



ФЕДЕРАЦІЯ РОБОТОДАВЦІВ
АВТОМОБІЛЬНОЇ ГАЛУЗІ

№88 (57) ВІСНІВ 22.06.16

Review

AUTOMOTIVE INDUSTRY

ГЛОБАЛЬНА ЕЛЕКТРОМОБІЛІЗАЦІЯ

7 фактів про новий план Ілона Маска, засновника компанії
Tesla Motors.

СОНЯЧНИЙ АЛЬЯНС

Виробник електромобілів
Tesla купує компанію, що
випускає сонячні панелі
SolarCity.

ЄВРОПЕЙСЬКІ «ПРЯНИКИ»

Як у Європі стимулюють
продажі електромобілів?

НОВИЙ КОНКУРЕНТ

LeEco інвестує 12 млрд у фабрику
з випуску 400 000 електромобілів на
рік

АМБІТНІ ПЛАНИ

Через 10 років у Польщі буде 1
млн електромобілів.



Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

№8 (37) від 22.08.16

**Офіційне видання Федерації роботодавців
автомобільної галузі України**

Редактори:
Чепіжко О.С.
Каратаєва А.С.
Богатирчук О.В.
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: inewstoday.net

ЗАМІСТЬ ПЕРЕДМОВИ

Здається, ера вуглеводнів наближається до свого логічного завершення. Світовий ринок електромобілів поступово виходить з тіні бензинових машин. Все більше покупців відчують переваги тихого екологічно чистого автомобіля та не хочуть повертатися у минуле.

Звичайно, поки що електромобілі не можуть конкурувати з автомобілями на двигунах внутрішнього згорання – ні за вартістю, ні за пробігом за одну заправку (зарядку), ні за кількістю. Однак, на думку багатьох експертів, підкорення світового авторинку електромобілями – це лише справа часу. Та й виробники електрокарів не стоять на місці. Машини з електричним двигуном удосконалюються, випускаються бюджетні моделі, пропонуються нові технології та ідеї.

Крім того, збільшуються і вимоги до нормативів двигунів внутрішнього згорання. Глобальна зміна клімату, парниковий ефект, критичний рівень забруднення повітря в мегаполісах і великих містах – усе це спонукає до пошуку та використання нових технологій, дружніх до навколишнього середовища.

Тож уряди країн роблять усе, щоб стимулювати продажі електрокарів. Для підвищення попиту на такі автівки європейські країни застосовують широкий спектр стимулів, зокрема й фінансових. Наприклад, у Німеччині власники електромобілів не сплачують податок на автомобіль та мають право на безкоштовну парковку. Крім того, уряд Німеччини обіцяє покупцям субсидії у 4 тисячі євро при купівлі електромобіля та 3 тисячі – при купівлі гібриду.

Цікавою є й політика Норвегії, де, починаючи з 90-х років, здійснили цілу низку поетапних кроків, щоб зробити покупку електромобіля більш привабливою. Наприклад, для електрокарів скасували імпортерський та щорічний реєстраційний збір, ввели нульову ставку ПДВ, скасували податок для корпоративних авто. Водіям електрокарів дозволили не сплачувати за платні дороги та надали право користуватися смутами для міського транспорту.

Залишається сподіватися, що найближчим часом електрокар стане вигідним аналогом звичайному бензиновому автомобілю не тільки для жителів ЄС, США, Японії, Китаю, але й для України.

115,5%

ІНДЕКС ЦІН ВИРОБНИКІВ
ПРОМИСЛОВОЇ ПРОДУКЦІЇ

102,4%

ІНДЕКС ОБОРОТУ
РОЗДІБНОЇ ТОРГІВЛІ

116,5%

ІНДЕКС СПОЖИВЧИХ ЦІН

* За січня-липень 2016, до січня-липеня 2015 року, Агрестат



ЕЛЕКТРОМОБІЛЬНИЙ ЗАБІГ

11 серпня навколосвітне ралі на електромобілях прибуло до Києва.

Мета ралі 80edays – довести, що електромобілі є повноцінними транспортними засобами і нічим не поступаються звичайним автомобілям. 11 міжнародних екіпажів подолають 25 000 кілометрів на трьох континентах і проїдуть 20 країн. Старт ралі відбувся 16 червня 2016 року в Барселоні (Іспанія). Потім був переліт разом з машинами в Канаду, потім США. По трасі 66 експедиція перетнула всю країну: Нью-Йорк, Лос-Анджелес, Сан-Франциско. Далі шлях марафону проходить через всю Азію і Європу.

Частина маршруту також прокладена через Україну. 11 серпня ралі 80edays зробило зупинку в Києві. На зустрічі з членами Української асоціації ринку електромобілів EV-UA організатори пробігу обговорили проблеми, що стосуються українських доріг. Обговорювалися питання доступності зарядних станцій і екології.

Україна потрапила в маршрутний лист 80edays не випадково. Електромобільні сфера в країні розвивається досить динамічно. Кількість електромобілів зростає з року в рік на десятки відсотків, щотижня відкривається відразу кілька нових зарядних станцій. Україна має свої власні технічні розробки по виготовленню електромобілів – від амбітних проектів винахідників-ентузіастів до першого українського прототипу Synchronous.

80 edays – це найбільший і найяскравіший в світі пробіг на електромобілях. Команди-учасниці з Італії, Іспанії, Німеччини, Австрії, Швейцарії, США, Китаю, Угорщини, Чехії намагаються побити рекорд іспанського пілота Рафаеля де Местре, який у 2012 році здійснив першу в історії навколосвітню подорож на повністю електричному автомобілі Tesla Roadster за 127 днів. Тепер учасники планують проїхати маршрут навколо світу максимум за 80 днів.



ГЛОБАЛЬНА ЕЛЕКТРОМОБІЛІЗАЦІЯ

7 фактів про новий план Ілона Маска, засновника компанії Tesla Motors.

фото: maspac.net

Компанія Tesla та експерти ринку розкривають дедалі більше подробиць щодо «Мастер плану. Частина другої» Ілона Маска. [Electrocars](#) зби́рала факти і коментарі в одну публікацію.

Нагадаємо, що цей документ бізнесмен оприлюднив 20 липня. Попередній «Секретний план» було заявлено 10 років тому. Ось коротка версія другої частини.:

- Створити чудові сонячні дахи з вдало інтегрованими акумуляторними батареями.
- Розширити лінійку електромобілів на всі основні сегменти.
- Розробити безпілотні навички, які будуть в 10 разів безпечнішими, ніж ручне управління, завдяки великому парку авто, що будуть навчатися.
- Дозволити вашому автомобілю заробляти гроші для вас у той час, коли ви його не використовуєте.

Дешевших моделей Tesla не буде – заробляйте на каршерингу

Якщо раніше Ілон Маск натякав, що може узятися за розробку найбюджетнішої Tesla четвертого покоління, то тепер спростував ці плани. «Нижча вартість, ніж у Model 3, навряд чи буде потрібною завдяки третій частині плану», тобто, шеренговій системі, написав підприємець у своєму блозі. Ідея в тому, що кожен власник

такого авто зможе додати свій автомобіль до загального флоту компанії і заробляти на тому, що його авто катає клієнтів, поки він на роботі. «Це значно знижує реальну вартість володіння до точки, де практично будь-яка людина може володіти Tesla», – пише він.

Легендарний бусик Volkswagen 1960-х років на шасі Model X

«Розширення модельного ряду» буде включати мікроавтобус для міських перевезень. При чому модель буде «натхненна» класичними автомобілями Volkswagen епохи розквіту хіпі та фестивалю Вудсток.

План передбачає, що такі автобуси будуть працювати автономно і управлятися централізовано в кожному регіоні, а також перевозити пасажирів ближче до місця призначення, ніж стандартні маршрути. Проте лишається нерозкритим питання, хто буде покупцем таких автобусів, адже чимало міських адміністрацій у США є консервативними.

Зате сам Маск описує картину оптимістично: «Пробки на дорогах зменшаться у зв'язку зі збільшенням заповнення пасажирського транспорту... Автобуси будуть приймати людей на всьому шляху до місця призначення. Автобусні зупинки матимуть фіксовані кнопки виклику для тих, хто не має телефону. Дизайн вміщуватиме інвалідні крісла, коляски і велосипеди».

Вантажівка та пікап/фургон з зарядною електроінструментів

Про репту нових моделей відомо ще менше: окрім давно анонсованого невеликого кросовера Model Y на шасі Model 3, планується випустити важку електричну вантажівку та вантажний пікап. Представлення останнього очікується наступного року, на малюнку – його рендерінг американськими медіа.

Згодом Twitter-користувачі вказали Маску, що пікапи в Європі не популярні, і той погодився: «Ймовірно, є сенс будувати фургон на шасі пікап». Окрім того, у розмовах користувачі порадили Маску передбачити можливість підключення електроінструменту до батареї фургону.

Водночас, аналітики вважають цю частину плану найскладнішою. «Ці сегменти традиційно були дуже важкими для електричних транспортних засобів. Це виклик для будь-якої компанії, а не тільки Tesla», – каже Дейв Салліван, аналітик AutoPacific.

Уряд підтримав автономне водіння

Після аварії за участю автопілота Tesla на компанію посипалася критика щодо недосконалості автоматичних систем. Проте Ілон Маск у своєму плані вказав, що проблема вирішується за допомогою великого флоту авто. «Відключати автопілот Tesla сенсу стільки ж, як і у відключенні автопілота в літаку».

Цю ідею підтримав керівник Головного національного управління безпеки дорожнього руху Марк Роузкінд. Він сказав, що регулятор не буде відмовлятися від зусиль щодо прискорення розвитку автономних автомобілів, незважаючи на ДТП зі смертельними наслідками.

За його словами, необхідно використати потенціал таких систем для уникнення переважної більшості аварій, що стаються через людську помилку.

Не лише автомобілі

Минулого тижня Tesla Motors прибрала зі своєї назви другу частину, і тепер називає себе просто Tesla. Разом з цим переговори про купівлю компанії Solar City виходять на фінішну пряму. У планах компанії – створити інтегрований продукт, що складається з сонячних батарей та акумуляторів. Наразі вони виробляються різними двома цими компаніями. «Одне за-

мовлення, одне встановлення, один контакт сервісної служби, один додаток на телефоні», – пише Маск.

Не нові на ринку стратегії

Аналітики розділилися в оцінках нового плану на обережних оптимістів та категоричних скептиків.

«Згідно з останнім планом Ілона Маска для Tesla, компанія йтиме шляхом, уже озвученим декількома іншими автовиробниками», – пише Карл Брауер, старший аналітик Kelley Blue Book. За його словами, ідею запровадження автопілотів на електромобілях просувають Ford, Google і General Motors, а також багато інших компаній. Деяку особливість сюди вносить долучення до проекту активів Solar City, яка забезпечуватиме струмом цю схему.

Брауер додав, що великі автовиробники мають перевагу завдяки великій мережі розповсюдження та сервісних центрів.

З іншого боку, аналітик Morgan Stanley Адам Джонас написав, що Tesla має свої переваги, оскільки може бути більш гнучкою в охопленні нових можливостей.

Інвестори поки не вражені

Коло інвесторів Tesla наразі розділене на дві частини: одна купує акції, вірячи у майбутнє компанії, а інша більше схильна рахувати гроші, пише Колін Руш, аналітик Oppenheimer & Co.

Для другої частини приваблива картина, намальована Маском, не виглядає райдужною: адже в ній немає деталей, а тому – розуміння, скільки потрібно коштів на реалізацію.

«В короткостроковій перспективі план збільшення рентабельності, або навіть істотне поліпшення якості транспортного засобу, вразили би більше», – пише Брауер.

В результаті, на наступний день після оприлюднення плану, акції Tesla впали на 3%.

Втім, сам Ілон Маск попереджав, що його план – божевільний: «Станом на 2016 рік, є дві американські автомобільні компанії, які не збанкрутували: Ford і Tesla. Запуск автомобільної компанії – ідіотська ідея, а компанії з виробництва електромобілів – ідіотизм в квадраті».



СОНЯЧНИЙ АЛЬЯНС

Виробник електромобілів Tesla купує компанію, що випускає сонячні панелі SolarCity.

Американський виробник електромобілів Tesla Motor Corp. оголосив про поглинання SolarCity Corp., що випускає сонячні панелі, за \$2,6 млрд.

Сума угоди менше, ніж передбачалося, проте вона все одно буде найбільшою в історії сонячної енергетики.

Як говориться в повідомленні Tesla, рада директорів SolarCity схвалив ціну поглинання на рівні 0,110 акції Tesla, що еквівалентно \$25,37 за акцію SolarCity.

Спочатку засновник Tesla Ілон Маск пропонував акціонерам SolarCity від \$26,5 до \$28,5 за акцію.

Угода сторін дозволяє SolarCity розглядати інші пропозиції про поглинання до 14 вересня включно.

Торги акціями SolarCity припинені на новинах про поглинання.

У повідомленні SolarCity йдеться, що об'єднання двох компаній дозволить створювати продукти для дому та корпорацій, які поліпшать технології отримання, зберігання і споживання енергії. Зокрема, для цього можуть використовуватися акумулятори, які виробляє Tesla.

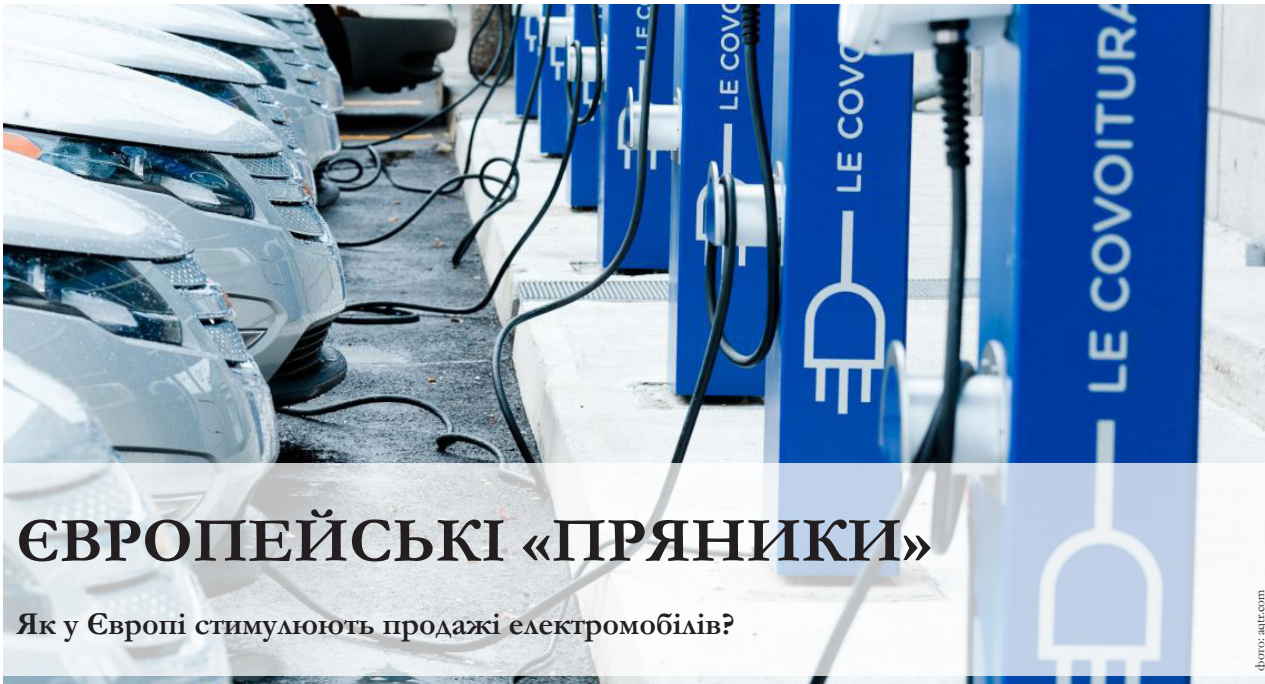
За рахунок угоди виробник пристроїв для отримання сонячної енергії отримає доступ до роздрібною мережі Tesla з більш ніж 190 магазинами, де він зможе продавати свої установки.

І. Маск вже є головою ради директорів і найбільшим акціонером SolarCity, якою керує його двоюрідний брат Ліндон Рів.

Враховуючи це, об'єднання двох збиткових компаній викликає у Уолл-стріт безліч питань.

З одного боку, придбання SolarCity, найбільшого постачальника сонячних панелей для приватних будинків в США, створить додаткові фінансові складності для Tesla, яка сама очікує виходу на самоокупність не раніше 2020 року і здійснює масштабні інвестиції в НДДКР і розширення виробництва, включаючи будівництво заводу в Неваді вартістю \$5 млрд.

З іншого боку, крім електромобілів, Tesla нарощує випуск акумуляторів, які зазвичай використовуються в поєднанні з сонячними панелями для забезпечення електрикою приватних будинків. Компанії можуть об'єднати і інші технології.



ЄВРОПЕЙСЬКІ «ПРЯНИКИ»

Як у Європі стимулюють продажі електромобілів?

Асоціація європейських виробників автомобілів випустила новий огляд стимулів для власників електромобілів на всій території Європейського Союзу, повідомляє [ElectroCars](#).

«Стимули для електричних транспортних засобів наразі застосовуються в багатьох європейських країнах. В основному вони полягають у зниженні податків, а також у пільгах, як в Австрії або Німеччині, або у преміальних виплатах для покупців електромобілів, як у Франції і Великобританії», – каже президент асоціації Дітер Цетше.

Нагадаємо, в Україні досі досі нема суттєвих стимулів для електромобілістів, зокрема, діє лише звільнення від імпортного мита, яке нівелюється нещодавно запровадженим зниженням цього виду зборів для вживаних авто. Окрім того, власники електрокарів не сплачують акцизу на авто, оскільки той нараховується залежно від об'єму двигуна. Верховна Рада вже майже рік не може ухвалити закон про скасування ПДВ для електромобілів, який би запустив реальні стимули для цього виду авто.

Австрія

Електричні транспортні засоби звільняються від податку на паливо і від щомісячного транспортного збору. Існують також додаткові стимули, надані місцевими органами влади.

Бельгія

У Фландрії електромобілі і гібриди, які випускають не більше 50 г вуглекислого газу на кілометр, звільняються від реєстраційного податку. Крім того, електромобілі мають найнижчі ставки річного податку в усіх трьох регіонах країни.

Обсяг вирахування з доходу компаній витрат, пов'язаних з використанням автомобілів, становить 120% для повністю електричних транспортних засобів, та 100% для транспортних засобів, що випускають від 1 до 60 г вуглекислого газу на км. Якщо ж понад 60 г – то обсяг відрахування прогресивно знижується з 90% до 50%.

Болгарія

Електричні автомобілі звільняються від щорічного платежу.

Чехія

Електричні, гібридні та інші авто на альтернативному паливі звільняються від дорожнього податку (цей податок стягується з автомобілів, що використовуються лише для ділових цілей).

Данія

Електричні автомобілі і фургони звільняються від реєстраційного податку. Водневі та авто на паливних елементах звільняються від цього податку до кінця 2018 року.



Фінляндія

Цілком електричні транспортні засоби платять мінімальну ставку реєстраційного податку, який вираховується виходячи з викидів вуглекислого газу.

Франція

Регіони мають можливість звільнити від реєстраційного податку (або цілком, або на 50%) альтернативні транспортні засоби (тобто, електричні, гібриди, автомобілі на природному газі, зрідженому газі і спирті).

При купівлі нового електромобіля або гібриду надається премія:

- З 1 січня 2016 року для автомобілів (окрім комерційних), викиди яких становлять від 61 до 110 г вуглекислого газу на км, бонус становить €750.
- Для транспортного засобу (приватного або комерційного авто), що має викиди від 21 до 60 г, бонус становить до €1000.
- Для транспортного засобу (приватного або комерційного), у якого викиди становлять 20 г/км або менше, бонус до €6,300.

З електромобілів не стягується щорічний податок на авто, що належать компаніям. Гібридні транспортні засоби, викиди яких менше 110 г/км, звільняються від цього податку протягом перших двох років після реєстрації.

Німеччина

Електромобілі звільняються від щорічного податку строком на десять років з моменту їх першої реєстрації.

З червня також сплачується €4000 за цілком електричні транспортні засоби і €3000 за плагін-гібриди.

Греція

Електричні та гібридні транспортні засоби звільняються від сплати податку на реєстрацію, податку на розкіш і податку на розкішний спосіб життя. Електромобілі та гібридні автомобілі (з робочим об'ємом двигуна до 1,549л) також звільняються від щорічного збору.

Угорщина

Електричні транспортні засоби звільняються від реєстраційного податку, річного збору і податку на автомобілі, що належать компаніям.

Ірландія

До грудня 2016 року, електричні транспортні засоби звільняються від податку на реєстрацію транспорту до, щонайбільше, €5000. Для під'єднаних гібридів максимальна знижка становить €2500. Для звичайних гібридних транспортних засобів та інших альтернативних транспортних засобів максимальна знижка становить €1500.

Крім того, покупці електричних і гібридних транспортних засобів можуть отримати премію в розмірі до €5000.

Електричні транспортні засоби сплачують мінімальну ставку (€120) дорожнього податку.

Італія

У багатьох регіонах електромобілі звільняються від щорічного податку протягом п'яти років з дати першої реєстрації.

Після закінчення цього п'ятирічного періоду ставка податку є нижчою порівняно з еквівалентними бензиновими транспортними засобами на 75%.

Латвія

Електричні транспортні засоби звільняються від сплати податку на реєстрацію і сплачують найменшу суму (€10) податку на автомобілі компаній.

Люксембург

Електричні транспортні засоби сплачують мінімальну ставку (€30) річного автомобільного збору.

Нідерланди

Електричні транспортні засоби звільняються від реєстраційного податку.

Транспортні засоби, викиди яких не більше 50 г вуглекислого газу на км, звільнені від щорічного автомобільного збору.

Португалія

Електромобілі звільняються від реєстраційного податку і від щорічного збору.

Гібридні транспортні засоби сплачують тільки 25% податку на реєстрацію.

Румунія

Електромобілі та гібриди звільняються від сплати податку на реєстрацію.

Електромобілі звільняються від щорічного автомобільного збору.

Словаччина

Електромобілі звільняються від щорічного автомобільного збору. Для гібридних автомобілів скорочено щорічний збір на 50%.

Іспанія

Основні місцеві органи влади (наприклад, Мадрид, Барселона, Сарагоса, Валенсія і т.д.) знижують щорічний автомобільний збір для електричних і економних автомобілів на 75%.

Швеція

Премія надається на купівлю нового електричного або гібридного електричного транспортного засобу:

- 20 тис крон (близько €2200) – для автомобілів з рівнем викидів вуглекислого газу від 1 до 50 г на км (під'єднані гібриди).
- 40 тис крон (близько €4400) для автомобілів з нульовим рівнем викидів (електромобілі).

Також на 5 років звільняються від щорічного податку всі “зелені” автомобілі (електромобілі, а також під'єднані гібриди, що споживають не більше 37 кВт-год електричної енергії на 100 км).

Для електромобілів та гібридів знижено також податок на автомобілі компаній.

Сполучене королівство

Транспортні засоби з викидами нижче 100 г на км звільняються від щорічного автомобільного збору, в той час як інші автомобілі на альтернативному паливі отримують тут тільки £10 знижки.

З 1 квітня 2010 року чисті електромобілі звільняються від податку на автомобілі компаній, в той час як всі машини з викидами вуглекислого газу нижче 50 г/км сплачують 5% за податковий рік 2015/2016.

Премія за купівлю під'єданого авто складає до £ 4,500.

У Хорватії, Кіпрі, Естонії, Литві, Мальті, Польщі, Словенії пільг немає.



НОВИЙ КОНКУРЕНТ

LeEco інвестує 12 млрд у фабрику з випуску 400 000 електромобілів на рік

LeEco планує вкласти 12 млрд. юань (\$1,8 млрд) в свій проект з будівництва заводу в Китаї з продуктивністю 400 тис. електрокарів на рік, пише [autotesla](#).

Китайська компанія LeEco до квітня поточного року була відома світові як виробник смартфонів, телевізорів та іншої інтелектуальної техніки. Продемонстрований нею концептуальний електрокар LeSEE приніс LeEco світову популярність. Днями компанія поділилася грандіозними планами будівництва свого першого автомобілебудівного заводу, який буде проходити в два етапи. Імовірно, нова виробнича база розташується в місті Декінг (Deqing), що знаходиться в східній частині Китаю поруч з Ханчжоу. Дату закінчення будівництва заводу представники LeEco поки не повідомили.

LeEco заявила, що завод стане лише частиною великих планів компанії. Компанія збирається створити комплекс «Eco Experience Park», в якому будуть облаштовані розважальні парки, всі необхідні умови для електрокарів з мережевими можливостями, а також службові офіси. За приблизними розрахунками для реалізації цього проекту компанії буде потрібно близько 20 млрд. юань (\$3 млрд.).

У місті Ханчжоу незабаром може також початися будівництво іншого заводу з виробництва електричних автомобілів Karma Automotive, яке буде інвестуватися найбільшою автомобільною корпорацією Wanxiang Group. Китайський автогігант Wanxiang Group вже запросив дозвіл у уряду Китаю розмістити свій завод в Ханчжоу, де знаходиться штаб-квартира компанії, яка виробляє деталі для автомобілів.

LeEco і Wanxiang, і ще кілька китайських компаній визначили своєю метою розробку і виробництво електричних і гібридних автомобілів. Відзначимо, що уряд Китаю зараз пропонує значні пільги для просування в країні екологічно чистих джерел енергії як альтернативу традиційним видам палива.

Більш того, компанія уклала альянс з іншою знаменитою китайською компанією Faraday Future. Глава компанії LeEco Цзя Юетін (Jia Yueting) інвестував значну суму в будівництво автомобільного заводу Faraday Future поблизу міста Лас-Вегас. LeEco тісно співпрацює з цілою низкою автомобілебудівних компаній, таких як каліфорнійський стартап Atieva, британська компанія Aston Martin та ін.



АМБІТНІ ПЛАНИ

Через 10 років у Польщі буде 1 млн електромобілів.

Програма електронної мобільності Польщі, яку в липні проголосили міністр розвитку країни Матеуш Моравецький та міністр енергетики Кшиштоф Тхужевський, передбачає збільшення кількості електронних автомобілів на польських дорогах упродовж наступних 10 років до мільйона, повідомляє [Автовод](#).

У країні з населенням у 38 мільйонів осіб у 2015 році продали лише 427 таких автомобілів, повідомила заступниця польського міністра розвитку Ядвіга Емілевич. Тож Польща хоче посприяти збільшенню кількості електрокарів у містах. За словами Емілевич, виробництво електробусів до 2020 року має збільшитися до 1000 автобусів на рік. Наступним етапом стане надання субсидій і податкових пільг громадянам, які купуватимуть електромобілі, зазначила чиновниця. При цьому вона не уточнила, які саме польські компанії долучаться до цієї програми.

«Чи зможемо ми наздогнати західні країни, котрі виробляли двигуни протягом ста років? Навряд чи, – сказав Матеуш Моравецький на конференції у Варшаві. – Попри це ми можемо приєднатися до них і бути на гребені четвертої хвилі економічної революції, яка вже настає. Це наш момент, наш час».

Проте за перші чотири місяці 2016 року в Польщі зареєстрували лише 44 електромобілі. Це 0,03 відсотка від загальної кількості

зареєстрованих у країні автомобілів за цей період. Загалом у Європі упродовж 2015 року продали менш ніж 150 тисяч електрокарів. Польки, як і інші європейці, нарікають на високі ціни та недостатню кількість станцій для підзарядки електромобілів.

При цьому попит на автомобілі в Польщі залишається значним, а імпорт вживаних легкових авто, за даними консалтингової компанії Samar, у цьому році може перевищити 900 тисяч екземплярів. При цьому торік у країні зареєстрували 320 тисяч нових автомобілів, пише Bloomberg.

Виробництво акумуляторів

Близько 90 відсотків деталей для виготовлення електрокарів вже виробляються в Польщі, зазначає польський промисловий експерт та блогер Захарі Шаган. Однак що стосується акумуляторів, то це лише 10 відсотків, додає він. Та порятунок може прийти від південнокорейської компанії LG Chem. У квітні в компанії заявили, що планують побудувати завод з виробництва акумуляторів для електромобілів у Польщі, аби задовольнити попит з боку європейських автовиробників, що зростає. Компанія Tesla підтвердила, що в минулому році уклала контракт з LG Chem, за яким південнокорейська фірма вироблятиме замінні акумулятори для Tesla Roadster.



фото: ecar.club.ua

становить усього два відсотки.

Автобуси вже наготові

Натомість ринок електричних автобусів як частини транспортної інфраструктури міст має кращі перспективи розвитку. Можливість зарядки в кінці маршруту, полегшене керування та нижча ціна порівняно зі звичайними автобусами робить електробуси кращою альтернативою для міст. Проект польського уряду спрямований на поступовий перехід на громадський електротранспорт у деяких польських містах. Очікується, що він стимулює зростання ринку електробусів у Польщі до 523 мільйонів євро на рік.

Міністерство розвитку Польщі вбачає потенціал у виробниках, які вже представлені у країні – Solaris і Volvo, а в майбутньому до них можуть долучитися і Ursus та Autosan. Solaris вже розпочав виробництва електробусів у Польщі. Цьогоріч компанія об'єдналася з індійською JBM Group, аби створити спільне підприємство для розробки й виробництва автомобілів з альтернативними двигунами, зокрема, електричних та гібридних автобусів на індійському ринку. Перший електричний автобус спільного виробництва Ecolife презентують через рік-півтора. Він буде оснащений літєвими батареями і проїжджатиме близько 150-200 кілометрів протягом 10-15 годин роботи на день.

Польські міста замінюють близько 1000 автобусів на рік, однак донині вони закупили всього 16 електробусів. Заступниця міністра розвитку Польщі Ядвіга Емілевич сподівається, що стимули для збільшення електронної мобільності, запозичені з досвіду Західної Європи, почнуть застосовувати ще за нинішнього скликання парламенту, який працюватиме до 2019 року.

Крім програм кар-шерингу та стартапів у сфері електромобілів, ситуацію з електронною мобільністю покращує і фінансування ЄС. За допомогою Брюсселя в Польщі встановили сотні станцій для зарядки електрокарів у найбільших містах країни. Регіональний природоохоронний фонд у Щецині із 1 липня розпочав надавати пільгові кредити для купівлі електроавтомобілів. Процентна ставка

LG Chem вже має три заводи, які постачають акумулятори до понад 20 компаній. Новий завод у Польщі може зробити компанію найбільшим у світі постачальником акумуляторів для електрокарів. Завод мають відкрити у Вроцлаві. Компанія вже має потужності в Польщі, а їхньому розширенню можуть посприяти й урядові стимули. За даними сайту Hybricars, майбутній завод зможе забезпечувати акумуляторами 229 тисяч електромобілів на рік.

Шеринг електромобілів

Ще один поштовх у напрямку підвищення рівня електронної мобільності у Польщі можуть створити проекти спільного використання електромобілів – кар-шеринг. Два польські міста, Варшава та Краків, планують запустити програми кар-шерингу, які налічуватимуть по 200 електрокарів на місто. Тоді як один із польських стартапів збирається запустити кар-шеринг у Познані, Варшаві, Кракові, Вроцлаві, Тримісті (Гданську, Сопоті та Гдині), а також Лодзі.

Крім програм кар-шерингу та стартапів у сфері електромобілів, ситуацію з електронною мобільністю покращує і фінансування ЄС. За допомогою Брюсселя в Польщі встановили сотні станцій для зарядки електрокарів у найбільших містах країни. Регіональний природоохоронний фонд у Щецині із 1 липня розпочав надавати пільгові кредити для купівлі електроавтомобілів. Процентна ставка



БИТВА ЗА ЛІДЕРСТВО

Ford, VW чи Toyota: хто з автовиробників заробляє найбільше?

Визначальним в автомобільному бізнесі є не лише обсяги. Хоч у першому півріччі Volkswagen зберіг палму першості в світі за кількістю проданих автомобілів, інші компанії обігнали його за показниками прибутків, аналізує [Deutsche Welle](#).

У теорії все просто – найбільший автоматично означає найприбутковіший, адже що більша компанія, то більший зиск від так званого ефекту масштабу, притаманному масовому виробництву. Приміром, завдяки збільшенню кількості випущених деталей, скорочуються витрати на кожну з них. Але на практиці самий лише цей козир не є визначальним. Таке твердження унаочнює порівняння показників прибутку на один проданий автомобіль, які автовиробники отримали в першому півріччі 2016 року.

У рейтингу саме американська компанія Ford Motor Company посіла перше місце, попри те, що ще в нещодавньому минулому вона демонструвала далеко не найкращі результати. Та й для експертів успіх американців виявився неочікуваним. «Для нас це виявилось цілковитою несподіванкою», – каже у розмові з DW директор дослідницького центру при Університеті Дуйсбурга-Ессена CAR-Center Automotive Research Фердінад Дуденгеффе. Саме він є автором нинішнього дослідження про прибутки автовиробників.

«Наші дослідження підтвердили, що слабші

гравці на ринку, чи то пак на позір слабші, змогли обійти велетнів ринку завдяки вищій прибутковості, а як наслідок і здатності вижити в майбутньому. Й лише тому, що в автомобільній галузі діють інші закони, ніж просто цей потяг до великих обсягів», – каже Дуденгеффе.

Чарівне слово «гнучкість»

Якщо вимірювати в абсолютних показниках прибутковості на один автомобіль та у валовій маржі, то найбільш успішним автовиробником у першому півріччі 2016 року стала саме Ford Motor Company. За один проданий автомобіль Ford отримав 1652 євро прибутку в перерахунку. Показник валового прибутку – валова маржа, тобто без виплати відсотків за кредитами та сплати податків, становила 8,7 відсотка. Одразу за Ford друге місце посіла ще одна американська компанія – General Motors. У них валова маржа становила 8,6 відсотка. Такий результат теж виявився несподіванкою, тим більше, що 2009 року ця компанія змушена була навіть оголосити банкрутство.

На думку експерта Дуденгеффера, за цими успіхами криється важливе чарівне слово, і це – «гнучкість». «Гнучкість автовиробників – вкрай важлива», – каже Дуденгеффе, – вона призводить до того, що потужності, які всуціль автоматизовані й призводять до високих показників капітальних витрат, завантажуються на повну».

VW у програвші від своїх структур

Найбільший автовиробник Європи – концерн Volkswagen – міцно загруз у своїх власних підходах. Хоч автомобілів під маркою VW продали в світі найбільше, але компанія досягла валової маржі в 4,5 відсотка – найгірший результат серед виробників такого калібру.

«Вже кілька років VW має структурну проблему», – каже Дуденгеффер.

З одного боку 20 відсотків акцій концерну перебувають у власності федеральної землі Нижня Саксонія. Водночас в самому концерні велике значення відіграє гарантоване німецьким законодавством право профспілок втручатися в процес ухвалення рішень компанії. Так, гарантування збереження робочих місць – догма, яку годі обійти, а це вкрай сильно впливає на виробничий процес.

«На сьогодні VW на власних потужностях виробляє місця для авто, так само випускає вісі, на підприємствах компанії випускають також інші компоненти за високих тарифів оплати праці в Німеччині. Ці робочі місця захищені, й в короткостроковій перспективі це добре, але це шкодить VW в питаннях прибутковості», – критикує експерт.

Зірка японців та південних корейців згасає

Так само й Hyundai-Kia та колишній лідер прибутків – японська Toyota – теж втрачають позиції. Приміром, Hyundai, показник абсолютного прибутку якого за один автомобіль становить 755 євро, навіть поступився VW за цим показником. У німців він становить 801 євро.

Для порівняння: валова маржа Ford з 1652 євро за один автомобіль, в понад удвічі перевищує наведені показники.

Утім, позиції Toyota, валова маржа якої становила 1602 євро за один проданий автомобіль, не такі вже й погані, однак колись сліпуча зірка японців поволі згасає.

«Скидається на те, що сьогодні міць японців, не лише компанії Toyota, а й таких гравців як Honda, Mitsubishi, Suzuki тощо, не так сильно виражена, як це було в минулому», – каже Дуденгеффер. Лиск колишніх зірок дещо потьмянів, здається, що в лідери виходять інші.

Виробники авто класу люкс грають у цілком інші лізі

Якщо порівнювати з виробниками масових авто, то компанії, що спеціалізуються на марках класу люкс й досі живуть в цілковито іншому світі. Так валова маржа BMW (9,5 відсотка) та Mercedes (7,9 відсотка) заробили за перше півріччя 2016 року досить непогано.

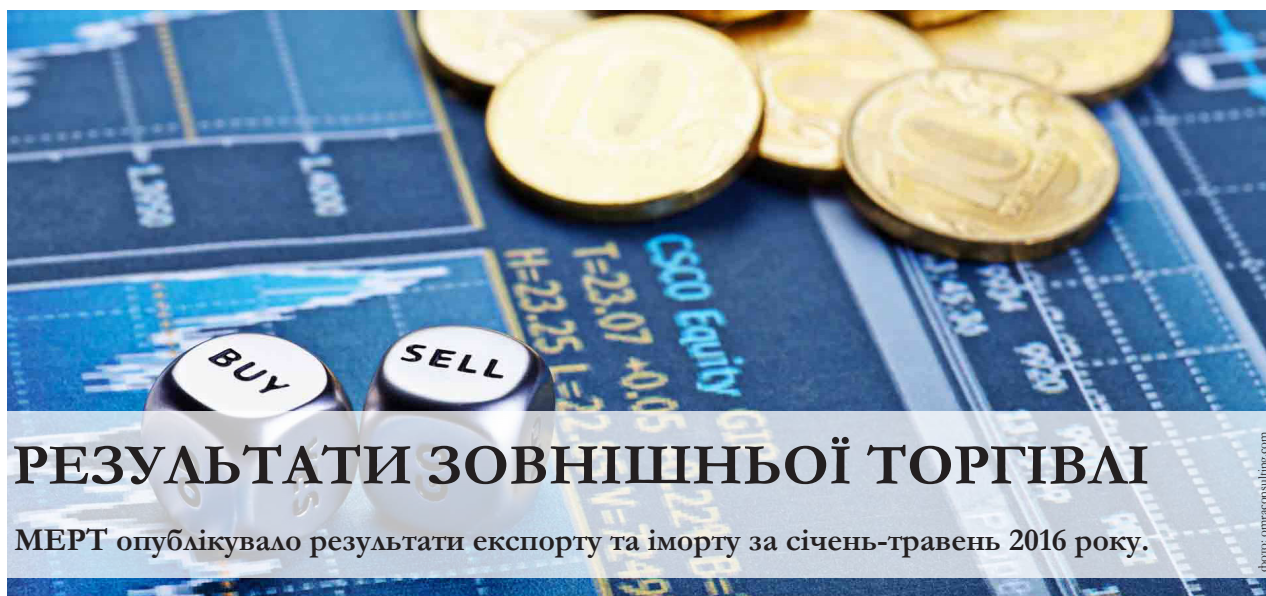
Та якщо брати за визначальний фактор саме абсолютний показник прибутковості, то компанії-виробники автомобілів класу люкс – це абсолютно інший вимір, адже їхні автомобілі коштують значно більше, ніж марки масових виробників.

Тут найпоказовіші приклади – Ferrari та Porsche. У першому півріччі спортивні автомобілі Ferrari продавалися за ціною в середньому 310 250 євро за автомобіль, а машини марки Porsche за 93 410 євро за автомобіль.

Тож саме Ferrari, де валова маржа становить 18 відсотків, з відривом лідирує у цьому питанні в сегменті дорогих автомобілів. Іншими словами, цей показник означає 56 тисяч євро прибутку в перерахунку на один автомобіль.

Значно меншими виявилися прибутки Porsche з 15 651 євро за автомобіль. Тож якщо порівнювати автомобілі Porsche з Ferrari, то перші можна придбати умовно кажучи просто «за безцінь», адже середня ціна автомобіля Ferrari перевищує автомобілі Porsche більш ніж втричі. Та в Porsche валова маржа обсягом 16,7 відсотка лише дещо нижча за Ferrari.

Тож, якщо порівнювати з материнською компанією VW, якій належить Porsche, «дочка» справді живе в зовсім іншому вимірі прибутків. Аби домогтися такого прибутку який має Porsche на одному авто, слід продати 40 нових автомобілів під маркою VW.



РЕЗУЛЬТАТИ ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ

МЕРТ опублікувало результати експорту та імпорту за січень-травень 2016 року.

За підсумками 5 місяців 2016 року експорт товарів у порівнянні з аналогічним періодом 2015 року скоротився на 11,5% і склав 13,7 млрд дол. Порівняно з січнем поточного року відбулося суттєве уповільнення темпів падіння експорту (у січні цей показник становив 31,9%). У структурі експорту товарів найбільшу частку складала продукція АПК та харчової промисловості (41,3%), продукція металургії (22,8%) та машинобудування (12,2%). Основним торговельним партнером України в експорті товарів за 5 місяців 2016 року був Європейський Союз (39,4%), при цьому частка Росії становила 8,8%.

Особливо слід відзначити, що за підсумками 5 місяців 2016 року продовжується зростання експорту товарів до країн Європейського Союзу (обсяг експорту товарів до країн ЄС (28) порівняно з 5 місяцями 2015 року зріс на 4,5% або на 231,2 млн дол.). Слід нагадати, що у січні 2016 року скорочення експорту товарів до країн ЄС (28) складало 11,7%.

В експорті товарів до країн ЄС (28) спостерігалось зростання обсягів по переважній більшості галузей, за виключенням продукції металургійного комплексу, мінеральних продуктів та продукції хімічної промисловості. За 5 місяців 2016 року найбільше до ЄС (28) зросли поставки продукції АПК та харчової промисловості (на 350,0 млн дол.), деревини та паперу (на 64,9 млн дол.), машинобудування (на 54,2 млн дол.), різних промислових товарів (на 51,0 млн дол.) та продукції легкої промисловості (на 33,5 млн дол.).

За підсумками 5 місяців 2016 року імпорт товарів у порівнянні з аналогічним періодом 2015 року скоротився на 6,2% і склав 14,4 млрд дол.

Місячні обсяги імпорту товарів у поточному році менші, ніж у відповідні місяці 2014-2015 років.

У структурі імпорту товарів найбільшу частку складала продукція машинобудування (27,9%), продукція хімічної промисловості (24,2%), мінеральні продукти (18,5%) і продукція АПК та харчової промисловості (11,8%).

Основним торговельним партнером України в імпорті товарів за 5 місяців 2016 року був Європейський Союз (44,6%), при цьому частка Росії становила 12,0%.

За підсумками 5 місяців 2016 року відбулося зростання імпорту товарів з країн Європейського Союзу (28) порівняно з аналогічним періодом 2015 року на 3,3% або на 205,5 млн дол.).

В імпорті товарів з країн ЄС (28) спостерігалось зростання обсягів по переважній більшості галузей, за виключенням мінеральних продуктів та різних промислових товарів.

За 5 місяців 2016 року найбільше з ЄС (28) зросли поставки продукції машинобудування (на 650,4 млн дол.), продукції хімічної промисловості (на 241,0 млн дол.), продукції АПК та харчової промисловості (на 52,4 млн дол.), продукції легкої промисловості (на 48,7 млн дол.), продукції металургійного комплексу (на 38,0 млн дол.) і деревини та паперу (на 26,7 млн дол.).



Експорт товарів України

Загальні підсумки 5 місяців 2016 року

\$13,7 млрд

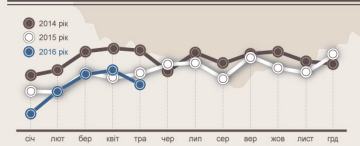
Порівняно з 5 місяцями 2015 року експорт товарів скоротився на 11,5%

Тренд помісячних вартісних обсягів експорту з України



За підсумками 5 місяців 2016 року експорт товарів по відношенню до відповідного періоду 2015 року скоротився на 1,8 млрд дол.

Тренд помісячних фізичних обсягів експорту з України



Тенденції розвитку експорту товарів з регіонів України

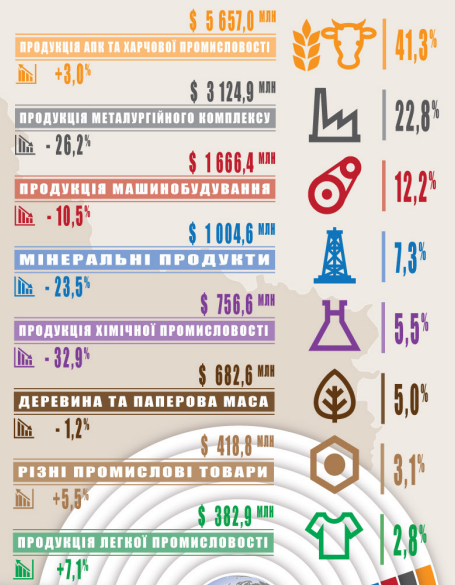
Серед регіонів України найбільший негативний внесок у динаміку експорту товарів за 5 місяців 2016 року спостерігався по Дніпропетровській (-3,9 відсоткових пунктів), Запорізькій (-3,1 в.п.) та Донецькій (-2,8 в.п.) областях. Сумарний внесок трьох вищезгаданих регіонів склав -9,7 в.п. або 83,8% загального темпу зменшення експорту товарів. Крім того, серед областей України, зміна динаміки поставок товарів з яких негативно позначилася на загальному показнику експорту, були Харківська та Чернігівська області, місто Київ, Рівненська, Хмельницька, Кіровоградська, Черкаська, Волинська, Вінницька, Київська, Сумська, Полтавська, Житомирська, Одеська та Херсонська області.

У той же час за 5 місяців 2016 року такі області, як Луганська (+1,1 в.п.), Львівська (+0,5 в.п.), Івано-Франківська (+0,3 в.п.), Миколаївська (+0,2 в.п.) та Закарпатська (+0,1 в.п.), забезпечили позитивний внесок у динаміку експорту товарів.

Товари, експорт яких збільшився за 5 місяців 2016 року



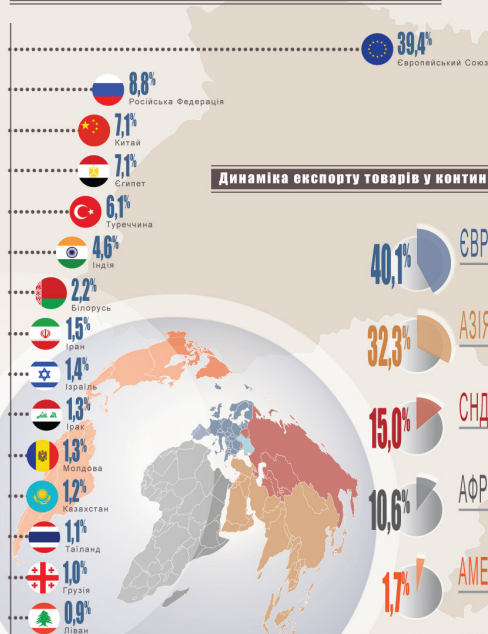
Структура експорту товарів з України за 5 місяців 2016 року



Експорт товарів України

Загальні підсумки 5 місяців 2016 року

ТОП-15 найбільших країн-партнерів в експорті товарів з України



Динаміка експорту товарів у континентальному розрізі



ТОП-15 країн, до яких найбільше зріс експорт товарів з України



ТОП-15 країн, до яких найбільше скоротився експорт товарів з України



Експорт товарів Україна - ЄС

Загальні підсумки 5 місяців 2016 року

TOP-15 товарів, обсяг яких збільшився

- 1 Олія соняшникова
- 2 Кукурудза
- 3 Напівфабрикати зі сталі
- 4 Інші прутки та бруски зі сталі, гарячого прокатування
- 5 Прутки та бруски гарячекатані
- 6 Меблі для сидіння
- 7 Лососевої риби розфасовані
- 8 Пшениця
- 9 Проводи ізольовані, кабелі
- 10 Монітори та проектори
- 11 Електроенергія
- 12 Листя для облицювання
- 13 Гігієнічні товари
- 14 Томати, приготувані без додавання олії
- 15 Вироби сталеві



TOP-15 товарів, обсяг яких зменшився

- 1 Прокат плоский, гарячекатаний
- 2 Руди та концентрати заліза
- 3 Феросиліци
- 4 Маука та інші тверді відходи і залишки
- 5 Соєві з плодами
- 6 Чавун
- 7 Соєві боби
- 8 Нафтопродукти
- 9 Аміак
- 10 Добрива азотні
- 11 Лососевої риби нароблені
- 12 Інші горючі (сировина або сировина)
- 13 Труби порожнисті, безшовні
- 14 Мідь рафінована
- 15 Матеріали рослинні, в іншому місці не зазначені

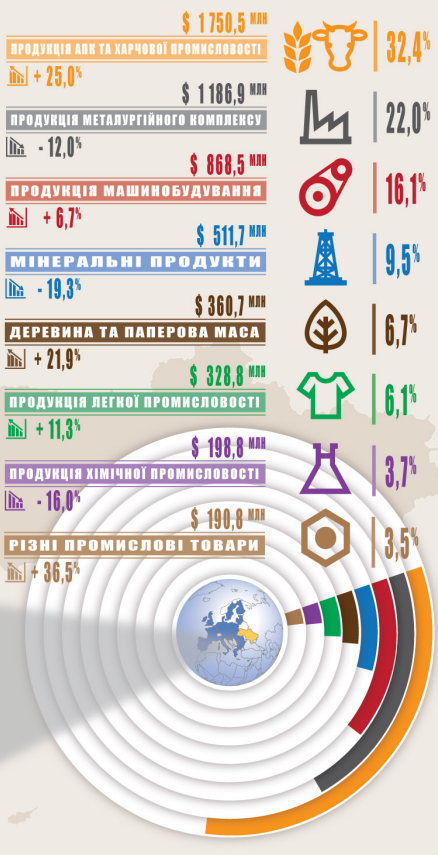


Тенденції розвитку експорту товарів з регіонів України до країн ЄС (28)

Найбільший позитивний внесок у динаміку експорту товарів з України до країн ЄС (28) серед регіонів України за 5 місяців 2016 року спостерігався по Луганській (+2,8 відсоткових пунктів) та Дніпропетровській (+1,8 в.п.) областях, місто Києву (+1,4 в.п.) та Львівській (+1,2 в.п.) областях; Житомирській, Харківській та Сумській областях. Сумарний позитивний внесок чотирьох вищезгаданих регіонів склав +7,2 в.п., і переважно показав загальне зростання експорту товарів до країн ЄС (28) у +4,5%. Крім того, серед областей України, зміна динаміки поставок товарів з яких позитивно позначилася на локальну експорт до країн ЄС (28), були Івано-Франківська, Одеська, Київська, Закарпатська, Миколаївська, Вінницька, Хмельницька, Херсонська та Сходу області. У той же час 12 регіонів показали негативний внесок у формування показника експорту товарів з України до країн ЄС (28). Найвищий показник негативного внеску був у Донецькій (-3,4 в.п.) та Запорізькій (-2,9 в.п.) областях. Також негативний вплив показали Чернівецька, Полтавська, Рівненська, Хмельницька, Волинська, Черкаська та Тернопільська області.



Структура експорту товарів з України до країн ЄС (28) за 5 місяців 2016 року

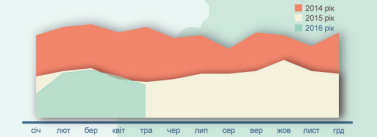


Імпорт товарів Україна

Загальні підсумки 5 місяців 2016 року

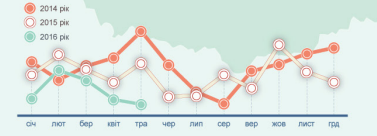
\$14,4 млрд Порівняно з 5 місяцями 2015 року импорт товарів скоротився на 6,2%

Тренд помісячних вартісних обсягів імпорту до України



За підсумками 5 місяців 2016 року импорт товарів порівняно з відповідним періодом 2015 року скоротився на 6,2 млрд дол.

Тренд помісячних фізичних обсягів імпорту до України



Тенденції розвитку імпорту товарів до регіонів України

Серед регіонів України найбільший негативний внесок у динаміку імпорту товарів за 5 місяців 2016 року спостерігався по Донецькій (-0,9 відсоткових пунктів), Запорізькій (-0,7 в.п.), Полтавській (-0,6 в.п.) та Дніпропетровській (-0,5 в.п.) областях. Сумарний негативний внесок чотирьох вищезгаданих регіонів склав -2,7 в.п., або 43,6% загального темпу зменшення імпорту товарів. Інші 21 регіон України характеризувалися позитивним внеском у динаміку імпорту за підсумками 5 місяців 2016 року. Найбільший позитивний внесок у динаміку імпорту товарів за 5 місяців 2016 року продемонстрували такі регіони, як місто Київ (+4,5 в.п.), Волинська (+1,1 в.п.), Львівська (+0,7 в.п.), Луганська (+0,5 в.п.) та Харківська (+0,5 в.п.) області.

Товари, импорт яких зріс/скоротився за 5 місяців 2016 року

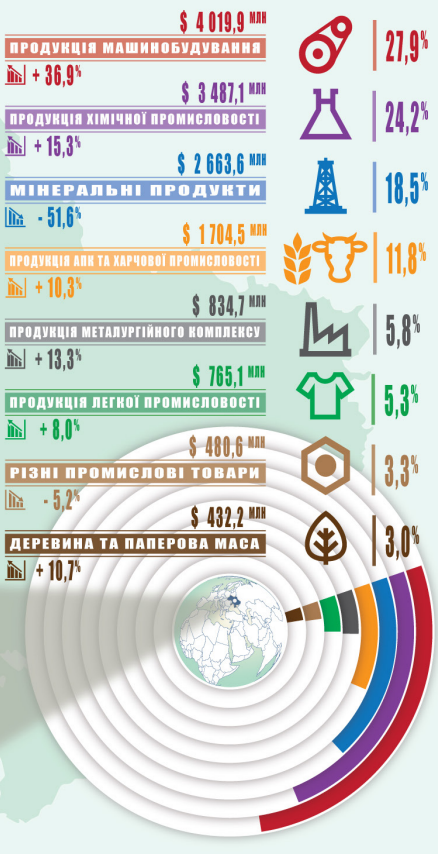
- 1 Автомобілі легкові
- 2 Трактори
- 3 Машини для збирання сільськогосподарських культур
- 4 Інсектициди та аналогічні засоби
- 5 Лікарські засоби у дозованих формах
- 6 Напілля соняшнику
- 7 Добрива вмістом азоту, фосфору та калію
- 8 Трактори
- 9 Машини спеціального призначення, в іншому місці не зазначені
- 10 Газові проєктори
- 11 Газові проєктори
- 12 Газові проєктори
- 13 Газові проєктори
- 14 Газові проєктори
- 15 Газові проєктори
- 16 Газові проєктори
- 17 Газові проєктори
- 18 Газові проєктори
- 19 Газові проєктори
- 20 Газові проєктори



- 1 Газы нафты
- 2 Нафтопродукты с блуждающими жидкостями
- 3 Фуллит камієне
- 4 Кокс і напілля коксовані
- 5 Руди (концентрати марганцеві)
- 6 Електроенергія
- 7 Машини спеціального призначення, в іншому місці не зазначені
- 8 Газові проєктори
- 9 Феросиліци
- 10 Філіс залізорудний, залізни
- 11 Монітори та проектори
- 12 Електроенергія



Структура імпорту товарів до України за 5 місяців 2016 року

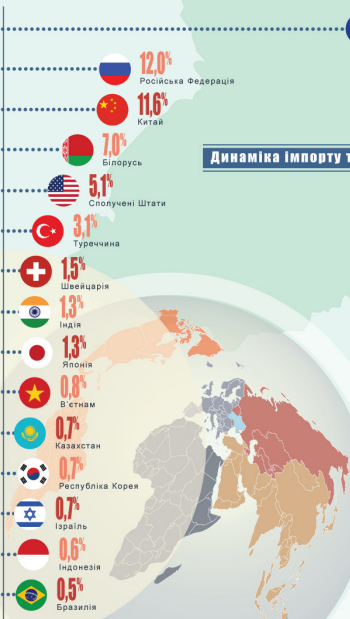




Імпорт товарів України

Загальні підсумки 5 місяців 2016 року

ТОП-15 найбільших країн-партнерів в імпорті товарів до України



Динаміка імпорту товарів у континентальному розрізі



ТОП-15 країн, з яких найбільше зріс імпорт товарів до України



ТОП-15 країн, з яких найбільше скоротився імпорт товарів до України



Імпорт товарів Україна - ЄС

Загальні підсумки 5 місяців 2016 року

ТОП-15 товарів, обсяг яких збільшився

- | | | | |
|---|---|----|---|
| 1 | Автомобілі легкові | 11 | Моторні транспортні засоби для перевезення вантажів |
| 2 | Машини для збирання сільськогосподарських культур | 12 | Машини для обробки матеріалів шляхом зміни температури |
| 3 | Ліфтові засоби у доопрацьованому вигляді | 13 | Принтери та напівапринтери |
| 4 | Реактори ядерні | 14 | Напієні соєвих насіння |
| 5 | Інженерні та аналогічні засоби | 15 | Автоматизовані та вільнопливучі двигуни |
| 6 | Транзистори | 16 | Інші машини та пристрої для підйому |
| 7 | Машини сільськогосподарські для оброблення ґрунту | 17 | Частина та пристрій моторів транспортних засобів товарних позицій 8701 - 8705 |
| 8 | Верстати для обробки дерева | | |

\$ 6,4 МЛРД

Порівняно з 5 місяцями 2015 року імпорт товарів з країн ЄС (28) збільшився на 3,3%



ТОП-15 товарів, обсяг яких зменшився

- | | | | |
|---|---|----|---|
| 1 | Гази нафтові | 6 | Гігійсні товари |
| 2 | Напівапродукти з бумажних порід | 11 | Ковби напівкокси |
| 3 | Машини спеціального призначення, в якому місці не зазначено | 12 | Центрувальні |
| 4 | Телефонні апарати та їх частини | 13 | Інші вироби з дюралюмінієвої металургії |
| 5 | Вулкани кам'яні | 14 | Теплоізоляційні матеріали |
| 6 | Кукурудза | 15 | Поліацетати |
| 7 | Ліоси ватнісовий, ватний | | |
| 8 | Яйця курячі та яєць | | |

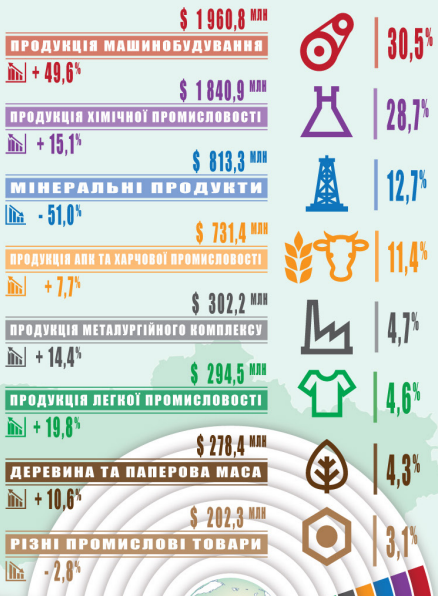


Тенденції розвитку імпорту товарів до регіонів України з країн ЄС (28)

22 регіони України характеризувалися позитивним внеском у динаміку імпорту за підсумками 5 місяців 2016 року. Найбільший позитивний внесок у динаміку імпорту товарів продемонстрували такі регіони, як місто Київ (+8,9 відсоткових пунктів), Львівська (+1,4 в.п.), Київська (+1,3 в.п.), Волинська (+0,9 в.п.), Івано-Франківська (+0,7 в.п.), Закарпатська (+0,6 в.п.) та Харківська (+0,5 в.п.) області. Сумарний позитивний внесок вищенаведених регіонів склав +11,9 в.п., що перевищує загальний приріст імпорту товарів з країн ЄС (28) на рівні +3,3%. Серед регіонів України негативний внесок у динаміку імпорту товарів з країн ЄС (28) за 5 місяців 2016 року спостерігався лише по трьом областям, а саме: Полтавській (-0,4 в.п.), Сумській (-0,1 в.п.) та Донецькій (-0,01 в.п.) областях.



Структура імпорту товарів до України з країн ЄС (28) за 5 місяців 2016 року



ВИРОБНИЦТВО

За попередніми даними асоціації “Укравтопром”, в липні 2016 року на українських заводах було вироблено 363 автотранспортні засоби, що на 57% менше результату торішнього липня і на 15% менше показника червня цього року.

У загальному обсязі автовиробництва більшу частину становили легкові автомобілі, яких було вироблено 268 шт. (всі виробництва ПрАТ «Сврокар»): -23% до червневого показника і 57% до липня минулого року).

Липнєве виробництво комерційних автомобілів становило 77 шт., що на 2,7% більше ніж у попередньому місяці, але на 45% менше відносно торішнього липня.

Автобусів у звітному місяці було вироблено 18 шт. або втричі більше ніж у червні. Від результату річної давності автобусне виробництво в Україні відстало на 77 відсотків.

Всього за сім місяців поточного року в Україні було вироблено 2 458 автотранспортних засобів, що на 39% менше торішнього результату. З них:

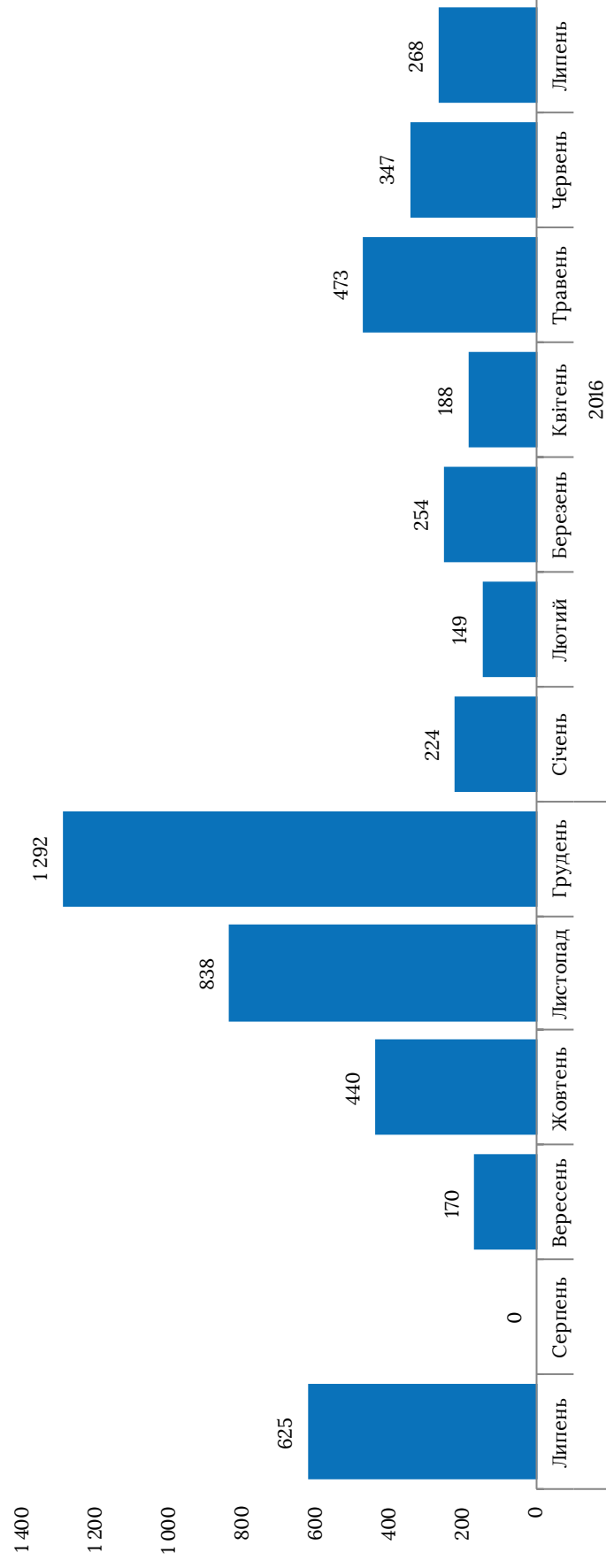
Легкові автомобілі – 1 903 шт. (-34,7% до аналогічного періоду минулого року).

Комерційні автомобілі – 483 шт. (-38,5% до апмр).

Автобуси – 72 шт. (-77,9% до апмр).

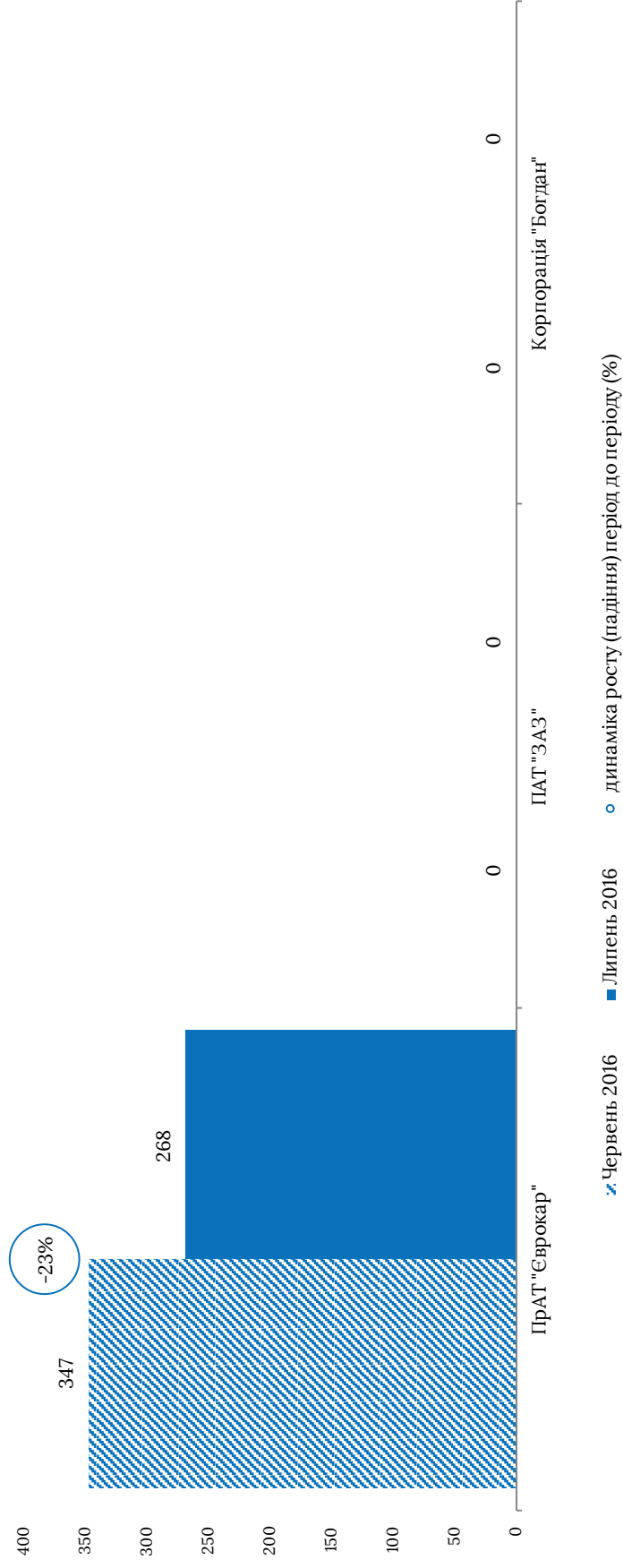
ВИРОБНИЦТВО: ЛЕГКОВІ АВТО

(Липень 2015 - липень 2016)



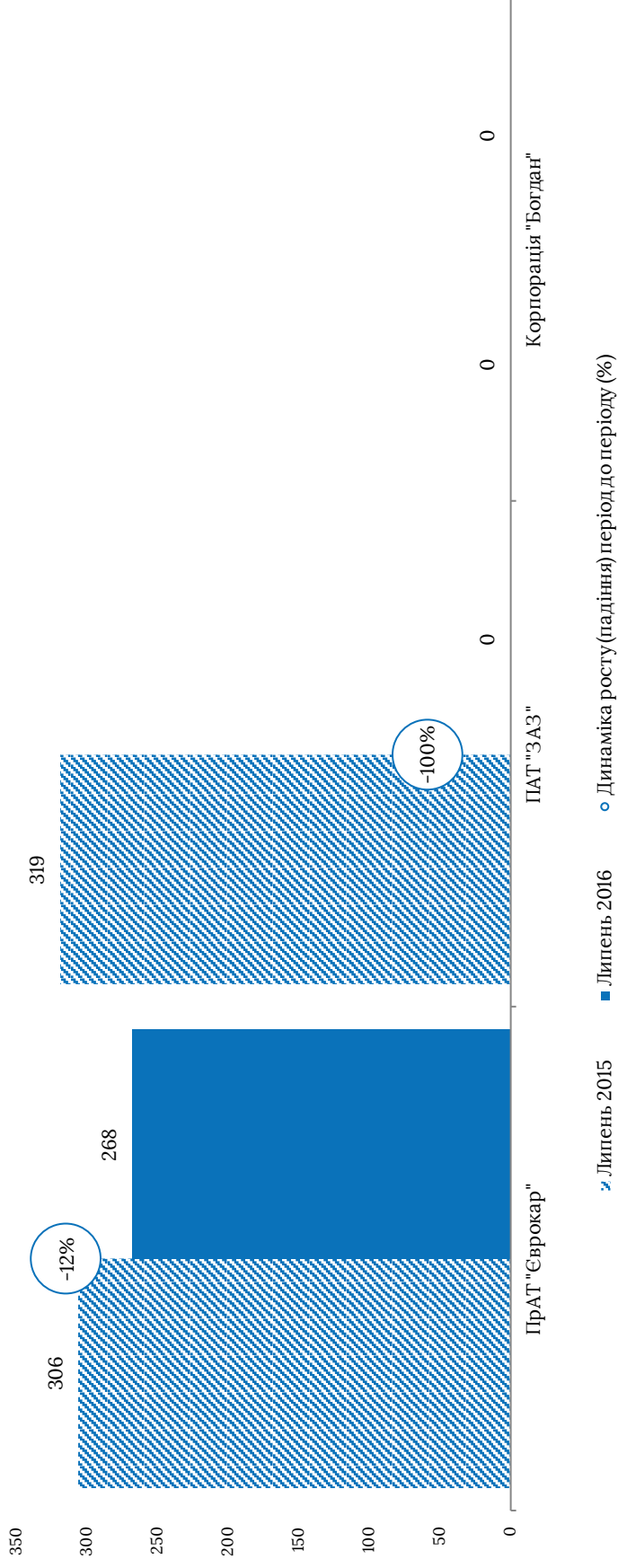
ВИРОБНИЦТВО: ЛЕГКОВІ АВТО

(Червень 2016 до липня 2016, штук та % росту період до періоду)



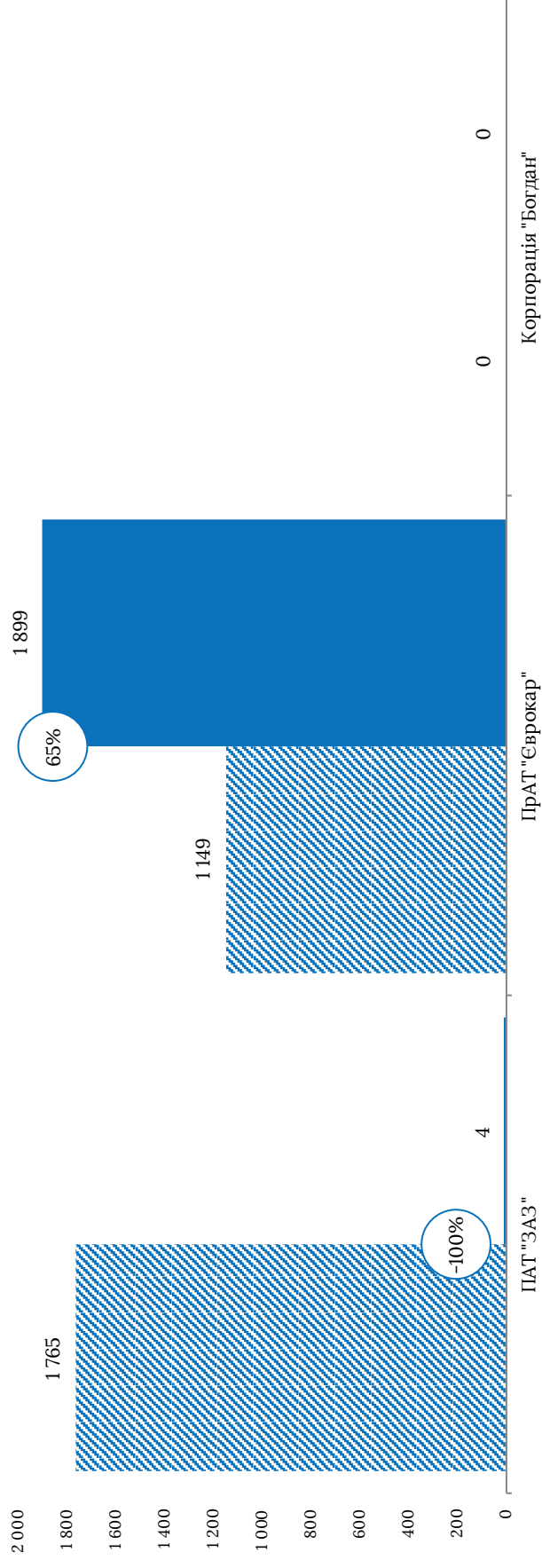
ВИРОБНИЦТВО: ЛЕГКОВІ АВТО

(Липень 2015 до липня 2016, шгук та % росту період до періоду)



ВИРОБНИЦТВО: ЛЕГКОВІ АВТО

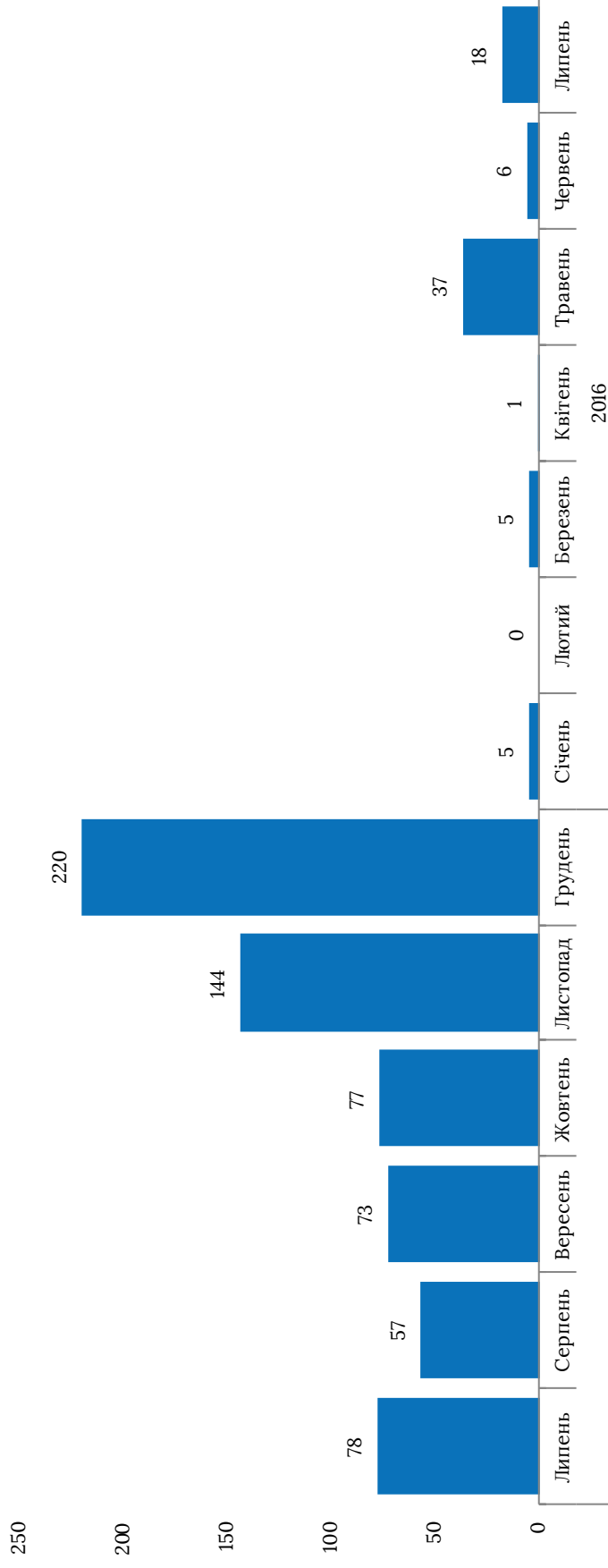
(Січень-липень 2015 до січня-липня 2016, штук та % росту період до періоду)



■ Січень-липень 2015 ■ Січень-липень 2016 ○ динаміка росту (падіння) період до періоду (%)

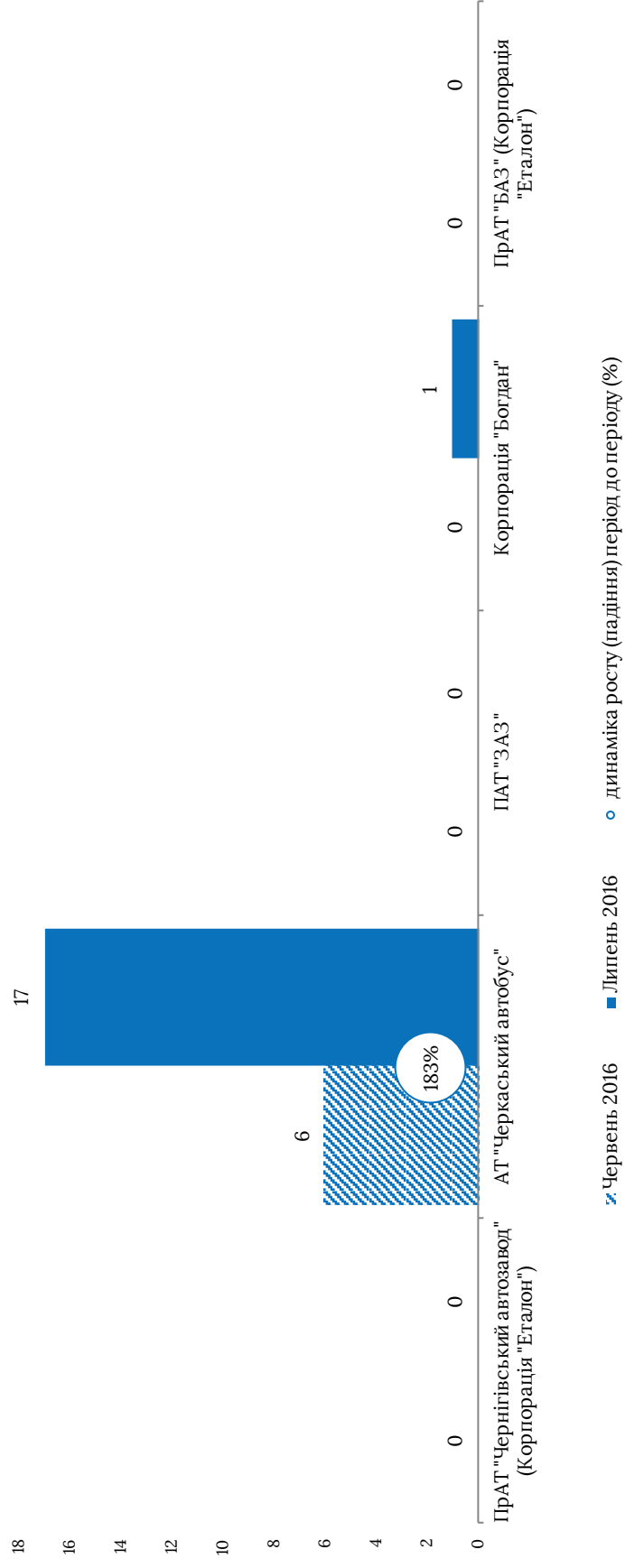
ВИРОБНИЦТВО: АВТОБУСИ

(Липень 2015 - липень 2016, штук)



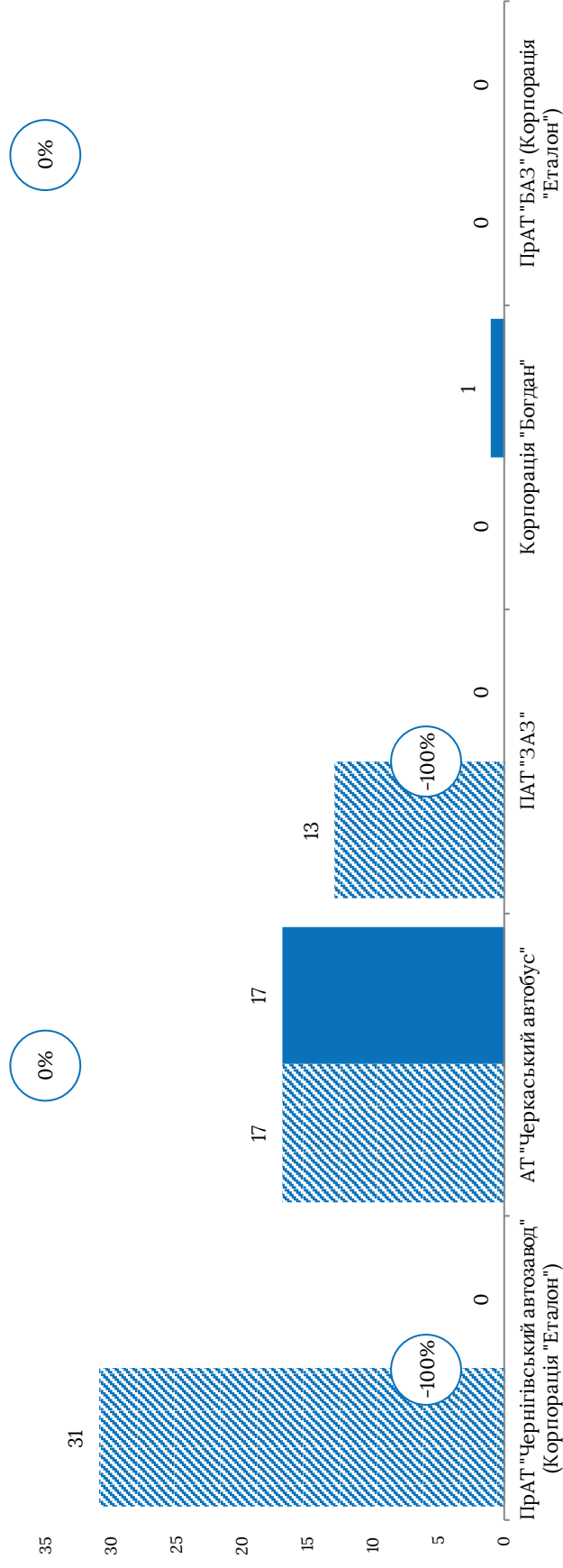
ВИРОБНИЦТВО: АВТОБУСИ

(Червень 2016 до липня 2016, шгук та % росту період до періоду)



ВИРОБНИЦТВО: АВТОБУСИ

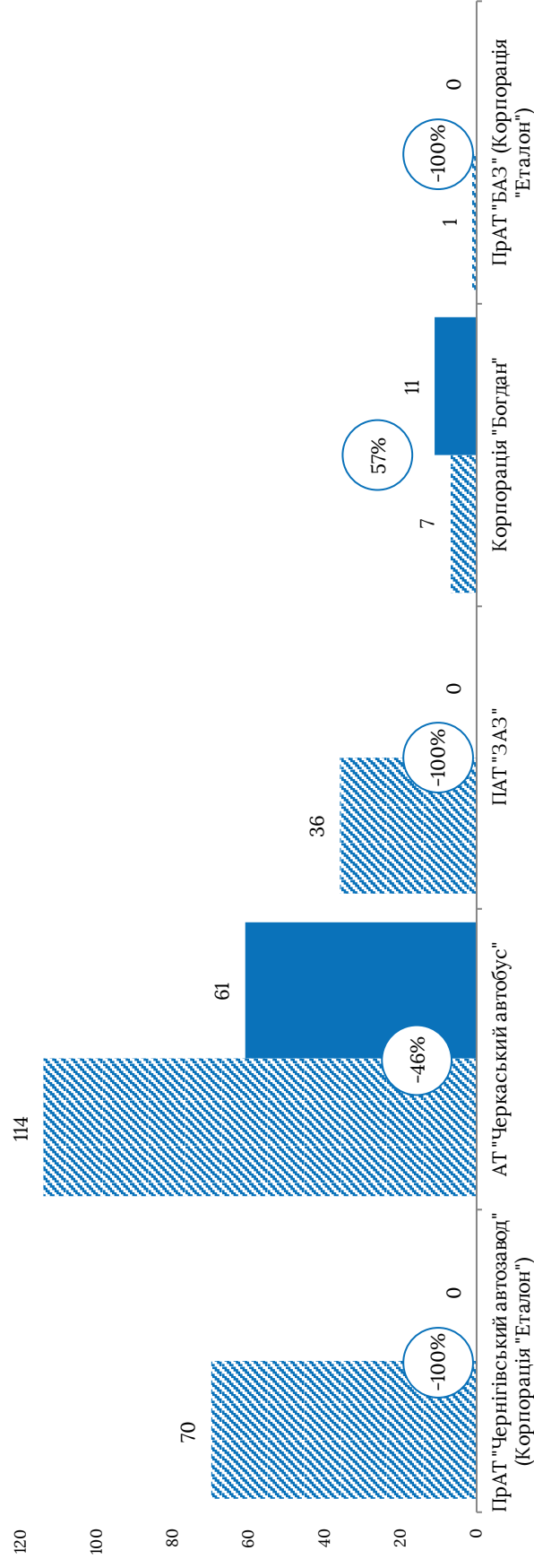
(Липень 2015 до липня 2016, шгук та % росту період до періоду)



■ Липень 2015 ■ Липень 2016 ○ динаміка росту (падіння) період до періоду (%)

ВИРОБНИЦТВО: АВТОБУСИ

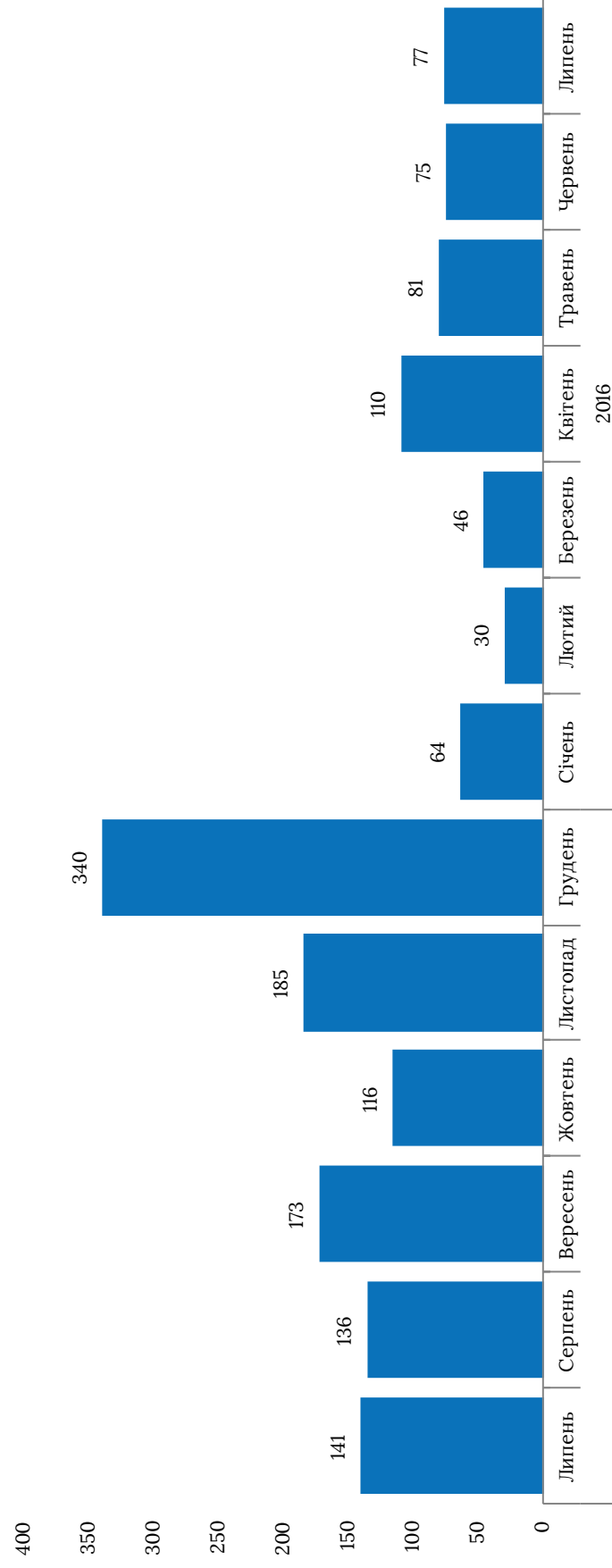
(Січень-липень 2015 до січня-липня 2016, штук та % росту період до періоду)



■ Січень-липень 2015 ■ Січень-липень 2016 ○ динаміка росту (падіння) період до періоду (%)

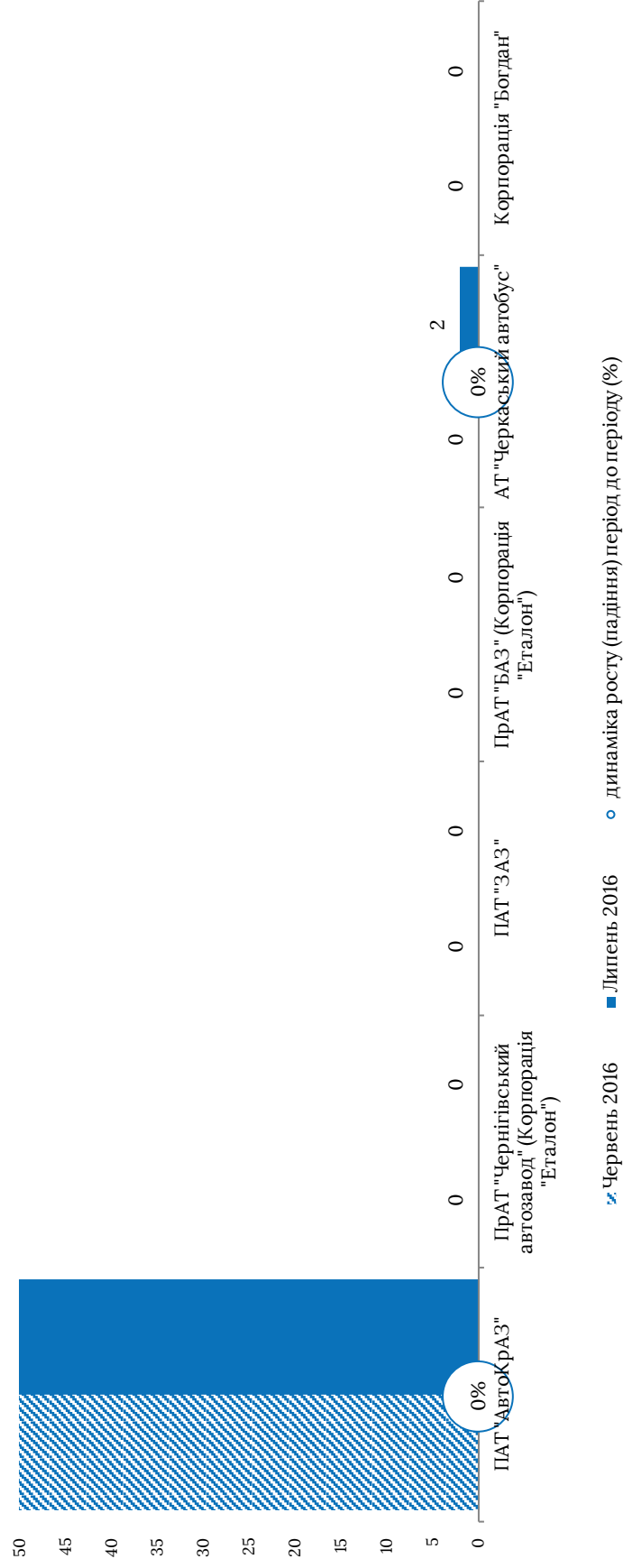
ВИРОБНИЦТВО: ВАНТАЖНІ АВТО

(Липень 2015 - липень 2016, штук)



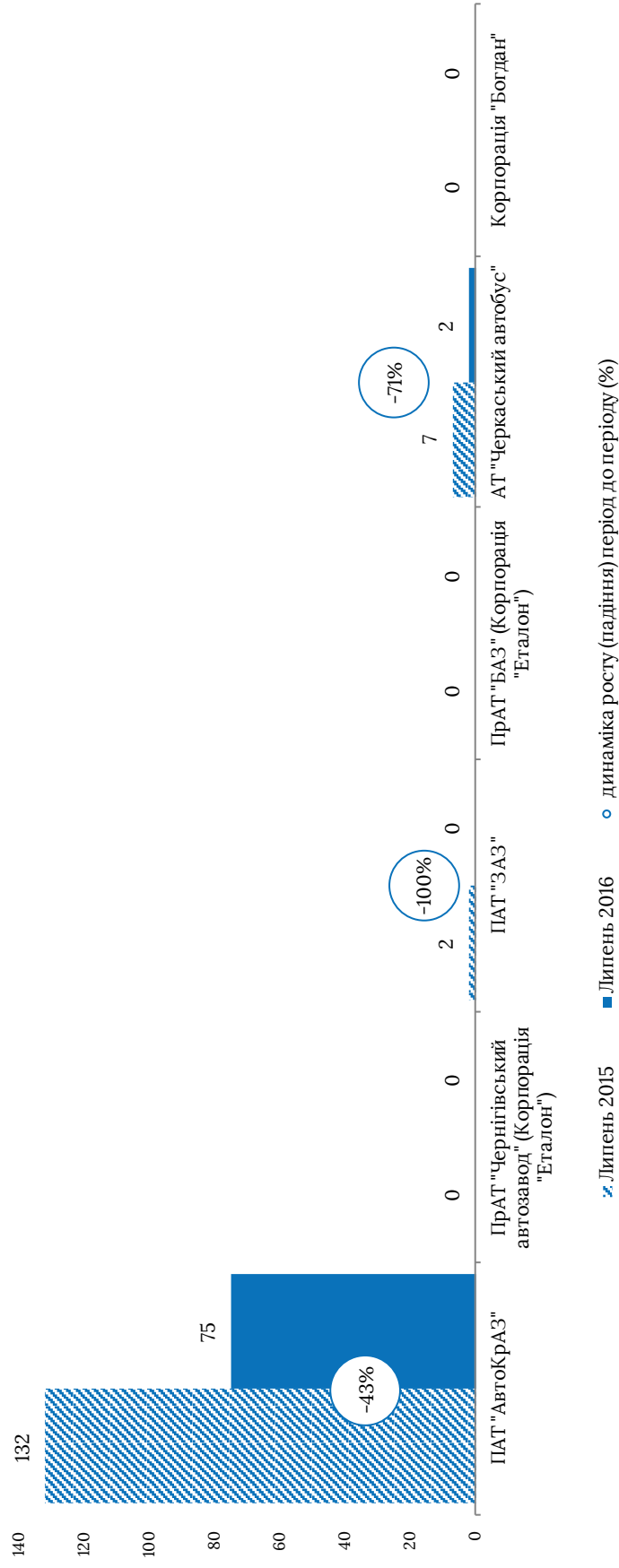
ВИРОБНИЦТВО: ВАНТАЖНІ АВТО

(Червень 2016 до липня 2016, шук та % росту період до періоду)



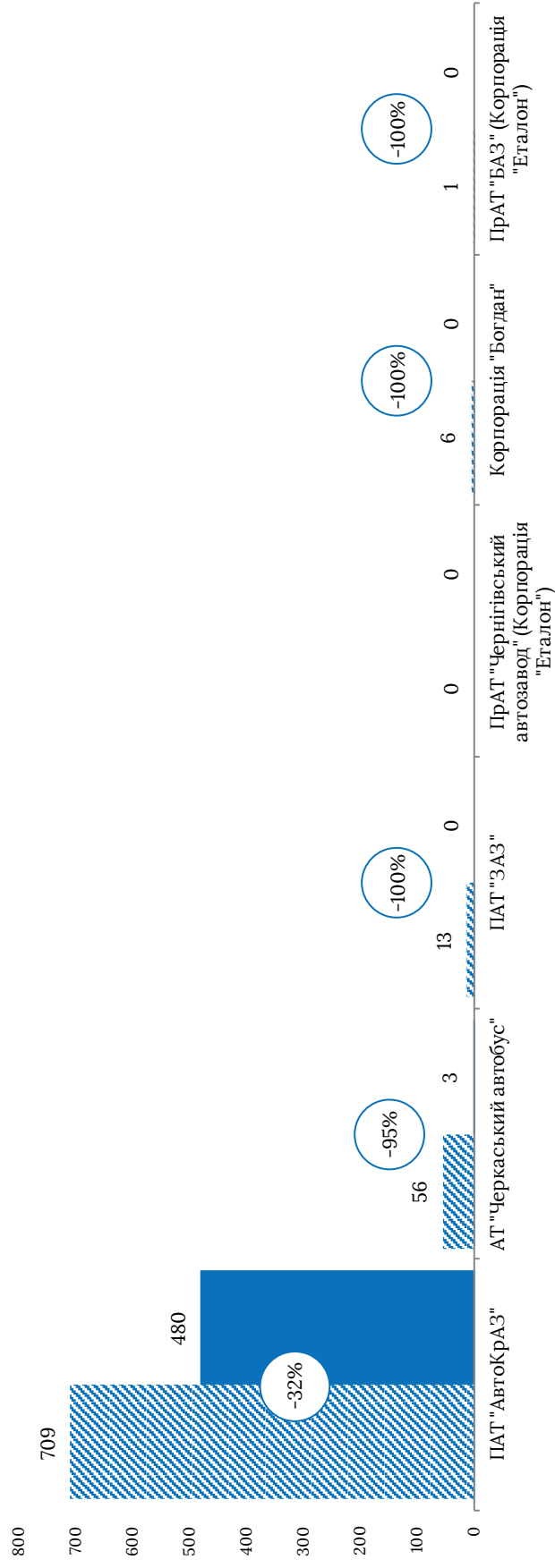
ВИРОБНИЦТВО: ВАНТАЖНІ АВТО

(Липень 2015 до липня 2016, шук та % росту період до періоду)



ВИРОБНИЦТВО: ВАНТАЖНІ АВТО

(Січень-липень 2015 до січня-липня 2016, штук та % росту період до періоду)



■ Січень-липень 2015 ■ Січень-липень 2016 ○ динаміка росту (падіння) період до періоду (%)

ПРОДАЖІ

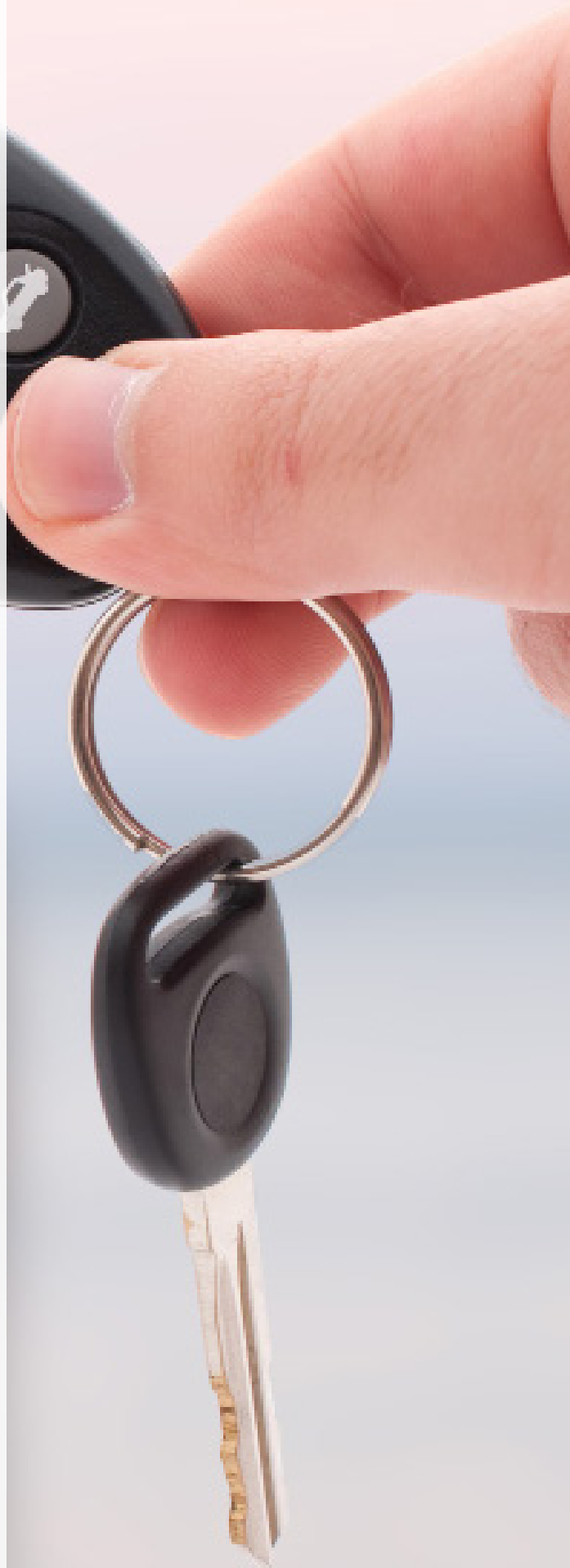
Як повідомляє AUTO-Consulting, дворазові оптимістичні показники зростання українського ринку нових автомобілів, які спостерігалися з початку року, в липні зійшли нанівець. Зусиллями всіх операторів вдалося реалізувати 5448 автомобілів, що на 4,6% більше, ніж за аналогічний місяць роком раніше. І хоча за підсумками 7 місяців зафіксовано зростання продажів на 41,7%, липнєві показники свідчать, що потенціал для подальшого зростання авторинку вже сходить нанівець.

Липнєві продажі нових авто були на 15,7% активніше, ніж в червні. Дилери активно розпродавали новинки. Не завадила навіть інформація про майбутнє зниження акцизу на старі автомобілі. Але колишнього драйву на ринку вже немає. З одного боку, літо - сезон відпусток і очікуваний спад активності. З іншого боку, минулий липень вже був досить активним місяцем, тому порівняльна база не така виграшна, як в першій половині 2016 року.

Поки рано робити висновки, адже на активність авторинку впливає багато факторів, і подальший тренд стане зрозумілий у вересні, коли почнеться новий бізнес-сезон. Проте, в липні відбулися і позиційні зміни.

Так, лідером українського авторинку став Volkswagen, що зумів за один місяць наростити продажі на 146%. Правда, цей успіх був побудований фактично на одній моделі - VW Jetta. Німецькому виробникові вдалося відтіснити з п'єдесталу авторинку Toyota, а на третьому місці опинилася тепер Renault. На четвертій позиції в липні виявилася Skoda.

Ще один стрімкий прорив в липні продемонстрували дилери Ford, які випередили Kia, Hyundai, BMW.

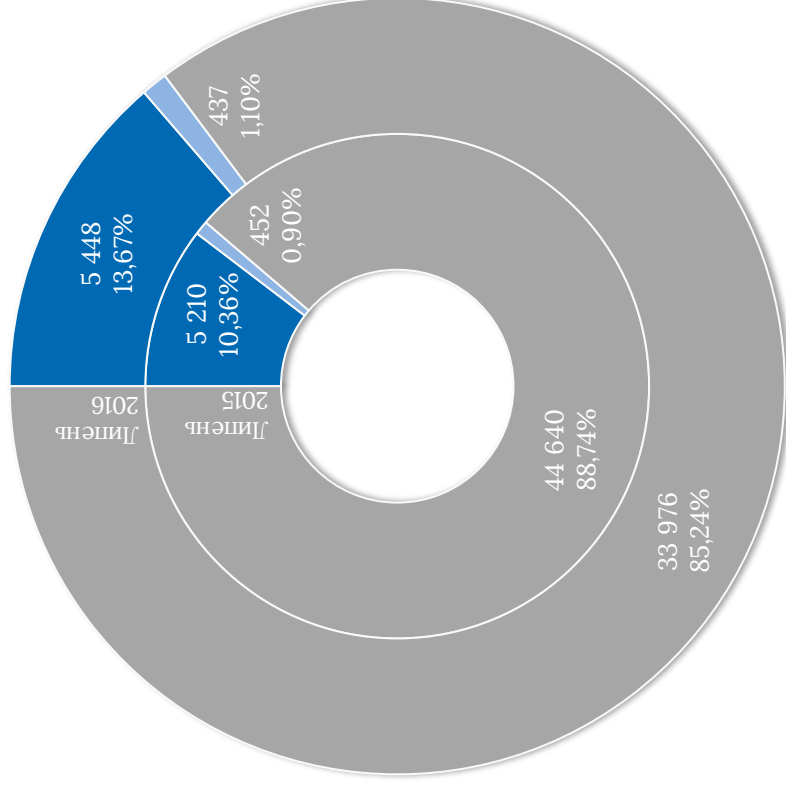


ПРОДАЖІ: СТРУКТУРА РИНКУ

(Липень 2015 та липень 2016)

ПРОДАЖІ ЛЕГКОВИХ АВТО

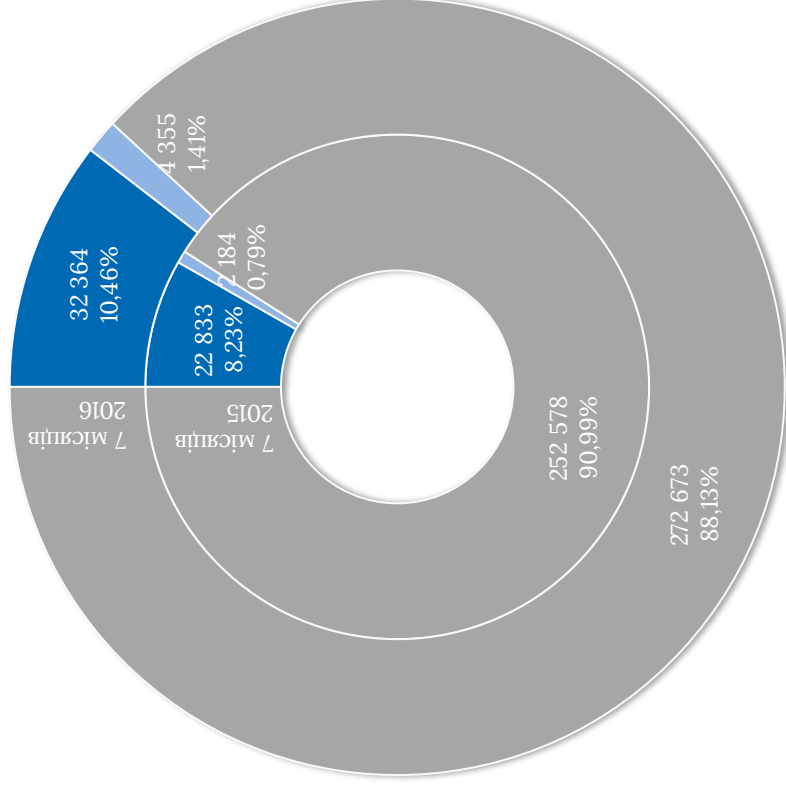
(липень 2016 р. та липень 2015 р., шт. та % ринку)



■ Нові авто ■ Б/в (перша реєстрація) ■ Б/в (перереєстрація)

ПРОДАЖІ ЛЕГКОВИХ АВТО

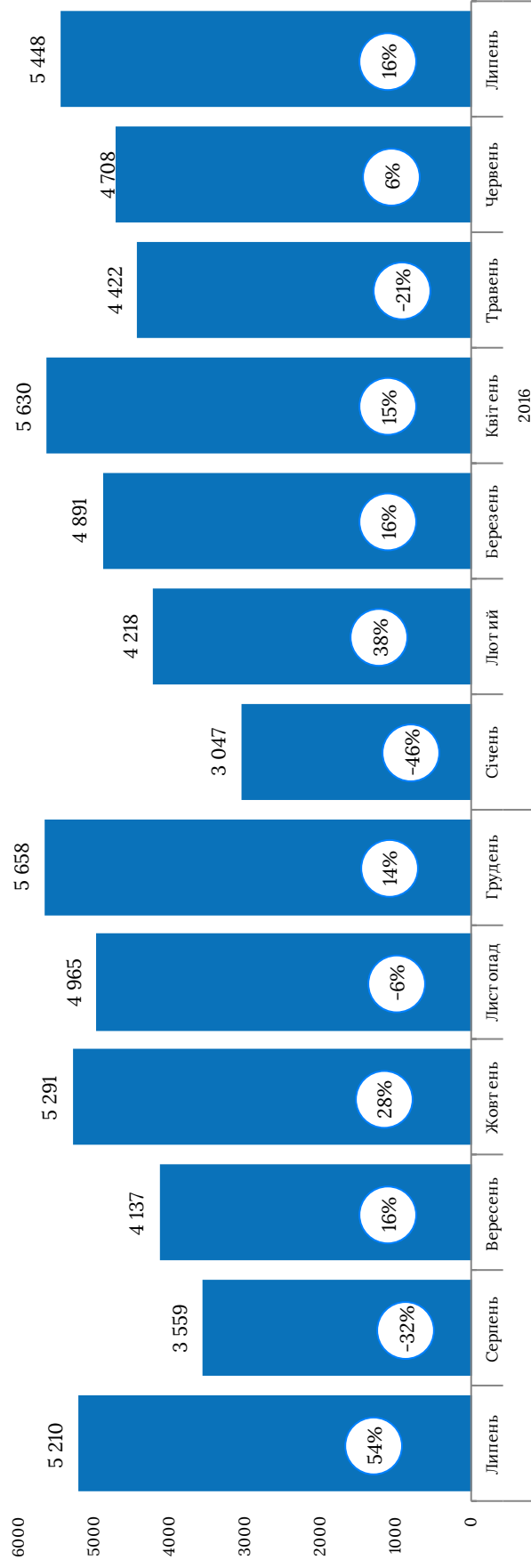
(7 місяців 2016 р. та 7 місяців 2015 р., шт. та % ринку)



■ Нові авто ■ Б/в (перша реєстрація) ■ Б/в (перереєстрація)

ПРОДАЖІ: ЛЕГКОВІ АВТОМОБІЛІ

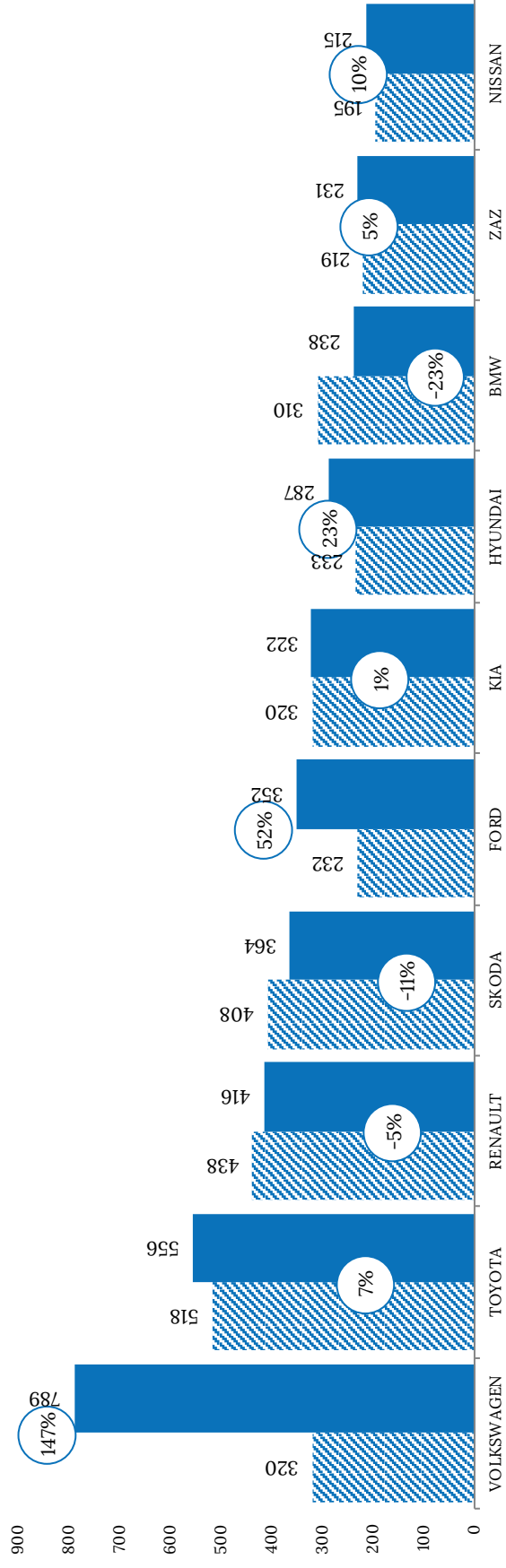
(Липень 2015 - липень 2016, % росту місяць до місяця)



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

ПРОДАЖІ: ЛЕГКОВІ АВТО

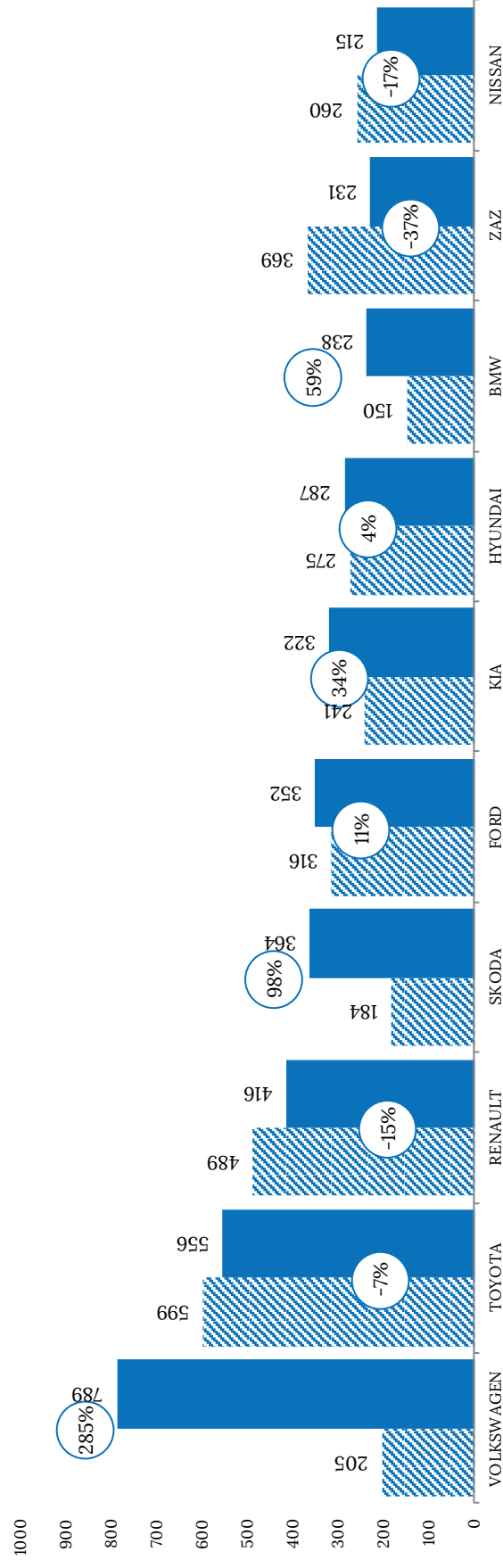
(Червень 2016 та липень 2016, шпук та % росту місяць до місяця)



■ Червень 2016 ■ Липень 2016 ○ % росту (падіння) до попереднього періоду

ПРОДАЖІ: ЛЕГКОВІ АВТО

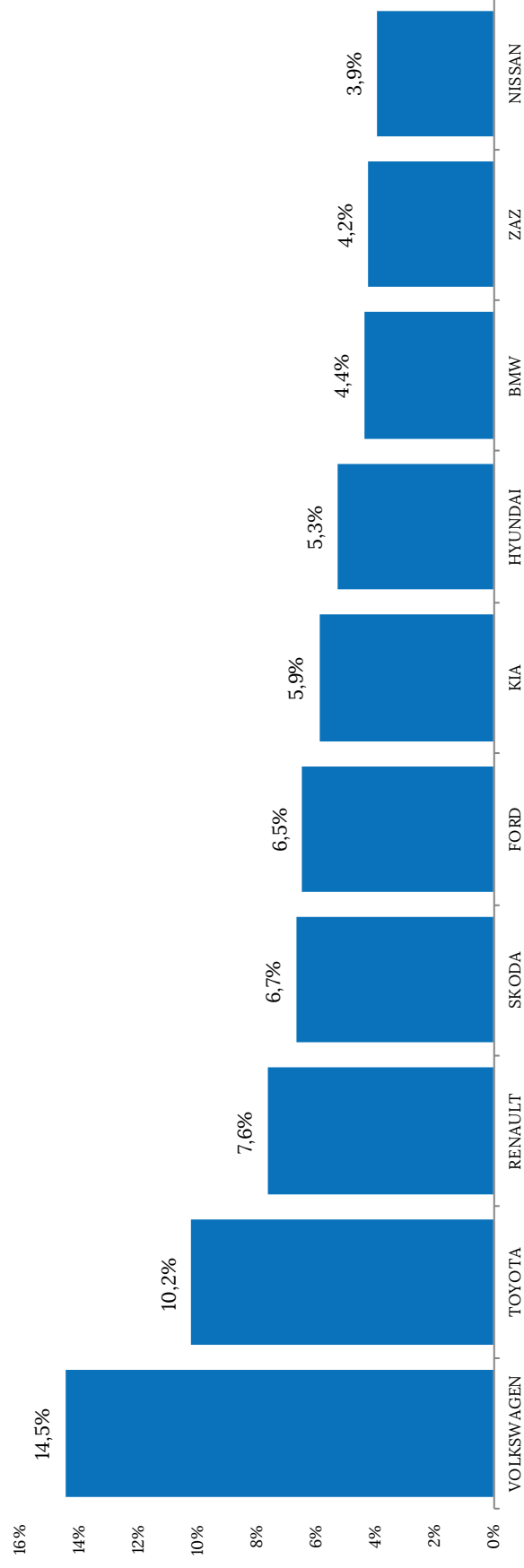
(Липень 2015 та липень 2016, штук та % росту місяць до місяця)



■ Липень 2015 ■ Липень 2016 ○ % росту (падіння) до попереднього періоду

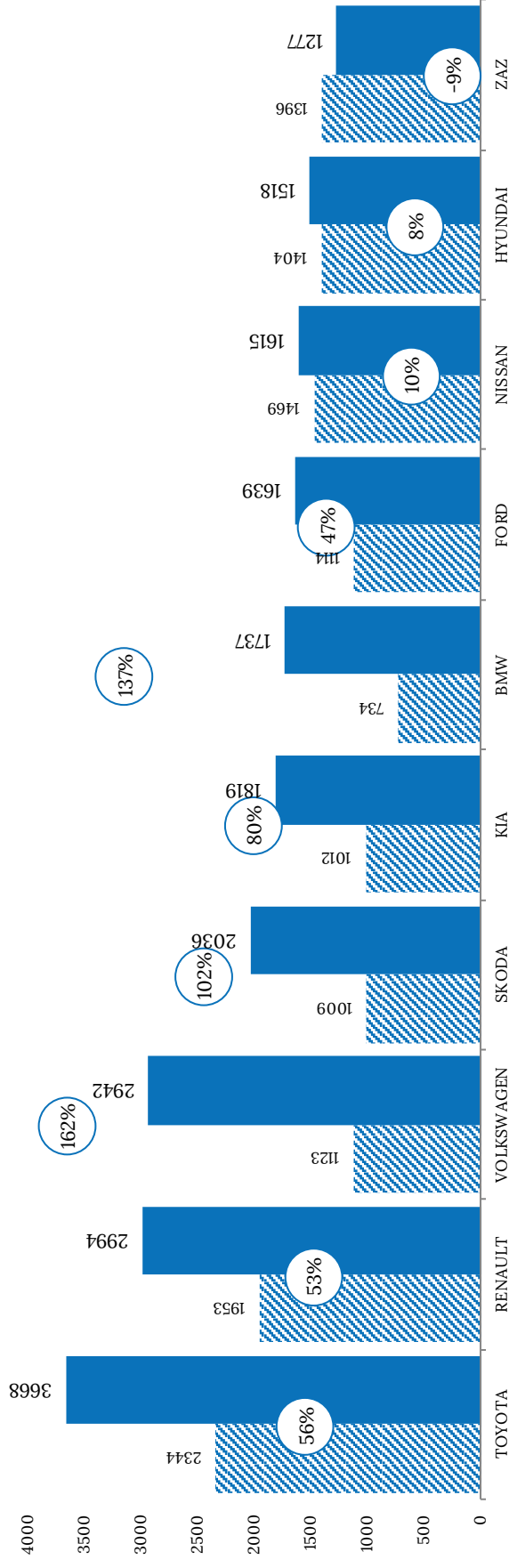
РЕЙТИНГ БРЕНДАВ: ЛЕГКОВІ АВТО

(Липень 2016, % ринку)



ПРОДАЖІ: ЛЕГКОВІ АВТО

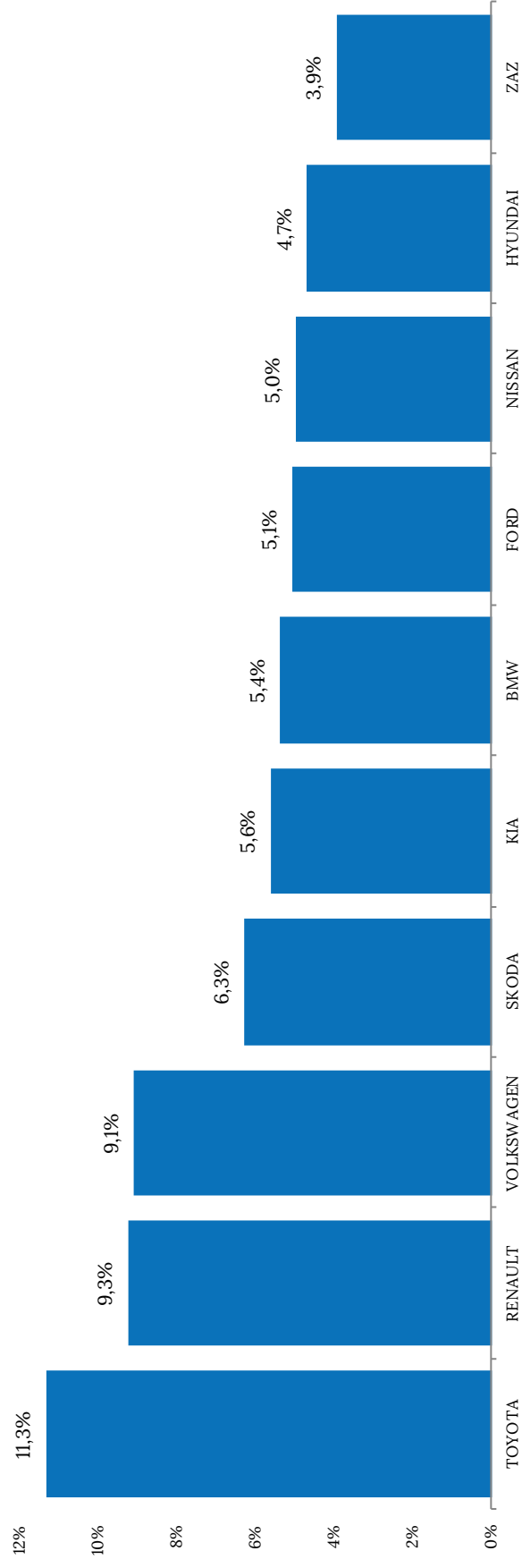
(Січень-липень 2015 та січень-липень 2016, штук та % росту місяць до місяця)



■ Січень-липень 2015 ■ Січень-липень 2016 ○ % росту (падіння) до попереднього періоду

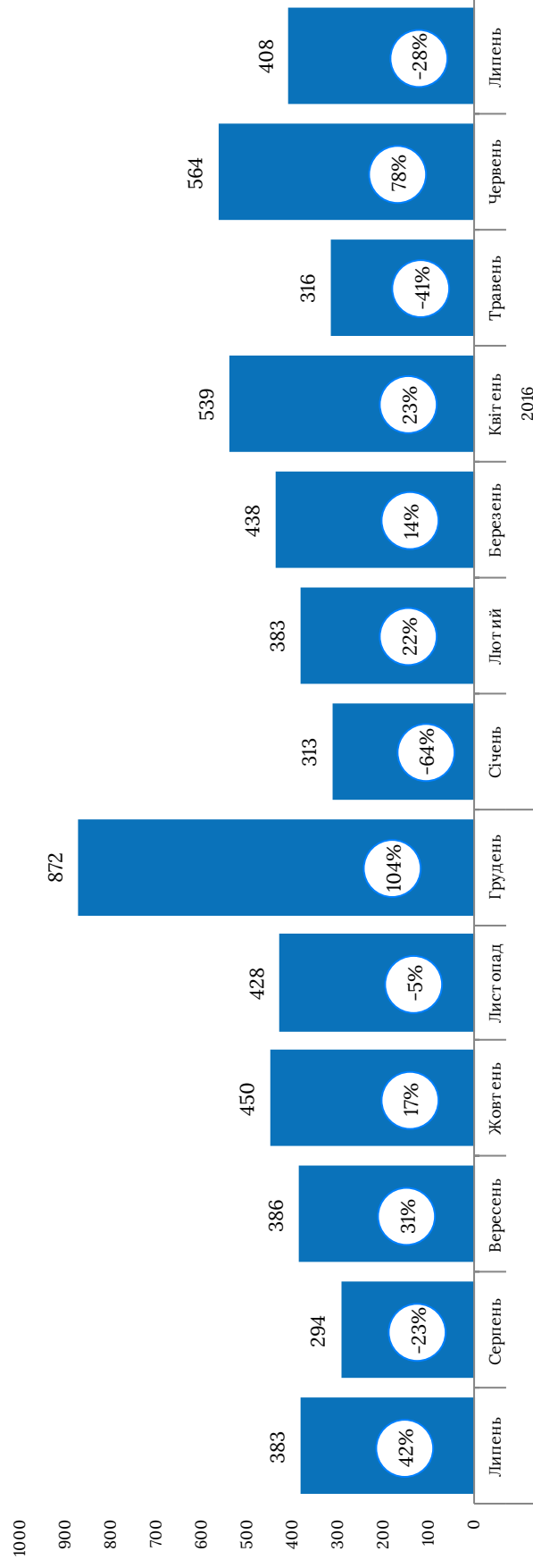
РЕЙТИНГ БРЕНДАВ: ЛЕГКОВІ АВТО

(Січень-липень 2016, % ринку)



ПРОДАЖІ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО

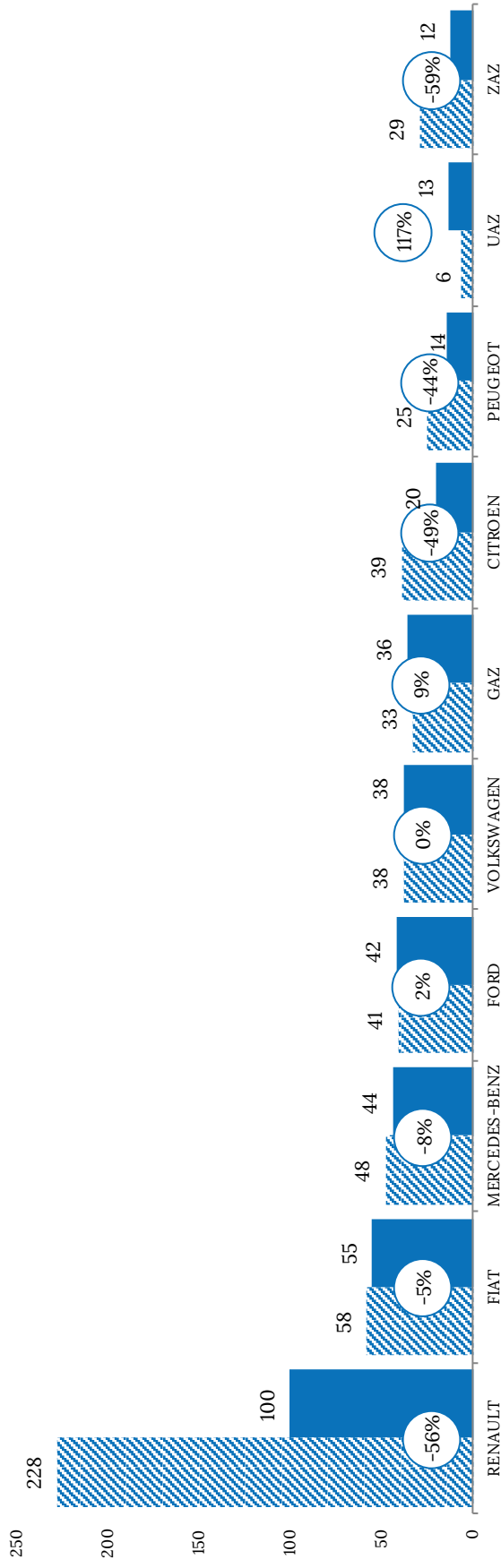
(Липень 2015 - липень 2016, % росту місяць до місяця)



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

ПРОДАЖІ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО

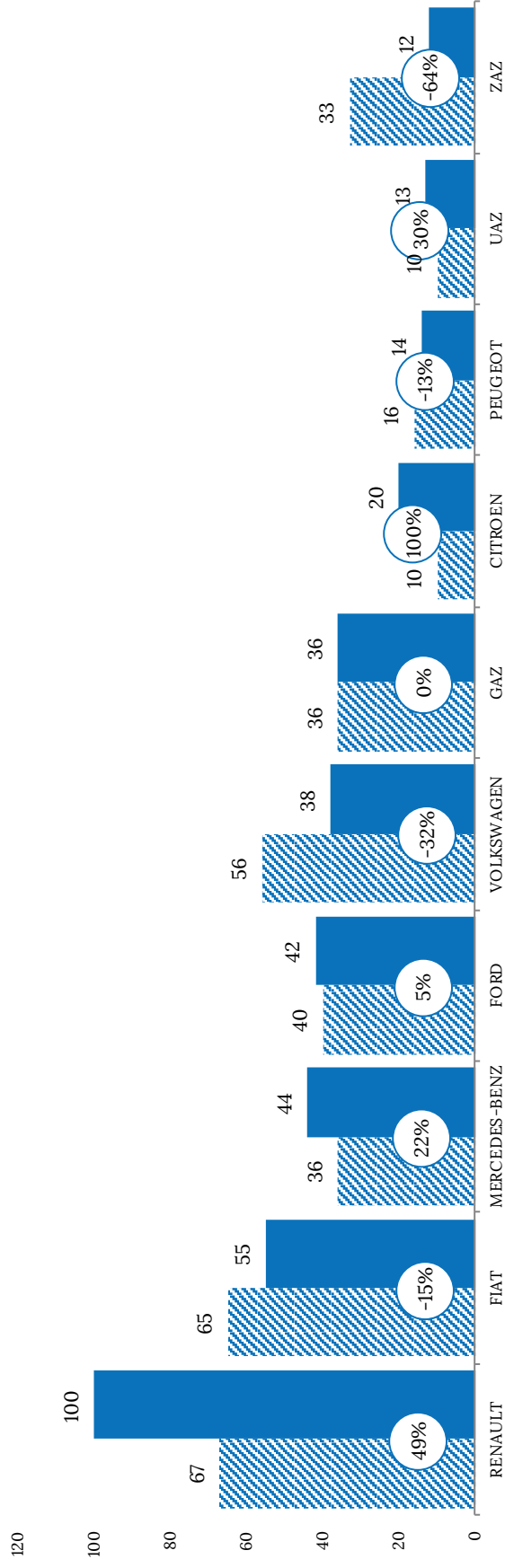
(Червень 2016 та липень 2016, штук та % росту місяць до місяця)



■ Червень 2016 ■ Липень 2016 ○ % росту (падіння) до попереднього періоду

ПРОДАЖІ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО

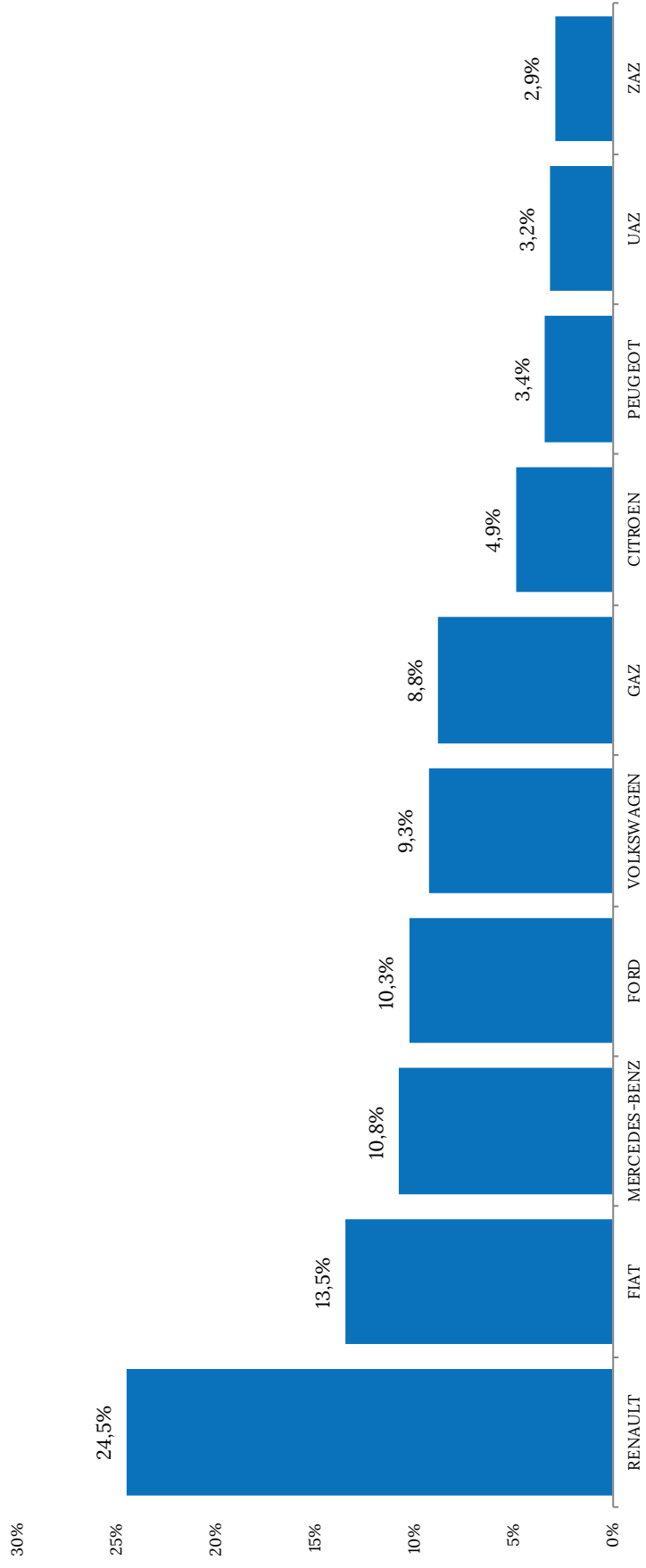
(Липень 2015 та липень 2016, штук та % росту місяць до місяця)



■ Липень 2015 ■ Липень 2016 ○ % росту (падіння) до попереднього періоду

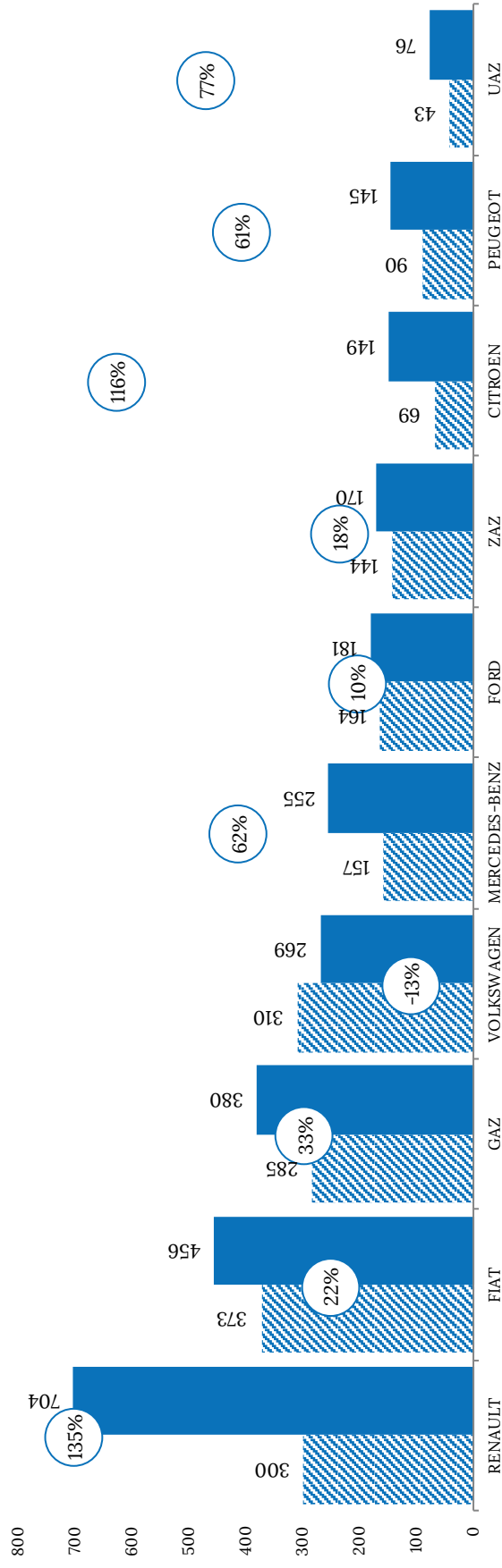
РЕЙТИНГ БРЕНДАВ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО

(Липень 2016, % ринку)



ПРОДАЖІ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО

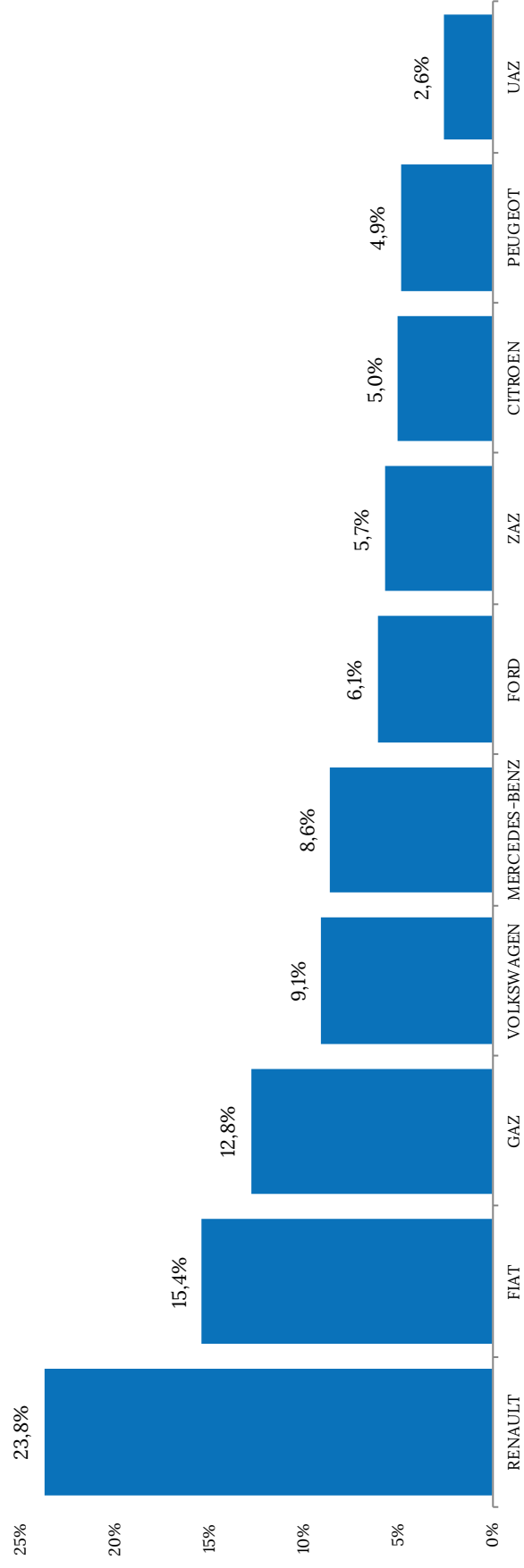
(Січень-липень 2015 та січень-липень 2016, шук та % росту місяць до місяця)



■ Січень-липень 2015 ■ Січень-липень 2016 ○ % росту (падіння) до попереднього періоду

РЕЙТИНГ БРЕНДАВ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО

(Січень-липень 2016, % ринку)





Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

№8 (37) від 22.08.16

**Офіційне видання Федерації роботодавців
автомобільної галузі України**

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

Росповсюджується безкоштовно в електронному вигляді.