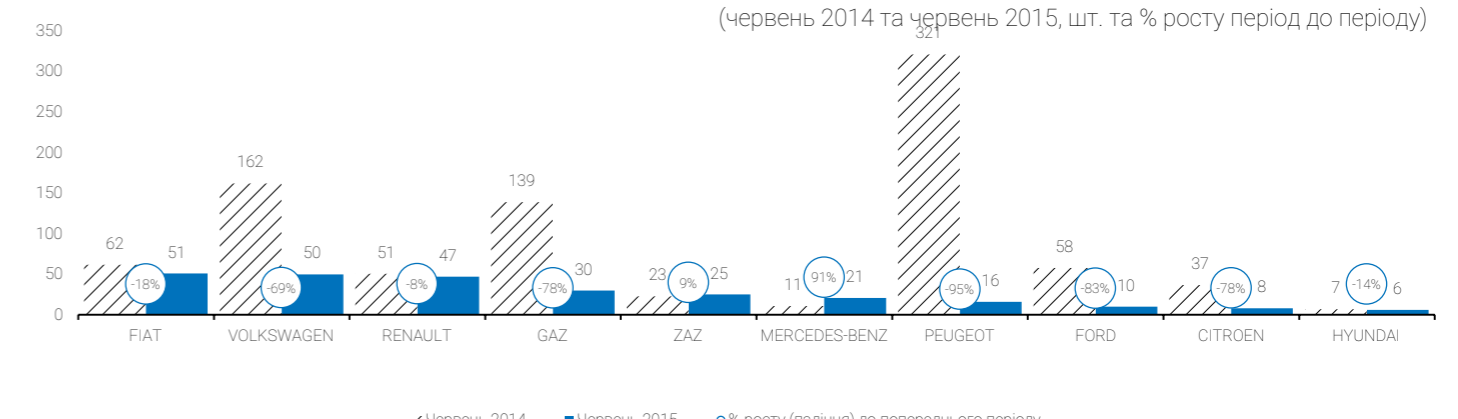
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(червень 2014 та червень 2015, шт. та % росту період до періоду)



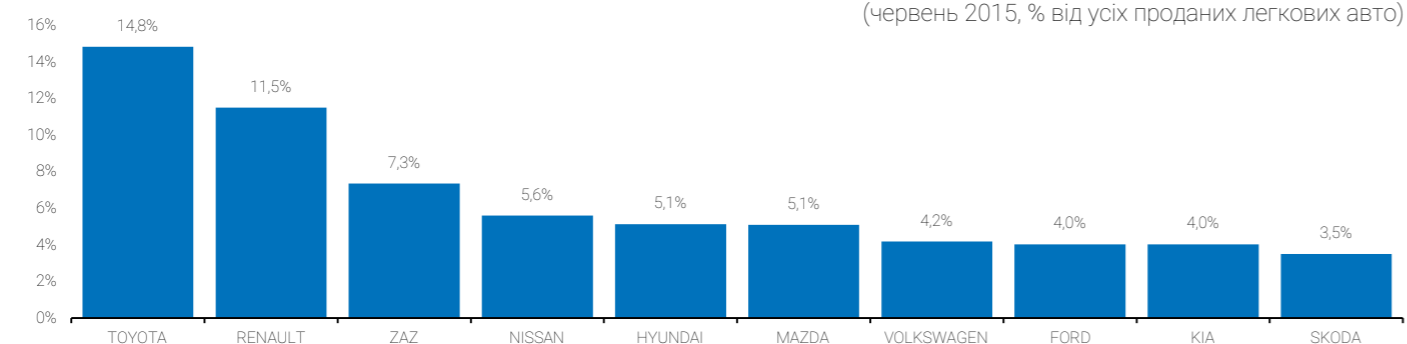
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(червень 2014 та червень 2015, шт. та % росту період до періоду)



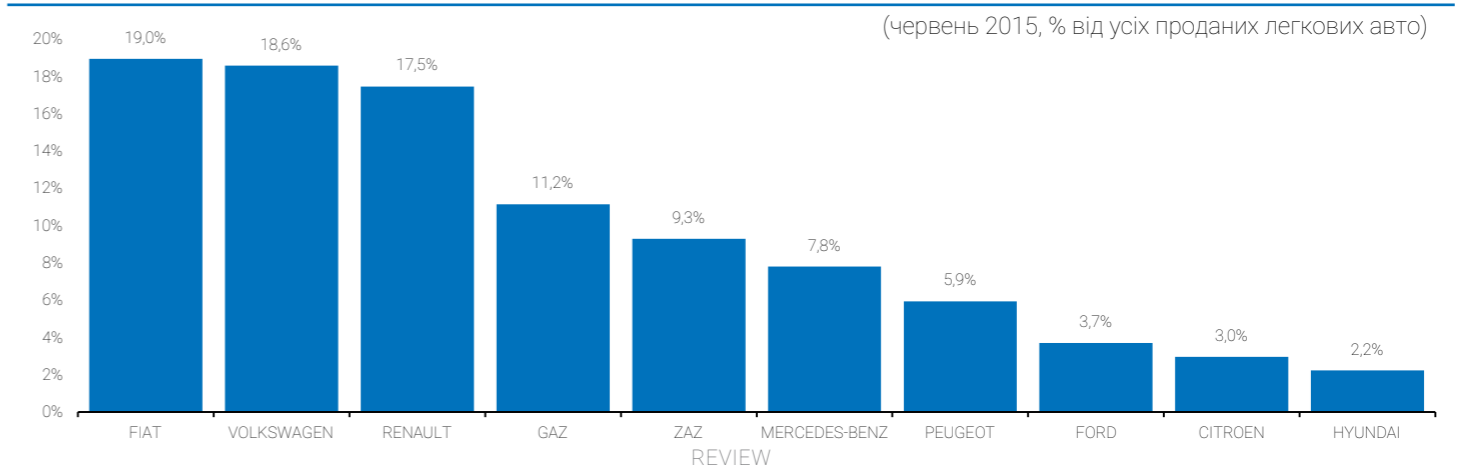
РЕЙТИНГ ПРОДАЖІВ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(червень 2015, % від усіх проданих легкових авто)



РЕЙТИНГ ПРОДАЖІВ НОВИХ LCV

(червень 2015, % від усіх проданих легкових авто)



Продажі у липні

Як повідомляє AUTO-Consulting, у липні зафіксовано стрімке зростання числа продажів нових автомобілів. Так, за даними AUTO-Consulting, зусиллями всіх операторів вдалося реалізувати 5210 нових автомобілів, що на 54,3% більше, ніж місяцем раніше. Більше того, оптимізм присутній і у порівнянні з торішніми показниками. Скорочення операцій у липні до липня вперше у цьому році склало 9,8%. Враховуючи показники місяць-до-місяця на початку року (70-80%) - це фактично нічого.

У AUTO-Consulting відзначають, що зростання продажів зафіксовано у всіх без винятку брендів з Топ-25, що говорить про чітку і яскраво виражену тенденцію відновлення авторинку. Збільшення продажів і клієнтів

в автосалонах фіксують по всій країні.

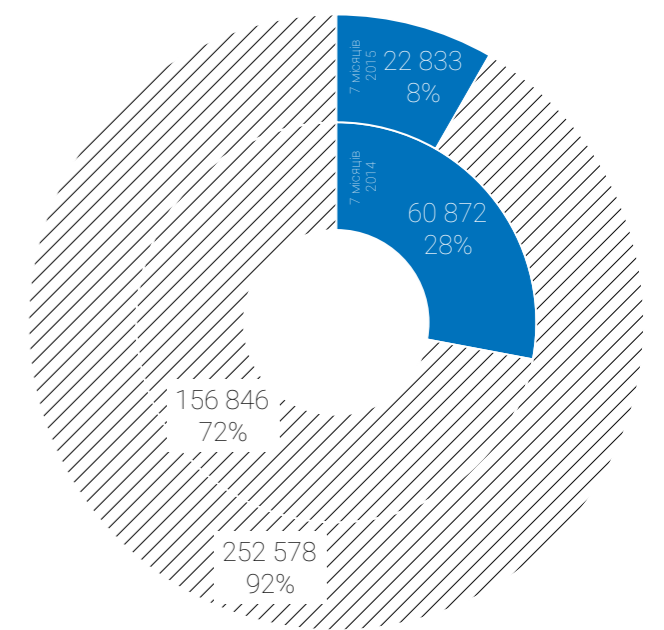
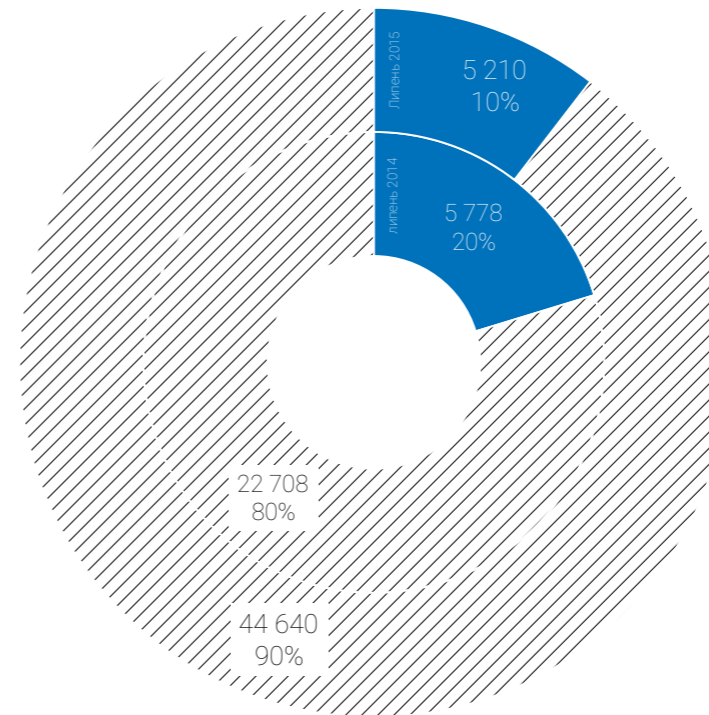
Трійка лідерів українського ринку - незмінна: Toyota, Renault, ZAZ. А от далі вже багато змін. На 4-е місце в липні вийшли автомобілі Ford. На 5-е місце (+1 позиція) виходить Mazda. Дуже активні в липні були і французькі бренди. Peugeot зміг відразу на 7 позицій поліпшити свій підсумковий результат і повернутися в Топ-10. До слова, рекорд зростання продажів у липні належить також Peugeot.

Як відзначають в Auto-Consulting, на ринок легкових автомобілів після багаторічної перерви повернувся бренд Isuzu, але є і втрати. Вже не перший місяць окремі бренди фіксують нульові продажі.

ПРОДАЖІ ЛЕГКОВИХ АВТО

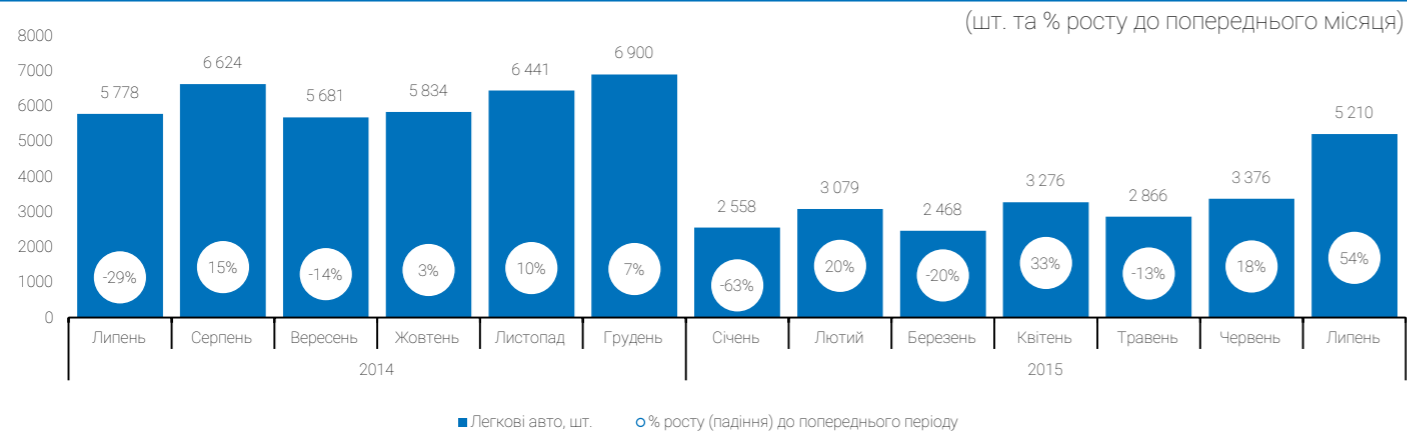
(липень 2015 р. та липень 2014 р., шт. та % ринку)

(7 місяців 2015 р. та 7 місяців 2014 р., шт. та % ринку)

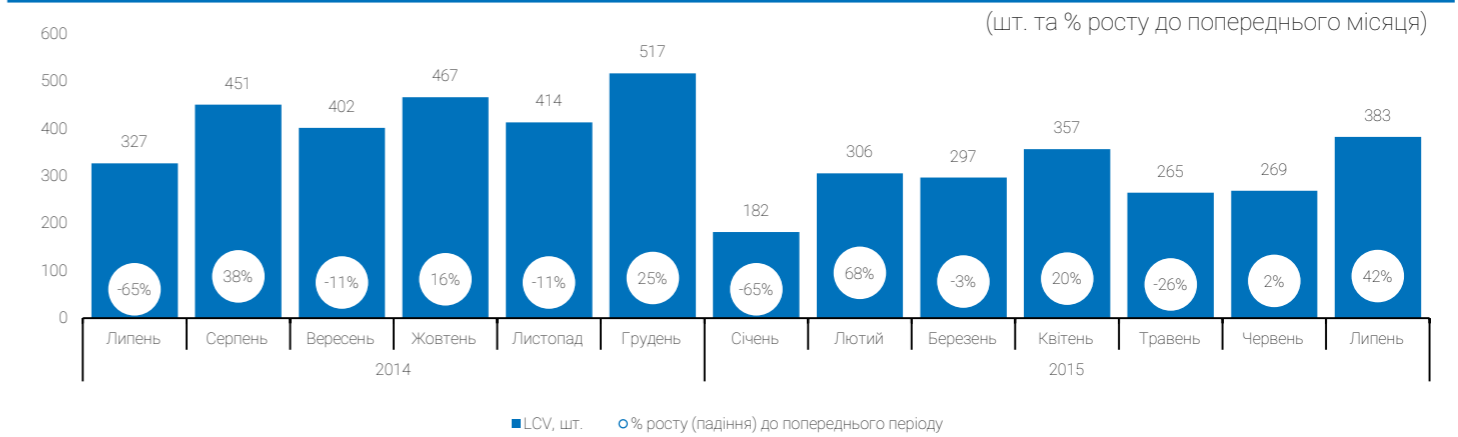


■ Нові авто / 3 пробігом

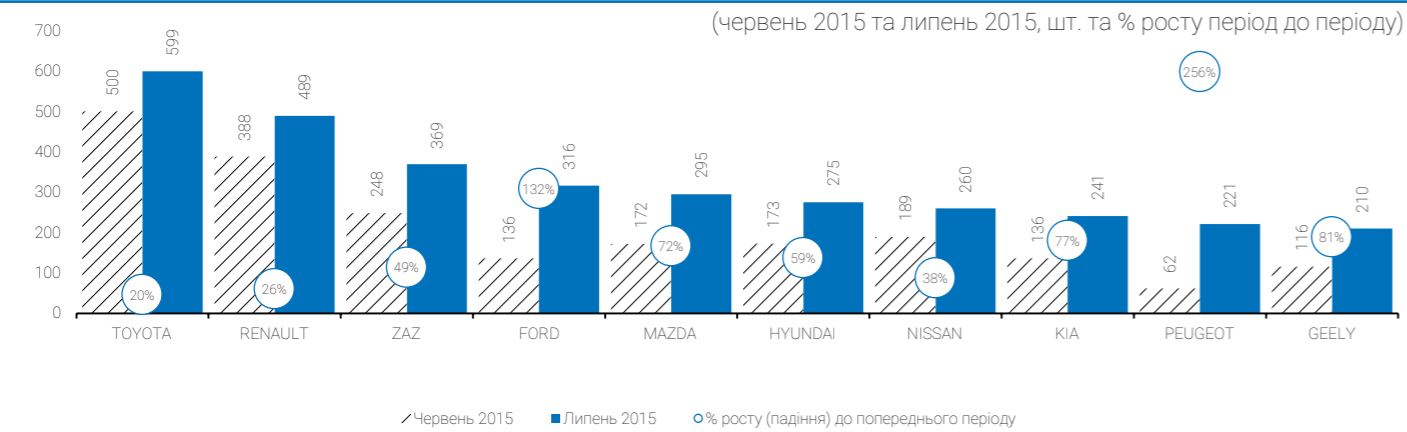
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО



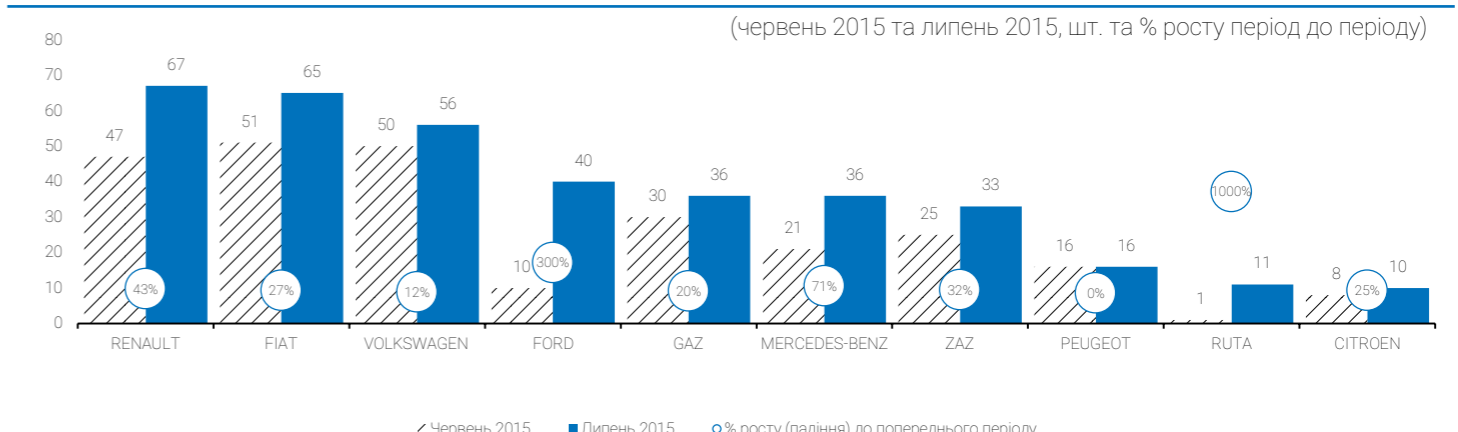
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV



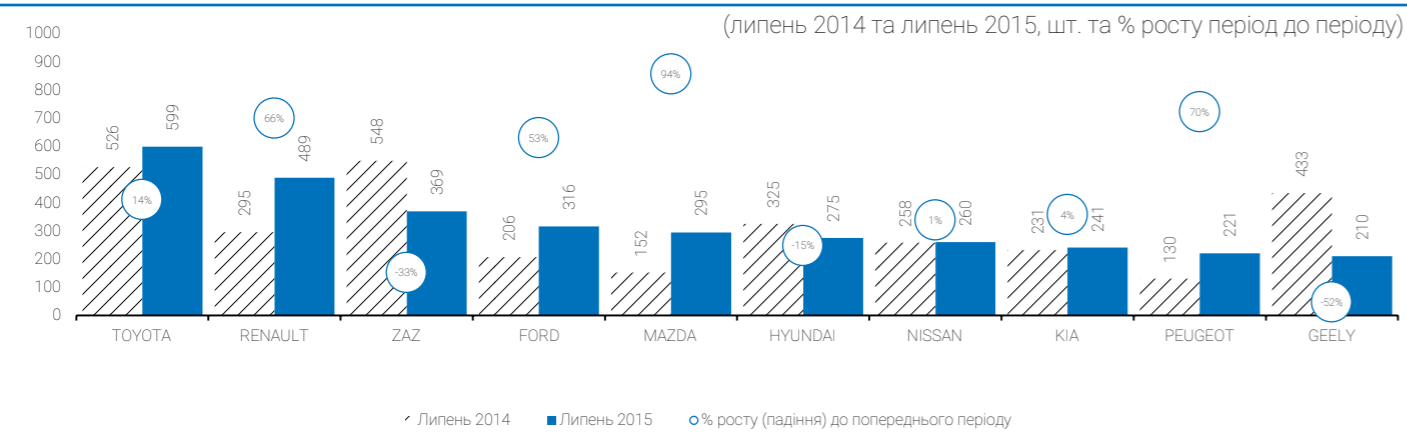
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО



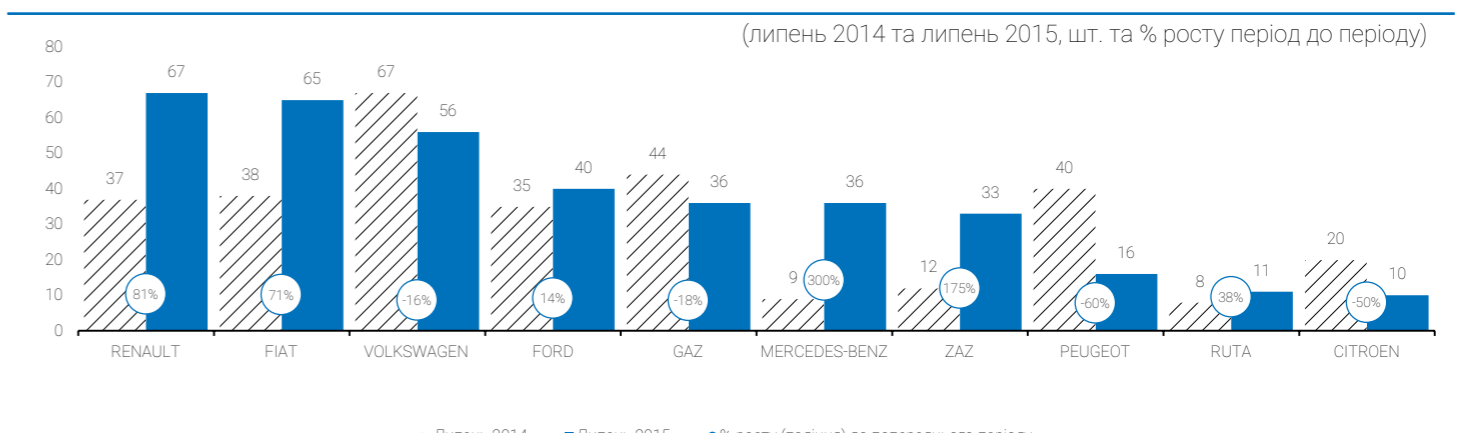
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV



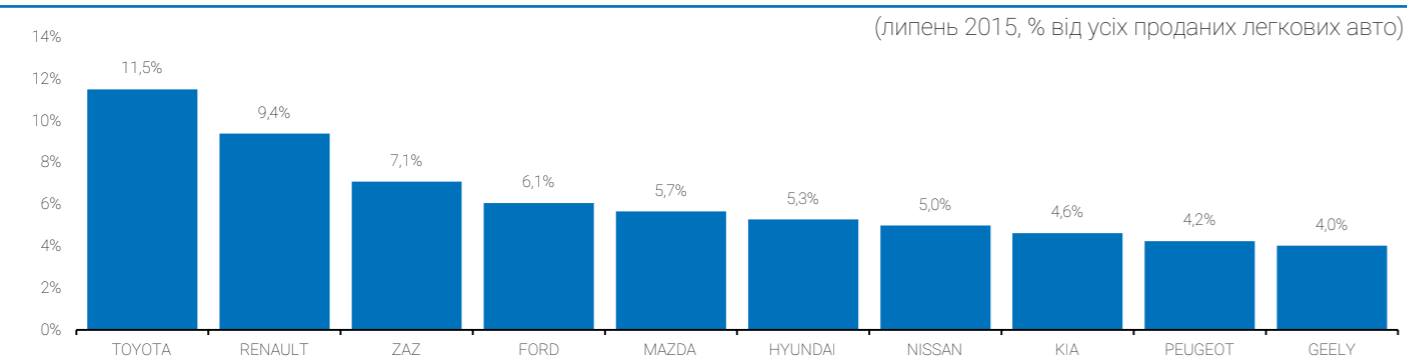
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО



ПРОДАЖІ НОВИХ LCV



РЕЙТИНГ ПРОДАЖІВ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО



РЕЙТИНГ ПРОДАЖІВ НОВИХ LCV

