



ФЕДЕРАЦІЯ РОБОТОДАВЦІВ  
АВТОМОБІЛЬНОЇ ГАЛУЗІ

№11 (52) ВІСНІК 2017

# Review

AUTOMOTIVE INDUSTRY

## МІСЦЕ ПІД СОНЦЕМ

Які перспективи розвитку вітчизняного автопрому?

## ЕЛЕКТРОМОБІЛЬНЕ СЬОГОДЕННЯ

Про що говорили на EV  
Forum 2017, проведеному в  
Києві.

## ГОТУЄМОСЯ ДО БУРІ

Що роблять у Верховній  
Раді для розвитку ринку  
електромобілів в Україні.

## ДОРОГОЮ ЦІНОЮ

Чим розплачуються українці  
за сумнівну можливість ввезти  
дешево, але старе авто?

## ЗАКРУЧУЮТЬ ГАЙКИ

Єврокомісія пропонує до 2030  
року знизити на третину викиди  
автомобілями вуглецю



Review  
AUTOMOTIVE INDUSTRY

№11 (52) від 28.11.17

**Офіційне видання Федерації роботодавців  
автомобільної галузі України**

Редактори:  
Чепіжко О.С.  
Каратаєва А.С.  
Загацька О.А.

[info@fra.org.ua](mailto:info@fra.org.ua)  
[fra.org.ua](http://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: [typical.if.ua](http://typical.if.ua)

## ЗАМІСТЬ ПЕРЕДМОВИ

Українська автомобільна галузь стоїть на роздоріжжі. Який шлях обрати, аби досягнути успіху – дискутували учасники Українського автомобільного форуму у Львові. І дійшли згоди, що реальною перспективою для вітчизняного автопрому є саме вектор на інтеграцію у європейську мережу постачальників. Більше того, розвиток країни у якості виробничого майданчика для глобальних гравців – можливо, останній шанс для України закріпитися у списку високотехнологічних країн.

Потяг у прогресивне століття вже відправляється. Від нас залежить, чи буде Україна повноправним учасником процесу, або залишиться осторонь, проводжаючи поглядом свої нереалізовані можливості.

Ще однією важливою подією став перший український EV Forum, що пройшов з метою

тиражування досвіду та ідей щодо розвитку українського електромобільного ринку.

Подібні зустрічі проводяться все частіше, і це є позитивним сигналом на фоні зростаючої зацікавленості екологічним транспортом у світі в цілому та в Україні зокрема. Тим більше, що наразі є усі передумови для створення сприятливого законодавчого поля щодо розвитку ринку електромобілів. У ВР вже зареєстровано 7 законопроектів, і на підході ще восьмий від Мінінфраструктури, який було презентовано навесні. Тож найближчим часом очікуємо на комплексний законопроект, що поєднає у собі оптимальні пропозиції для розвитку електричного транспорту в українських реаліях.

Як бачимо, це був місяць важливих подій, зустрічей та обговорень. І хтозна, можливо, вони стали точкою відліку нового етапу розвитку вітчизняного автопрому.

128,6%

ІНДЕКС ЦІН ВИРОБНИКІВ  
ПРОМИСЛОВОЇ ПРОДУКЦІЇ

108,2%

ОБОРОТ РОЗДРІВНОЇ  
ТОРГІВЛІ

114,6%

ІНДЕКС СПОЖИВЧИХ ЦІН

\* За січень-жовтень 2017 до січня-жовтня 2016 року. Аеростат



## МІСЦЕ ПІД СОНЦЕМ

Які перспективи розвитку вітчизняного автопрому?

Україна останнім часом демонструє інвестиційну активність в області виробництва автомобільних комплектуючих. Низькі виробничі витрати, дешева робоча сила (майже вдвічі менша порівняно з європейськими країнами) і можливість експорту до країн ЄС – хороші аргументи для інвесторів. З початку 2000-х років в Україні за участі іноземних партнерів було відкрито більше 30 заводів, які вже працюють на світовий автопром.

Переважна більшість цих заводів орієнтована на виробництво кабельних мереж для автомобілів з наступною поставкою на конвеєри європейських складальних автозаводів. Такі підприємства в нашій країні вже забезпечили робочими місцями десятки тисяч українців. Електропроводку для світового автопрому в Україні випускають Taiko Electronics, SEWS, Sumitomo Electric, Kromberg & Schubert, Forschner та ін. У січні-серпні 2017 року Україна експортувала лише проводів для свічок запалювання майже на \$885 млн (29%

всього експорту в машинобудуванні).

Ще кілька підприємств експортують інші види автокомпонентів – чохла на сидіння, акустику тощо. Українську продукцію використовують в BMW, Mercedes, Nissan, Ferrari, Porsche, Volkswagen, Opel, Audi, Fiat тощо.

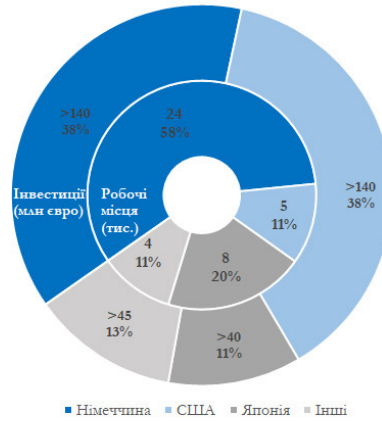
Головними світовими інвесторами в український автомобільний сектор є Німеччина, США та Японія. Автомобільні виробники з цих країн активно відкривають на території України свої підприємства та не збираються зупинятися на досягнутому.

Так, японська компанія Fujikura, що спеціалізується на виробництві електроустаткування, анонсувала відкриття підприємства на Вінниччині вже найближчим часом. Про це під час зустрічі з керівництвом Вінницької області у приміщенні ОДА заявили самі представники компанії. За їх словами, нове підприємство забезпечить робочими місцями близько 500 працівників.

## ІНВЕСТИРИ В АВТОМОБІЛЬНИЙ СЕКТОР УКРАЇНИ



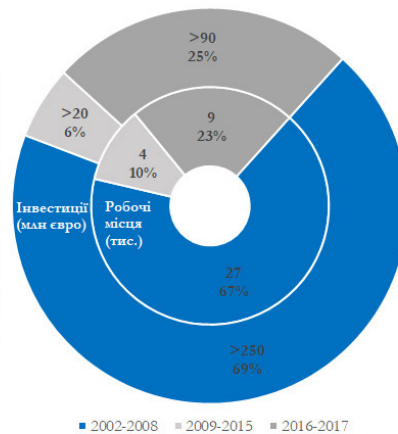
У РОЗРІЗІ КРАЇН-ІНВЕСТИТОРІВ



2001-2017

- > 20 компаній
- > 30 заводів
- > 40 тис. робочих місць
- > €360 млн інвестицій

У ЧАСОВОМУ РОЗРІЗІ



За даними Группе САТ та відкритих джерел інформації

Про плани відкрити власне виробництво повідомила ще одна японська компанія – Sumitomo Corp. Про це йшлося під час зустрічі керівництва Вінницької області та представників Японії – зокрема японського посла Сігекі Сумі. Перемовини із Sumitomo Corp наразі завершуються. За рік корпорація планує створити до 2 тисяч робочих місць, а в майбутньому – до 4 тисяч.

Розширюють виробництво і німецькі постачальники деталей для автомобільної промисловості. Ще у 2016 році Делегація німецької економіки в Україні заявила про наміри побудувати нові заводи у Західній Україні упродовж найближчих років та створити 9-10 тисяч нових робочих місць. І вже у 2016-2017 рр. в Україні з'явилося аж 5 підприємств з німецькими інвестиціями.

Відтак, найбільші світові виробники автомобільних компонентів готові відкривати та розвивати виробничі майданчики для обслуговування своїх глобальних OEM-клієнтів, використовуючи конкурентні переваги України. Маючи дешеву та кваліфіковану робочу силу, Україна цілком здатна стати великим постачальником не тільки комплектуючих, але й готових автомобілів у країні Європи. Свого часу такий шлях обрали для себе Чехія та Словаччина, і минулого року вони виробили більше мільйона автомобілів кожна, тим самим зайнявши одні з передових місць серед світових виробників.

Головне завдання України на сьогодні – підтримати такий вектор розвитку українського автомобілебудування у якості виробничого майданчика світових автомобільних концернів у сфері виробництва як автокомплектуючих, так і автомобілів європейських брендів.

Зокрема, до такого висновку дійшли учасники Українського автомобільного форуму «Прискорюючи інтеграцію України в європейську мережу

постачальників автомобілебудівної галузі», що відбувся 31 жовтня 2017 року у Львові. За підсумками роботи було прийнято «Звернення учасників Українського Автомобільного Форуму» до представників усіх гілок центральної та регіональної влади та наголошено про необхідність вдосконалення законодавчої бази в Україні, яка б підтримувала національного виробника, заохочувала інвесторів вкладати кошти в розвиток вітчизняного автомобілебудування та сприяла формуванню трудового потенціалу. Забезпечивши умови, не гірші, ніж у країнах з подібним підходом до розвитку автопрому, Україна зможе відродити конкурентоздатне національне автомобілебудування та зайняти своє місце під сонцем світової автомобільної індустрії.



## ДОРОГОЮ ЦІНОЮ

Чим розплачуються українці за сумнівну можливість ввезти дешево, але старе авто?

Проблема з автомобілями на іноземній реєстрації все ще залишається у «підвішеному» стані. І найгірше в поточній ситуації – це виникнення систем подвійних стандартів, які не мають права на існування. Ми виступаємо за ідею щодо дешевих автомобілів для українців, але не можемо не наголосити, що такі умови повинні бути рівними для усіх українських громадян. Правила гри, в даному випадку – законодавство, має бути однаковим для усіх.

Неврегульоване ввезення автомобілів з іноземною реєстрацією – це проблема не тільки учасників ринку, але також питання безпеки на дорогах. На жаль, в Україні кількість автомобільних аварій продовжує зростати. У середньому кожні 3-4 хвилини стається ДТП. За таких умов важливо щоб за кермом авто завжди були люди, у яких відсутня можливість «просто кинути авто і втекти у разі ДТП», адже цим часто зловживають водії автомобілів з іноземними номерами. На сьогодні ж маємо

невтішну статистику. За даними Національної поліції, в Україні у 2017 році було скоєно майже 8 тис. ДТП за участі автомобілів на іноземних номерах. При цьому тільки у вересні такі автомобілі потрапили в ДТП 852 рази, в результаті чого загинули 25 осіб.

Крім зростання аварійності на дорогах, масове неврегульоване ввезення старих автомобілів загрожує екологічній ситуації країни через велику кількість шкідливих викидів.

За можливість ввезти дешево, але старе авто, яке не відповідає діючим екологічним стандартам, українські громадяни платять занадто високу ціну. За даними звіту Всесвітньої організації охорони здоров'я від 2016 року, Україна посідає перше місце серед країн Європи за рівнем смертності від забруднення повітря на 100 тис. населення. Іншими словами, 17% смертності в Україні (а це 54 тис. українських громадян) пов'язане із забрудненим повітрям.

### Топ-5 країн з найвищою смертністю від забрудненого повітря

Україна	120
Болгарія	118
Білорусь	100
Росія	98
Арменія	92
Боснія та Герцеговина	92

■ Кількість смертей на 100 тис. осіб

За даними ВОЗ

І за таких умов фраза «проблема зависла у повітрі» набуває буквального значення.

Ми ж продовжуємо загострювати ситуацію лібералізацією ввозу старих автівок. В Україні наразі і так спостерігається катастрофічне старіння автопарку – станом на поточний рік середній вік автомобіля становить близько 19,6 років. Це найгірший показник в Європі. Тож, декларуючи гасло «Хочемо, як в Європі», треба пам'ятати, що це не лише можливість придбати автомобіль по доступній ціні, але й ряд зобов'язань.

Зокрема, тих, що стосуються зменшенню викидів автомобілями в атмосферу шкідливих речовин, чому не сприяє масове ввезення старих автомобілів, що не відповідають європейським екологічним стандартам.

Згадане гасло «Хочемо, як в Європі!» регулярно лунає від українців-поборників нерозмитненого ввозу автомобілів. Однак багато хто забуває, що експлуатація автомобіля у розвинених країнах Європи – задоволення не з дешевих, адже передбачає низку додаткових платежів.

З урахуванням обов'язкової страховки, податків (податок на володіння автомобілем, екологічний податок на величину викидів CO<sub>2</sub>), техогляду, палива, парковки, дорожніх зборів, регулярного сервісу, заміни шин та інших факторів загальна вартість користування авто в Європі виливається в кілька тисяч євро на рік. Для прикладу – згідно з результатами дослідження LeasePlan, вартість володіння власним авто у Німеччині складає близько 470 євро на місяць.

Чим старіше стає автомобіль, тим більше зростають витрати на його утримання. Таким чи-

ном, у країнах ЄС експлуатація старого авто не вигідна. І коли досягається точка неповернення, коли утримувати авто стає дорожче, ніж купити новий, – тоді авто потрапляє в коло інтересів польсько-литовського бізнесу. На початку літа литовська митниця перевірила близько 1,3 тис. вживаних автомобілів, і, за попередніми даними, 11% визнані відходами. Це означає, що такі імпортовані в Литву автомобілі повинні бути знищені або утилізовані як відходи. Натомість вони потенційно можуть потрапити на вулиці нашої країни.

Звертаючись до законодавства, зазначимо, що українці мають право на транзит терміном у 5 або 10 днів, а іноземці – на тимчасовий ввіз строком до 1 року. Прибічники нерозмитненого ввозу автомобілів вважають це дискримінацією та вимагають автомобілі, як у Європі. Втім, у Європі також при ввезенні автомобіля з іноземною реєстрацією строком більш ніж на півроку особа зобов'язана поставити ТЗ на реєстрацію та сплатити усі податки. Тож гасло «Жити, як в Європі» потрібно не декларувати, а виконувати.

З 1 серпня 2016 року вступив у силу закон №1389-VIII про багатократне зниження акцизів на старі іномарки. За три квартали 2017 року за цим законом було завезено 38,7 тис. легкових автомобілів, що у 5,7 разів більше, ніж в минулому році. Таким чином, лібералізація легального ввезення б/в автомобіля вже відбулася, і вона ефективно працює, відкриваючи достатньо можливостей, щоб, сплативши мінімальну кількість податків, легально ввезти автомобіль та бути офіційним його власником, а не відшукувати нові шпаринки у законодавстві.

Чим довше відтягується рішення проблеми, тим більше негативних наслідків вона може мати. Необхідно запровадити умови, коли придбати авто легально стане вигідніше, ніж нелегально. Це можуть бути як стимули для легального бізнесу, так і створення перешкод для порушників. Держава не повинна загравати з тими, хто створює умови для узаконення порушень. Навпаки, вона має стимулювати тих, хто виконує ці правила. В іншому випадку сенсу їх дотримуватися не буде.



## ЕЛЕКТРОМОБІЛЬНЕ СЬОГОДЕННЯ

Про що говорили на EV Forum 2017, проведеному в Києві.

фото: hercars.com.ua

Що відбувається у «потоїбиччі розетки»? Насправді – дуже багато. Електромобілі – це не лише звичні погляду Nissan Leaf або «техно-іграшки» Tesla. Зміна парку традиційних авто з двигуном внутрішнього згоряння на електрокари, яка почалася вже зараз, тягне за собою створення нових видів бізнесу і трансформування існуючих, нові інженерні розробки, нові стандарти, нові комерційні рішення. Про що ж говорили учасники EV Forum 2017, який пройшов 31 жовтня в Києві при підтримці [AUTO.RIA](http://AUTO.RIA)?

### Зарядна інфраструктура

Більшість власників електромобілів, як повідомляли спікери, що працюють в секторі розвитку мережі зарядних станцій, заряджають свої автомобілі вдома. Так зараз роблять близько 95% власників електрокарів. Наявність публічних зарядних станцій (ЗС), на сьогоднішній день, служить свого роду «фактором впевненості» для тих, хто тільки планує придбати машину на електротязі. Але з часом ситуація змінюватиметься – по мірі збільшення кількості ЗС, особливо розташованих не в містах, а на трасах, кількість їх користувачів теж зростатиме.

Крім цього, мало не щодня збільшується за-

пас ходу нових моделей електричних авто, що вимагає більшої кількості станцій швидкої зарядки. Через кілька років, цілком ймовірно, домашня розетка буде використовуватися все менше, а більшу популярність отримуватимуть потужні спеціалізовані ЗС.

Підприємцям (в першу чергу – власникам готелів, ресторанів, супермаркетів) слід вже зараз подбати про встановлення «чарджерів» на своїх парковках. Доповідачі форуму рекомендують власникам такого бізнесу доступ до своїх ЗС робити безкоштовним – як до Wi-Fi або санвузла – для більшого комфорту своїх відвідувачів, яких ставатиме все більше, разом із зростанням парків електроавто в місті або трафіку транзитних «електричок».

Є й інший напрямок – послуги платної зарядки. Існує ряд рішень для таких комплексів. Зарядні станції з'єднуються з керуючим сервером, який вмикає та вимикає ЗС, отримує інформацію про використаний час і «прокачані» через пристрій кіловати електроенергії. До сервера, за допомогою смартфона і спеціальної програми, приєднуються власники електромобілів. З додатку можна дізнатися, зайнята чи вільна певна ЗС, забронювати її на потрібний час, оплатити отримані послуги.



Зрозуміло, що платні станції передбачають підтримку основних типів роз'ємів і стандартів «швидкої» зарядки.

Варто зазначити, що більшість презентованих рішень створюються українськими підприємцями, з використанням високоякісних імпортованих комплектуючих та адаптацією техніки під наші кліматичні умови і енергомережі.

### Логістика

Поки більшість доступних електромобілів мають запас ходу в межах 100-200 кілометрів, у комерційній діяльності їх доцільно використовувати для транспортування вантажів, в рамках так званої «першої і останньої милі».

На практиці це означає (наприклад) забір посылки від відправника, і доставку її на центральний склад. І зворотний хід – доставку від центрального складу до дверей клієнта.

Також на форумі були презентовані практичні напрацювання для служб кур'єрської доставки з використанням електровелосипедів і електроскутерів. Ці транспортні засоби набагато дешевші автомобілів, вони більш маневрені, не потрапляють в «пробки» і відмінно підходять для доставки їжі, невеликих поштових посилок, товарів, документів, квитків і т.п.

Використання парку електротранспорту в логістиці «першої і останньої милі» дозволяє отримати істотну економію коштів на паливі, застосування «змішаних» парків, що складаються з електровелосипедів і електромобілів дає більше гнучкості при наданні послуг і меншу залежність від кліматичних умов, стану доріг, їх завантаженості.

### Громадський транспорт

Важливо, щоб під час загального захоплення легковими електромобілями не пішов у тій великий транспорт – хоча б міський.

Позитивний сигнал: у Києві на придбання громадського електротранспорту планується виділяти до 2020 року не менше 30%, а до 2025 – 100% коштів. При цьому мова йде про заміну дизельних автобусів «маршруток» на електробуси.

А от що не зовсім добре – тролейбуси, парками яких володіють чимало міст, і далі залишаються осторонь. Слід нагадати, що ставка мита на імпорт тролейбусів становить 15% (11,3% з ЄС) і при розмитненні застосовується ПДВ. Якщо вже говорити про комплексне вирішення питань екологічно-безпечного транспорту, про «рогатих» варто подбати не менше, ніж про інші види «електричок».

### Нові електромобілі

Чому досі деякі популярні легкові електрокари неможливо купувати в офіційних дилерів марки?

Питання часто впирається в необхідність вкладати кошти в придбання спецобладнання для СТО, навчання персоналу, закупівлю складу запчастин... Тому окремі популярні електромобілі можна купити лише «з рук», але не в салоні.

І все ж, електрокари будуть продаватися – і вже продаються – в Україні офіційно і з гарантійною підтримкою. Мова йде про Renault, BMW, Hyundai. На форумі представники цих брендів в Україні заявили про свою готовність до постачання нових електричних моделей своїх марок. Сподіваємося, що цей приклад підштовхне до більш активних дій і решту імпортерів.

### Резюме

EV Forum 2017 зібрав не тільки ентузіастів, любителів електромобілів, але й підприємців, представників автобізнесу, промисловості, законодавчої та виконавчої влади. Спікери змогли донести свої ідеї, плани, інформацію про практичні рішення до слухачів, а ті, в свою чергу, отримали теми для осмислення: як не пропустити важливі зміни на авторинку, як застосувати ту чи іншу пропозицію на свою користь, для комерційної діяльності...

Зростання інтересу до електромобілів, збільшення їх парку – тільки початок великих змін. І, зрозуміло, що завжди виграє той, хто до змін готовий і володіє інформацією. Втім, навіть з цього огляду форуму зрозуміло: правильно говорити не «електромобільне майбутнє», а «електромобільне сьогодні». І не марнувати час: бізнес зволікань не прощає.



## ГОТУЄМОСЯ ДО БУРІ

Що роблять у Верховній Раді для розвитку ринку електромобілів в Україні.

Процес, що розтягнувся вже на кілька років, нагадує море: буває штіль, бувають хвилі, а часом трапляються навіть бурі. Після скасування мита на електромобілі (ЕА), настало тривале затишшя. Однак досі діють ПДВ та акциз на імпорт електроавто, не кажучи про «призабуті» ідеї про власне виробництво, підтримку розвитку інфраструктури для ЕА і підвищення зацікавленості населення в покупці екологічно-безпечного транспорту.

На днях затишшя змінилося хвилюванням, точніше – однією величезною хвилею, що складалась з цілих семи законопроектів, присвячених тематиці електромобілів, пише **AUTO.RIA**. Хвиля вийшла настільки сильною, що мало не зміла всю ідею розвитку ринку електромобілів цілком – чим більше документів, тим більше часу доведеться витратити на їх проведення через профільні комітети, обговорення, внесення правок...

Загалом, настав момент, коли розмаїття ідей і пропозицій вже працюють не на користь. Щоб не витратити цей час даремно, було вирішено провести засідання робочої групи при Комітеті Верховної Ради з питань митної та податкової політики. Мета - визначити єдиний варіант за-

конодавчого кейса, який отримає максимальну підтримку всіх сторін, і, відповідно, найбільші шанси на голосуванні в сесійній залі.

### Цікаве

В Україні є значні поклади літію (приблизно 164 тисячі тонн) – металу, який використовується як при виробництві батарей для дрібної техніки (смартфонів, ноутбуків), так і АКБ для електромобілів.

Поки всі родовища знаходяться в стані «greenfield», тобто просто у вигляді полів з документацією про те, що геологічна розвідка проведена. Але, якщо не робити нічого – таким буде й результат. Крім того, якщо вдасться налагодити власний видобуток літію для автопромисловості – Україна цілком зможе скласти конкуренцію навіть світовим виробникам електромобілів: зараз цей метал від місця видобутку сировини до заводу з переробки і потім до акумуляторної фабрики здійснює кругосвітню подорож, що явно не здешевлює весь процес і, відповідно, кінцевий продукт. Буде свій літій – з'явиться шанс виробляти доступні електромобілі, які можна буде експортувати та за кордон.

## Про виробництво

«Згода є продукт при повному несупротиві сторін», – говорив один з героїв роману «12 Стільців» І. Ільфа та Є. Петрова. Важливо, що цей продукт, здається, є і в питанні зміни законодавства, що стосується електромобілів: на засіданні робочої групи були присутні представники як виробників, так і імпортерів автомобілів, і всі одноставно підтримують ідеї, запропоновані для розвитку цього ринку. А якщо немає спротиву, тим більше серед конкурентів, значить шанси насправді чималі.

Важливо ще й те, що терміни підтискають: поки у нас тривають обговорення, у сусідній Польщі йде підготовка до запуску виробництва електрокарів, а також ходять цілком обґрунтовані чутки про будівництво великого заводу Tesla в Європі, і, якщо не прищвидитись – увійти в новий сегмент ринку буде вкрай складно, якщо не беззмістовно.

## Для скептиків

Робоча сила в Україні (сподіваємося, що це тимчасово) в 2,8 рази дешевша, ніж у Китаї. Додайте відстань та витрати на логістику – і неважко прикинути, що налагодження виробництва електромобілів в Україні насправді має сенс.

Крім того, Україна вже є досить серйозним постачальником комплектуючих для складальних автозаводів великих світових корпорацій.

Тобто, якщо підійти до справи з розумом і при цьому не створити «побічних ефектів» – кінцевий споживач, український громадянин, зможе купувати недорогі електромобілі, це раз, а два – дихати чистішим повітрям, в якому ставатиме все менше вихлопних газів від автомобілів з ДВЗ.

## Зупиніть друкарську машину

Що робити з масою накопичених законопроектів по темі? Вже є сім законодавчих ініціатив щодо електромобілів, які зараз перебувають на розгляді у Верховній Раді. Ще один, восьмий варіант запропонувало МІУ. Саме він, як найбільшій та «прохідний» за результатами обговорення на робочій групі, і

прийнятий за основу.

Цей ескізний проект закону, за результатами обговорення, влаштував всіх присутніх, і після внесення невеликих коректив, найближчим часом буде поданий на реєстрацію у ВР. Було запропоновано встановити нульовий акциз і скасувати ПДВ на імпорт електромобілів, а також електричних вантажівок (у них, до речі, досі немає «свого» коду УКТ ЗЕД), електромотоциклів і велосипедів. Передбачені податкові пільги на зарядні станції, імпорт комплектуючих для виробництва електротранспорту, особливі умови для автопідприємств, які експлуатують парки електромобілів, деякі зміни в ПДР, що нададуть певні преференції власникам електричних авто і багато іншого.

## Коли?

Роберт Горват, народний депутат, керівник робочої групи ВР з питань масштабного розвитку ринку ЕА в Україні, сказав кореспонденту AUTO.RIA: «На відміну від 7 депутатських законопроектів, міністерський передбачає не тільки стимулювання продажу імпортованих електромобілів, але і створення передумов для розвитку виробництва в Україні.

В Європі швидкими темпами зростає попит на комплектуючі для електрокарів, наприклад на літій-іонні акумулятори, і ми маємо всі шанси для зайняття своєї ніші на цьому ринку. Тому питання варто розглядати комплексно, з урахуванням пропозицій всіх учасників робочої групи. Думаю, найближчим часом допрацьований законопроект буде зареєстрований у Верховній Раді і до кінця року постараємося проголосувати його хоча б у першому читанні».

Отже, штиль і хвилювання закінчилися – пора готуватися до бурі. Спочатку, сподіваємося, до бурі аплудисментів у сесійній залі ВР та від фанатів електромобілів, а далі – до бурі бізнес-технологічної, коли будуть зроблені практичні кроки для запуску в серійне виробництво доступних електромобілів, оснащених батареями з українським літєм, а в автосалонах, крім авто місцевого виробництва, будуть також машини зарубіжних марок, зрозуміло, з привабливими цінками.



## ЗАКРУЧУЮТЬ ГАЙКИ

Єврокомісія пропонує до 2030 року знизити на третину викиди автомобілями вуглецю

fotos: dzerkalo.media

До 2030 року європейські автовиробники мають знизити рівень викидів вуглецю новими автомобілями на 30 відсотків, вважають у Єврокомісії. Там також пропонують заохочувати виробництво електромобілів, повідомляє DW.

Автовиробників у ЄС можуть зобов'язати до 2030 року знизити на 30 відсотків обсяг викидів вуглецю новими автомобілями. Таку пропозицію внесла Єврокомісія (ЄК) в так званому "транспортному пакеті", який оприлюднили в середу, 8 листопада. На шляху до різкого зниження рівня викиду газів Єврокомісія пропонує автовиробникам до 2025 року знизити обсяг викидів вуглецю на 15 відсотків.

Нині в ЄС майже чверть усіх викидів вихлопних газів потрапляють у атмосферу внаслідок користування транспортом, заявив у цьому контексті віце-президент Єврокомісії Марош Шефчович. Пропозиції ЄК спрямовані на виконання положень Паризької кліматичної угоди. Окрім того, йдеться про можливість для європейських автовиробників залишатися конкурентоздатними на тлі прогнозованого зростання популярності електроавтомобілів.

При цьому Брюссель не планує запроваджувати квоти на виробництво електроавтомобілів. Єврокомісія натомість пропонує розробити систему заохочень для автовиробників, які розширяють виробництво електрокарів.

Пропозиції також враховують сучасні тенденції автомобільної промисловості, як-от низький обсяг продажу електромобілів у Європі, та той факт, що виробники електромобілів створюють робочі місця в інших частинах світу, зокрема у США, заявив комісар ЄС із питань клімату Мігель Аріас Канете.

Пропозиції Єврокомісії дозволяють автовиробникам самостійно вирішувати, які технології застосовувати, щоб виконувати нові норми щодо обсягів шкідливих викидів у атмосферу, додав Канете. Щоб "транспортний пакет" набув чинності, його мають підтримати Європарламент і парламенти всіх країн-членів ЄС.

Згідно з проектом пропозиції, якщо автовиробники порушать припис, їм загрожуватиме штраф у розмірі 95 євро за кожен грам CO<sub>2</sub> вище ліміту і за кожне нове транспортний засіб, зареєстрований в даному році. Європейські автовиробники лобіювали мета зі скорочення викидів, встановлену на рівні 20%, і закликали до того, щоб дотримання було обумовлено споживчим попитом на електромобілі.

Беручи до уваги стурбованість автовиробників, ЄК має намір виділити 800 млн євро для підтримки розгортання пунктів зарядки для електромобілів і 200 млн євро на розробку батарей.

## НОВИНИ ФЕДЕРАЦІЇ

### Голова ФРА взяв участь в Українському автомобільному форумі

На Форумі представники українського бізнесу та влади спільно з керівниками регіональних і національних відділень світових виробників автокомпонентів розглянули шляхи розвитку вітчизняної автомобільної промисловості та обмінялися досвідом і думками.

### Офіційне звернення ФРА та Асоціації Укравтопром за результатами Автомобільного Форуму у Львові

У Зверненні наголошено про необхідність вдосконалення законодавчої бази в Україні, з метою підтримки національного виробника, заохочування інвесторів вкладати кошти в розвиток вітчизняного автомобілебудування та сприяння зайнятості та забезпечення кадрами.

### Представники ФРА взяли участь в обговоренні законопроектів щодо розвитку електромобілів в Україні

Було розглянуто законодавчі ініціативи, що спрямовані на розвиток електротранспорту в Україні та вирішено до кінця поточного року підготувати та зареєструвати у Верховній Раді комплексний законопроект щодо стимулювання розвитку електромобілів в Україні.

### Представники ФРА взяли участь в обговоренні проекту Закону України «Про промислову політику»

На обговорення було винесено проект Закону України «Про промислову політику», розроблений Департаментом промислової політики Федерації роботодавців України для гармонізації українського законодавства. Серед учасників засідання були представники влади, громадських організацій та підприємці у сфері промисловості.

### Представники ФРА взяли участь у VII Міжнародному форумі «Дні Польсь-

Щорічний міжнародний бізнес-форум проходить вже четвертий рік поспіль та об'єднує представників влади та бізнес-спільноти України і Польщі з метою розвитку польсько-українських торгово-економічних відносин, пошуку і реалізації бізнес-проектів та сприяння зростанню притоку інвестицій в українську економіку.

## ВИРОБНИЦТВО

За попередніми даними асоціації “Укравтопром”, в жовтні 2017 року на українських заводах були вироблені 944 автотранспортні засоби, що на 90,3% більше результату торішнього жовтня, і на 14,8% перевищує вересневий показник цього року.

У загальному обсязі автовиробництва більшу частину становили легкові автомобілі, яких було випущено 835 шт.: +21,2% до вересня і +91,5% до жовтня минулого року.

Жовтнєве виробництво автобусів – 61 шт., такий обсяг на 16,4% менше показника вересня, але на 27,1% перевищує результат торішнього жовтня.

Також в звітному місяці було вироблено 48 вантажних автомобілів (в основному виробництва ПАТ “ЗАЗ”), що в чотири рази перевищує показник жовтня минулого року, але при цьому на 20% менше показника попереднього місяця. Нагадаємо, що ПАТ “АвтоКРАЗ” з нез’ясовних причин перестав розкривати інформацію про обсяги виробництва своїх автомобілів з серпня минулого року.

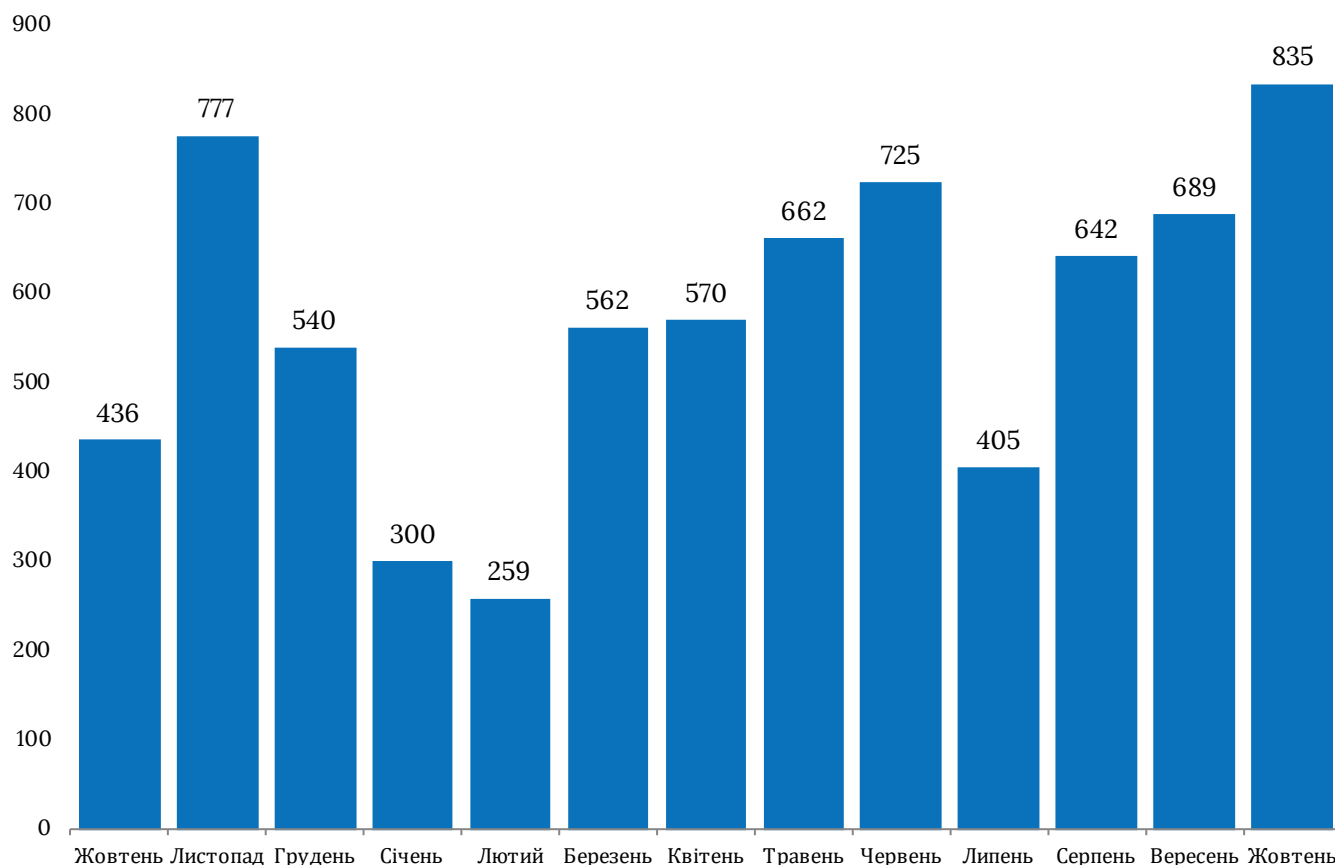
Всього за десять місяців 2017 року Україні було вироблено 6640 автотранспортних засобів, що на 79% більше торішнього результату. З них:

Легкові автомобілі – 5649 шт. (+86,9% до аналогічного періоду минулого року).

Комерційні автомобілі – 394 шт. (-20,6% до апмр).

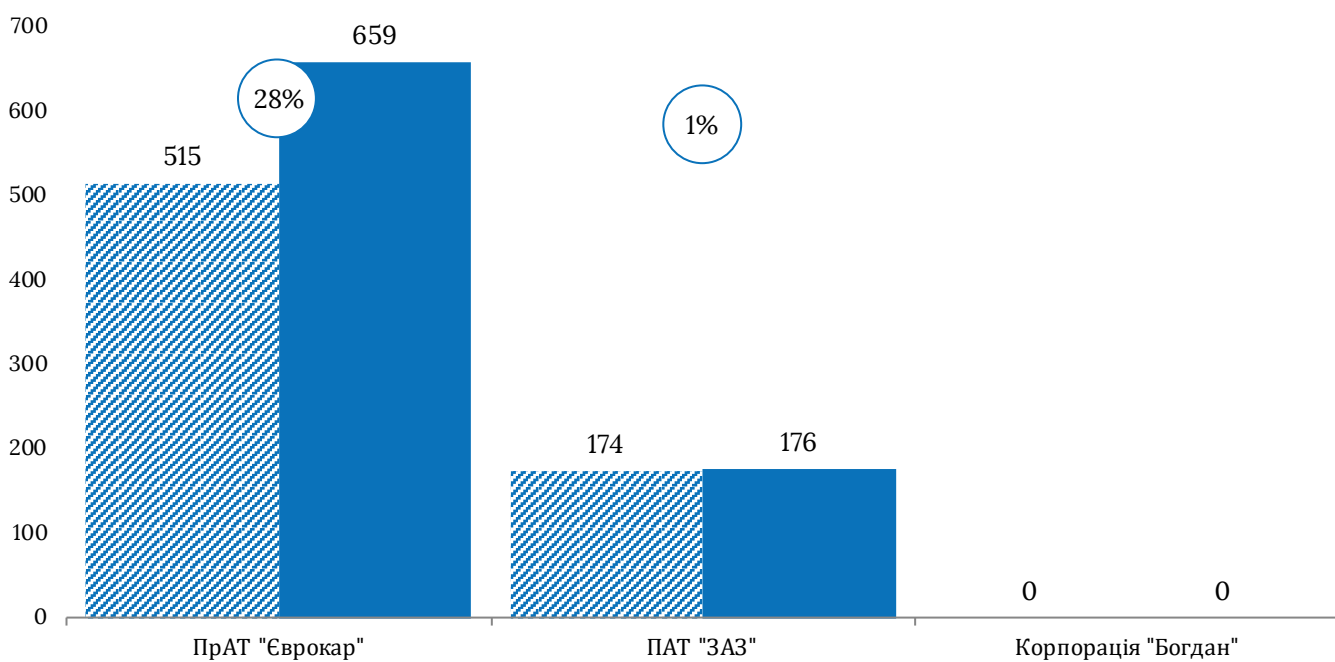
Автобуси – 597 шт. (+214,2% до апмр).

## ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО



## ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

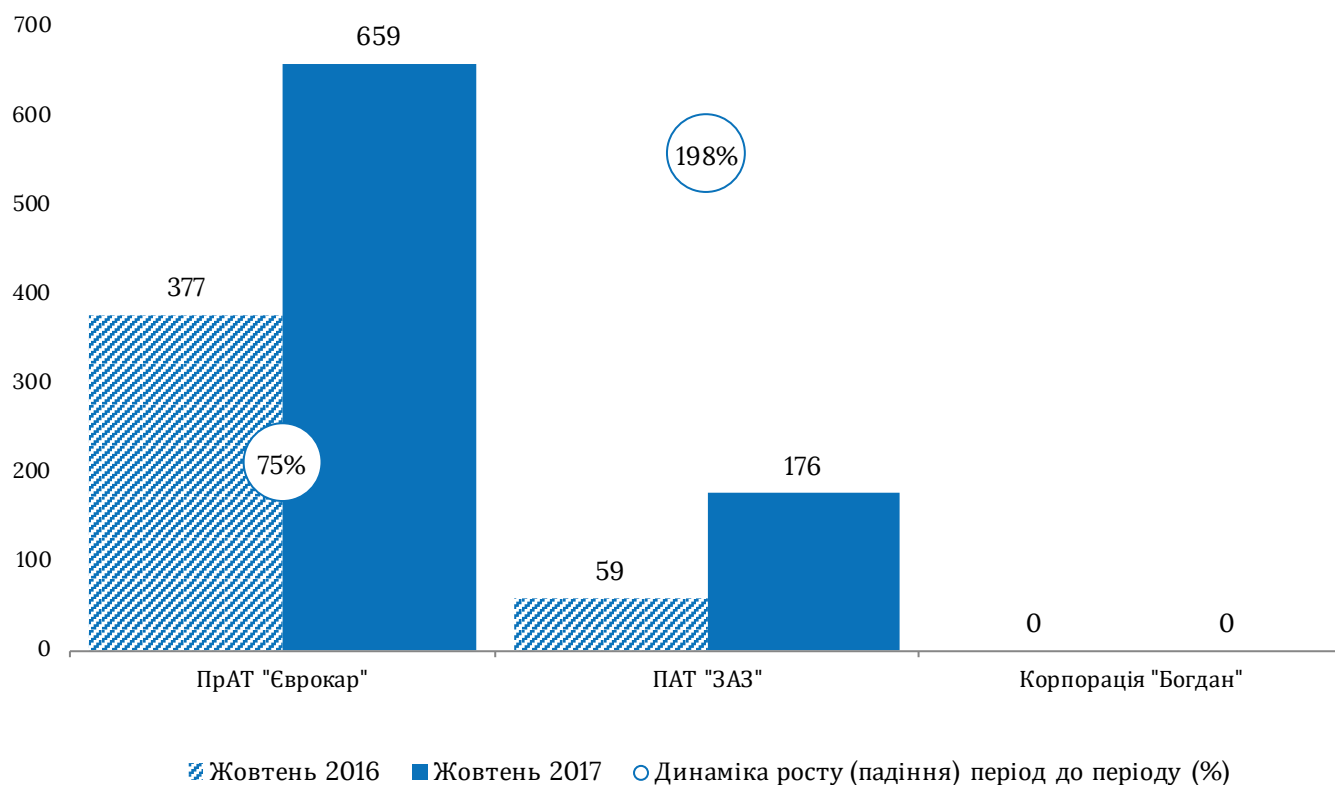
(Вересень 2017 р. - жовтень 2017 р., шт. та % росту період до періоду)



▨ Вересень 2017 ■ Жовтень 2017 ○ динаміка росту (падіння) період до періоду (%)

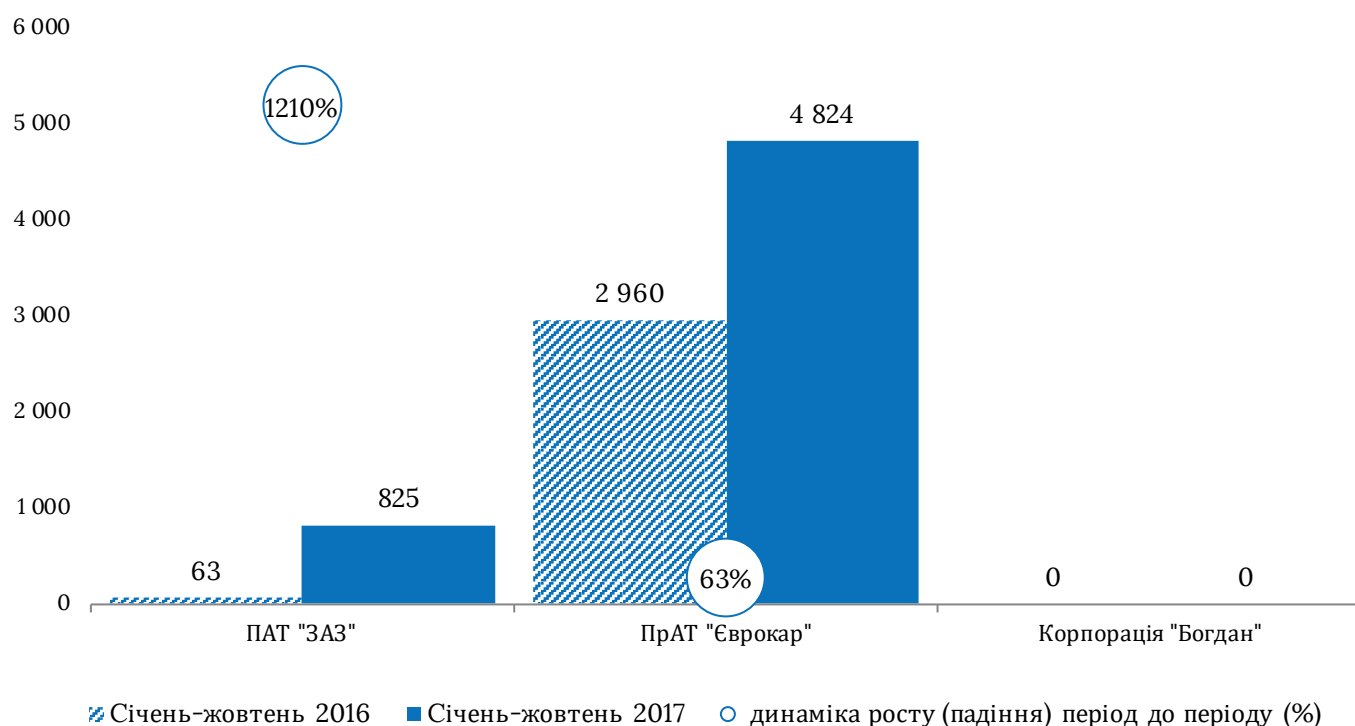
## ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

(Жовтень 2016 р. - жовтень 2017 р., шт. та % росту період до періоду)



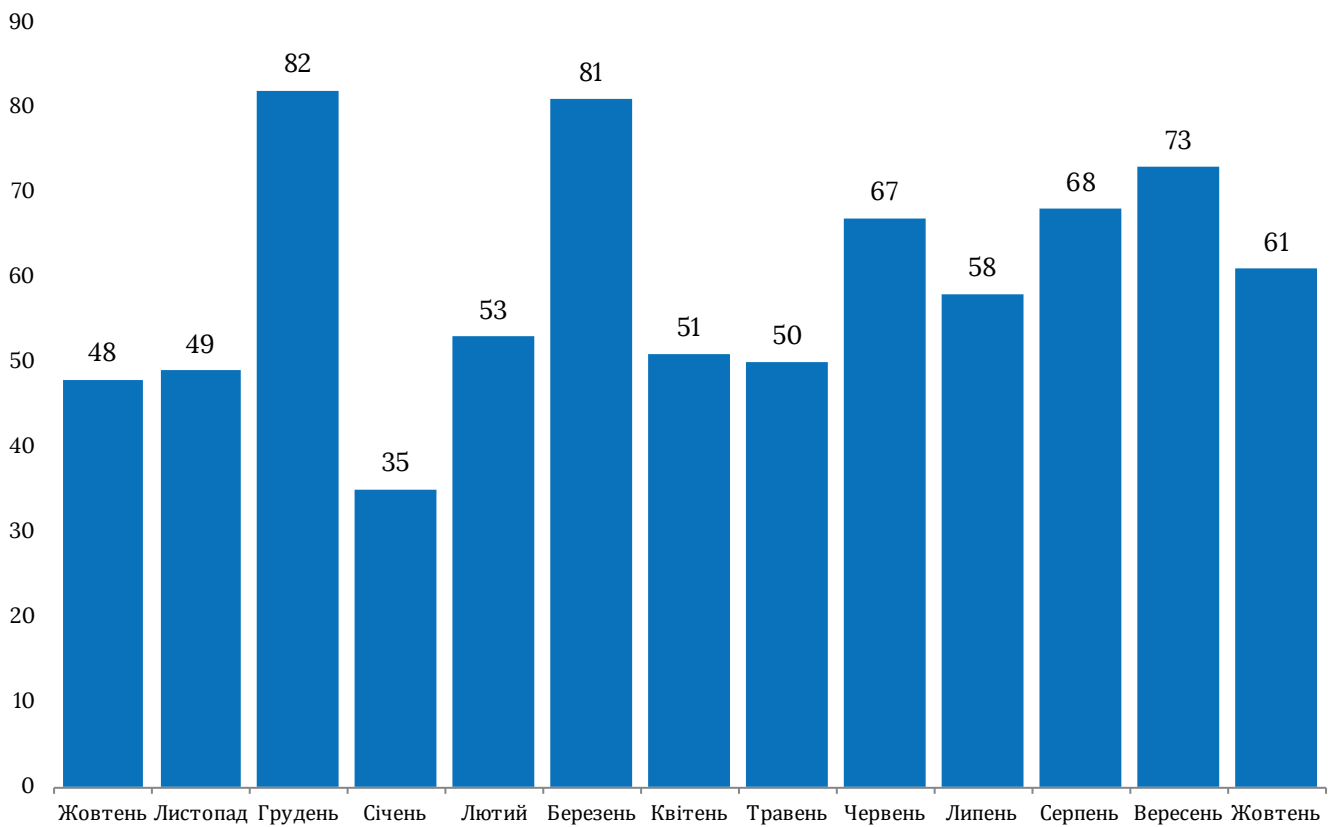
## ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

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



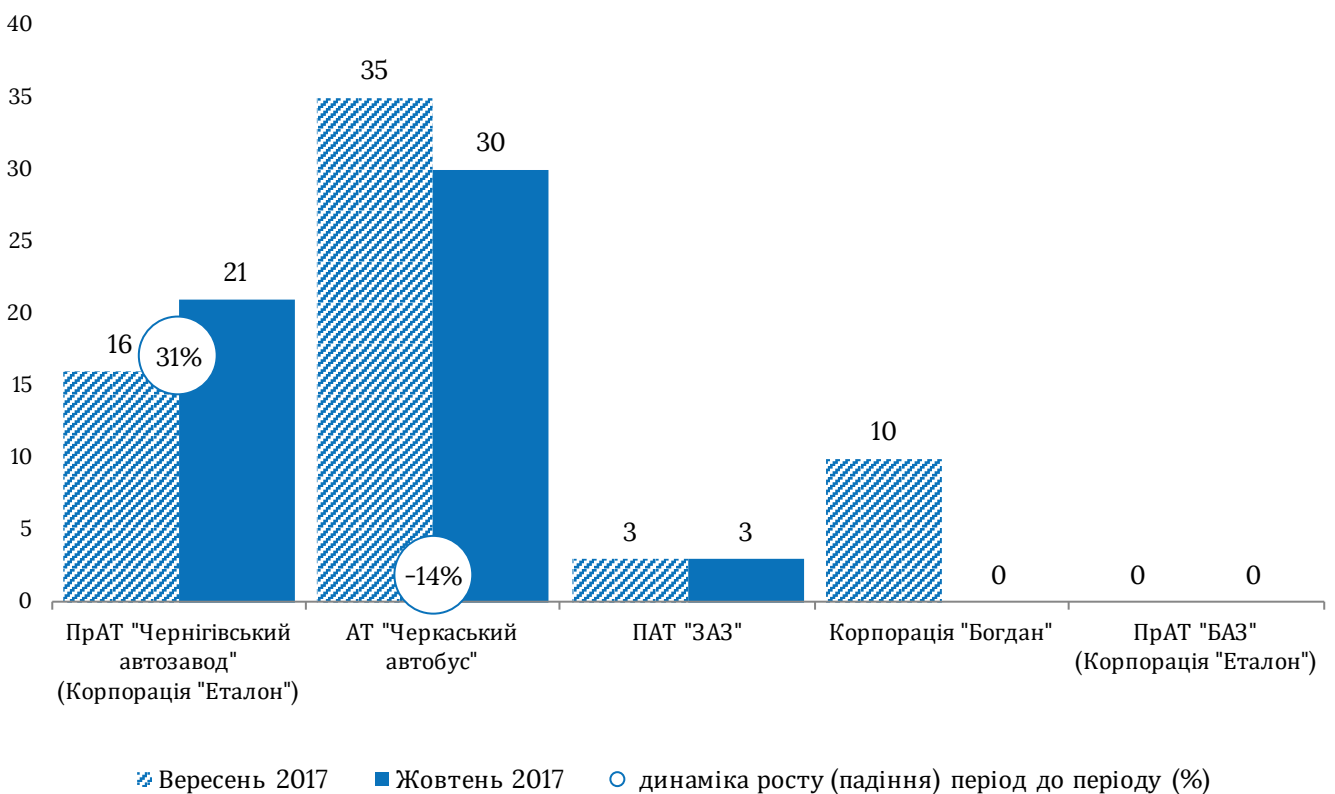


## ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ



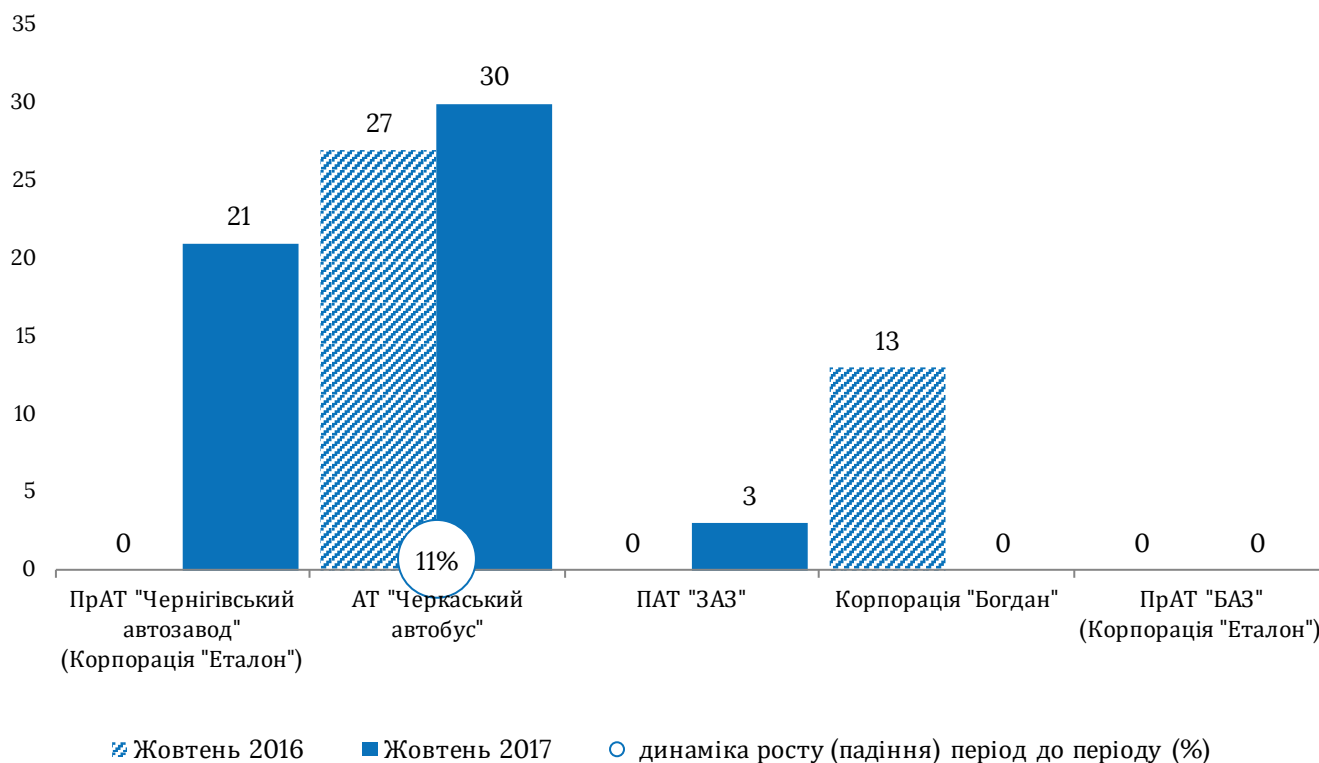
## ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

(Вересень 2017 - жовтень 2017, шт. та % росту період до періоду)



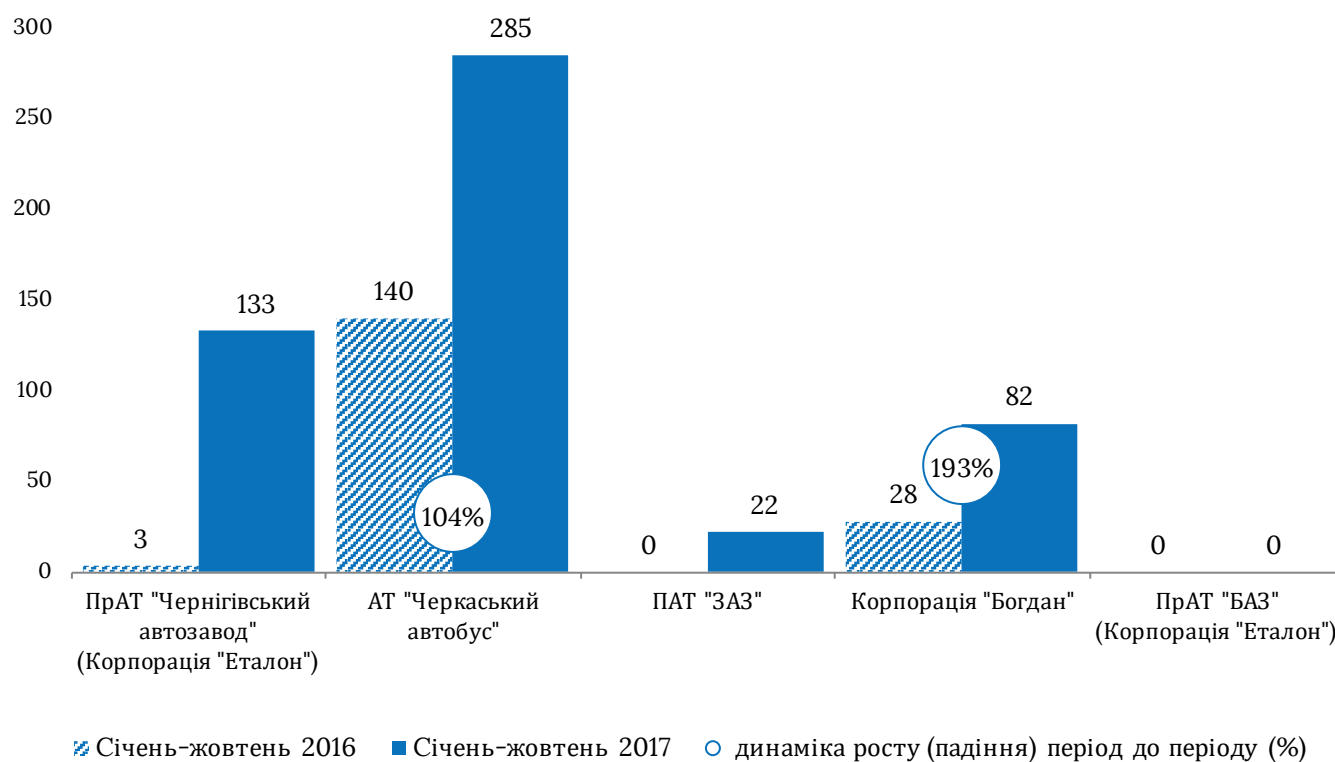
## ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

(Жовтень 2016 - жовтень 2017, шт. та % росту період до періоду)

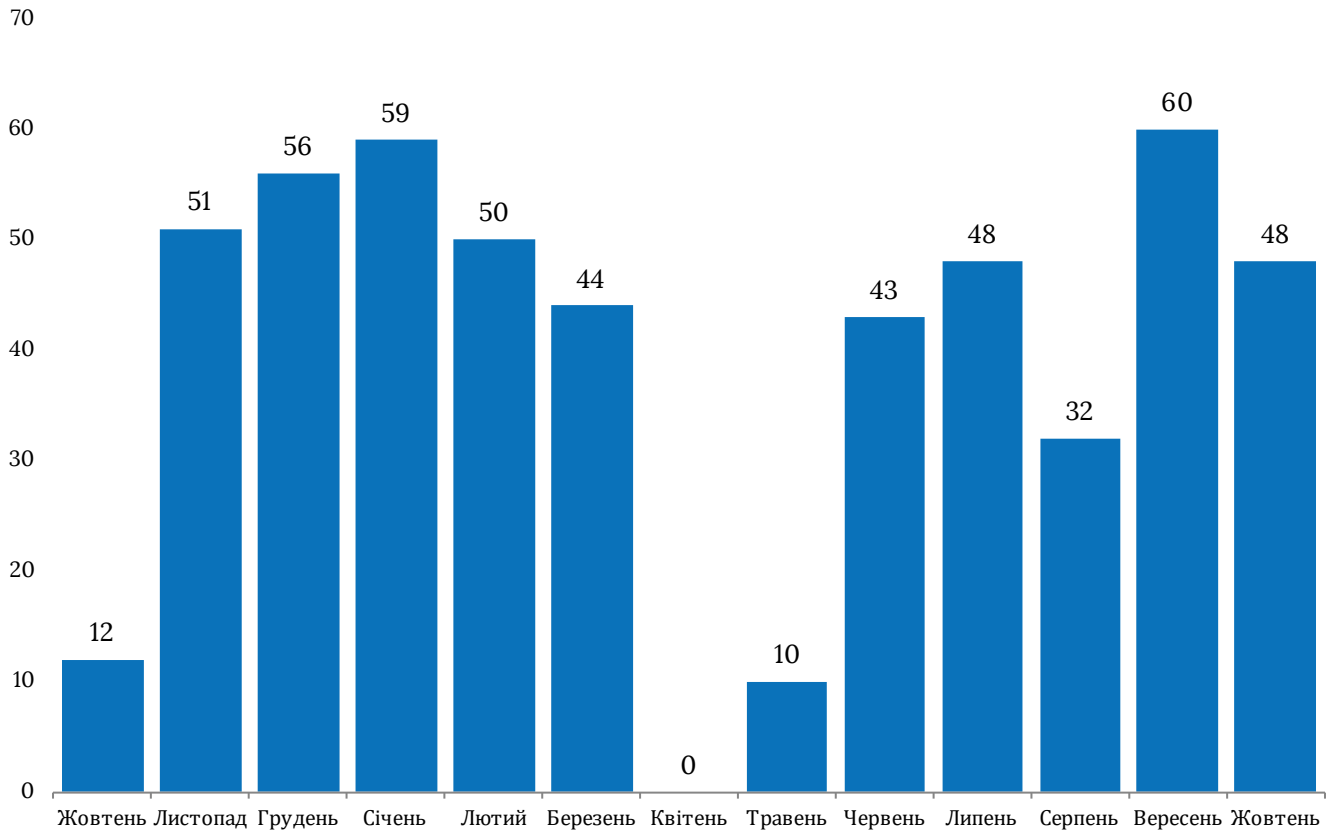


## ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

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

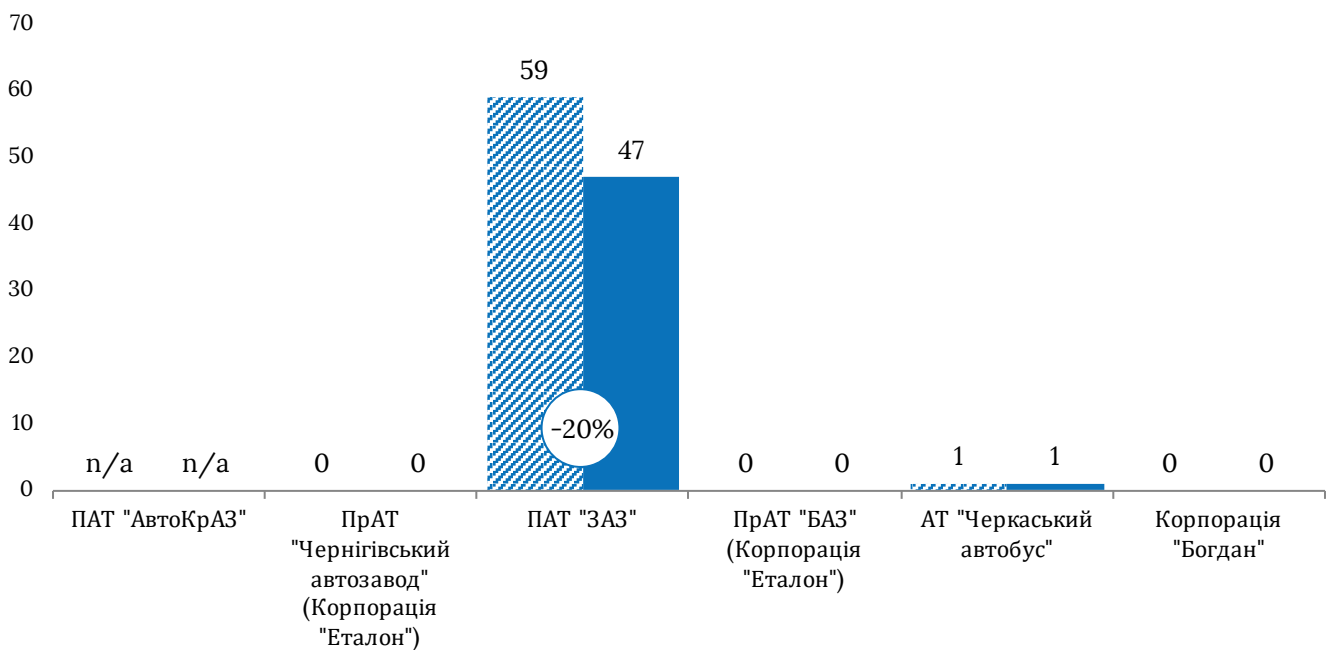


## ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО



## ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Вересень 2017 - жовтень 2017, шт. та % росту період до періоду)



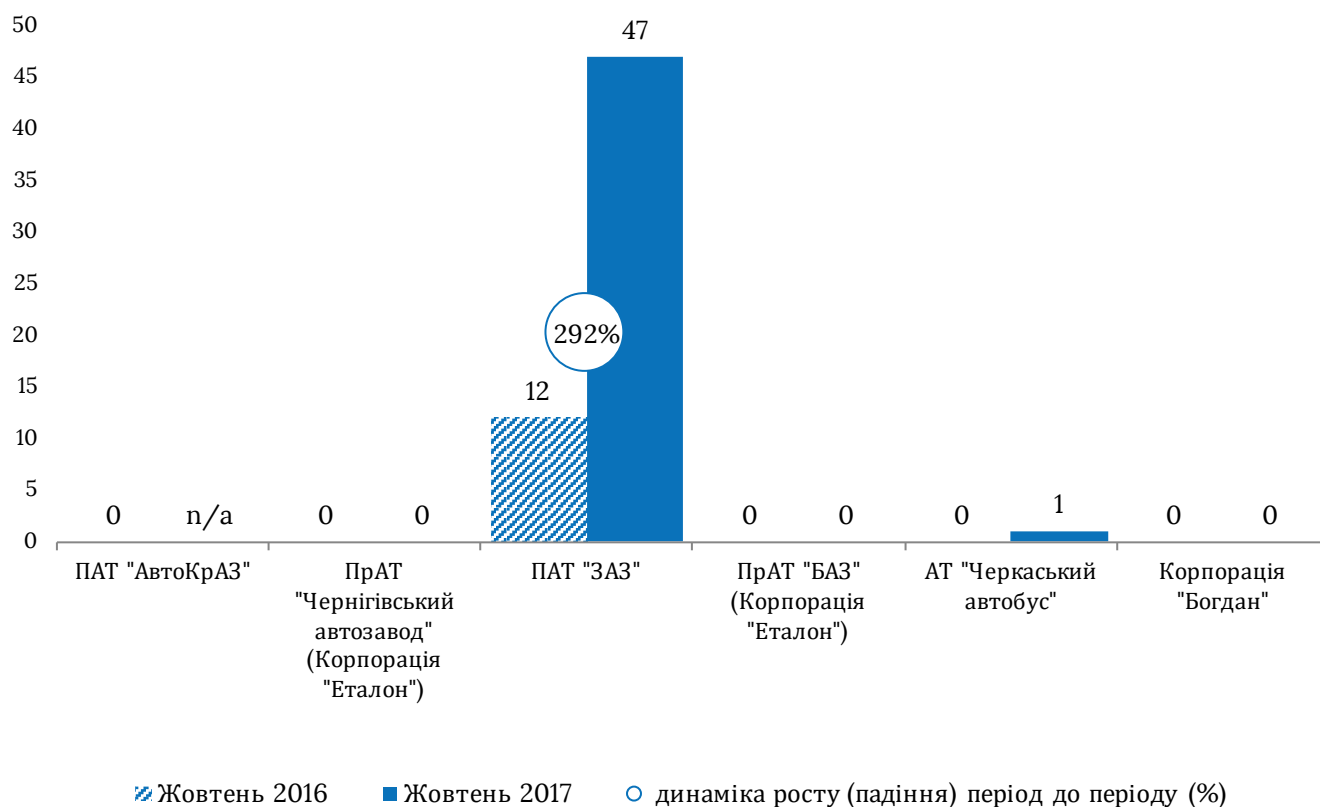
▨ Вересень 2017

■ Жовтень 2017

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

## ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Жовтень 2016 - жовтень 2017, шт. та % росту період до періоду)



## ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

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



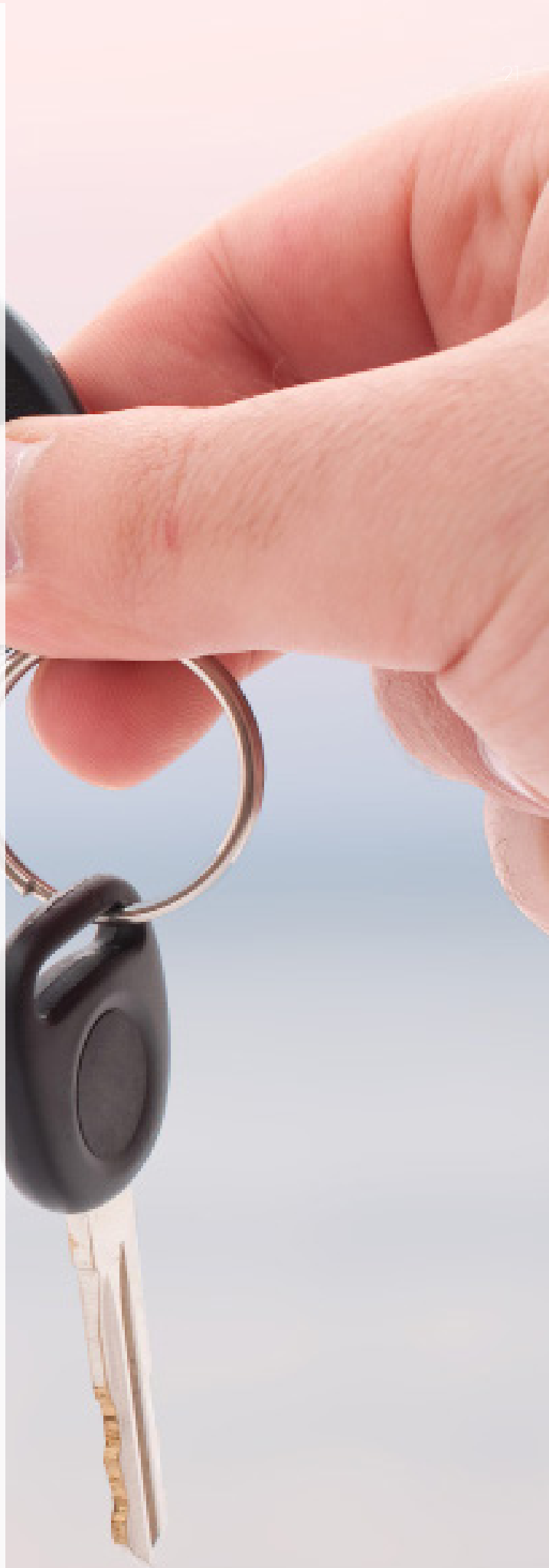
# ПРОДАЖІ

У жовтні, зусиллями всіх операторів, в Україні було реалізовано 7413 нових легкових автомобілів, що на 26,8% більше, ніж рік тому. Як повідомляє AUTO-Consulting, такий результат на 2,9% нижче, ніж у вересні, хоча дилери розраховували явно на більше.

Але картину українського авторинку в жовтні сильно змінив "дизельгейт", вірніше його наслідки. На ринку з'явилося багато автомобілів з дизельними двигунами за низькими цінами. Зрозуміло, конкурувати з ними іншим було не реально, що і відбилося на підсумкових цифрах продажів за жовтень.

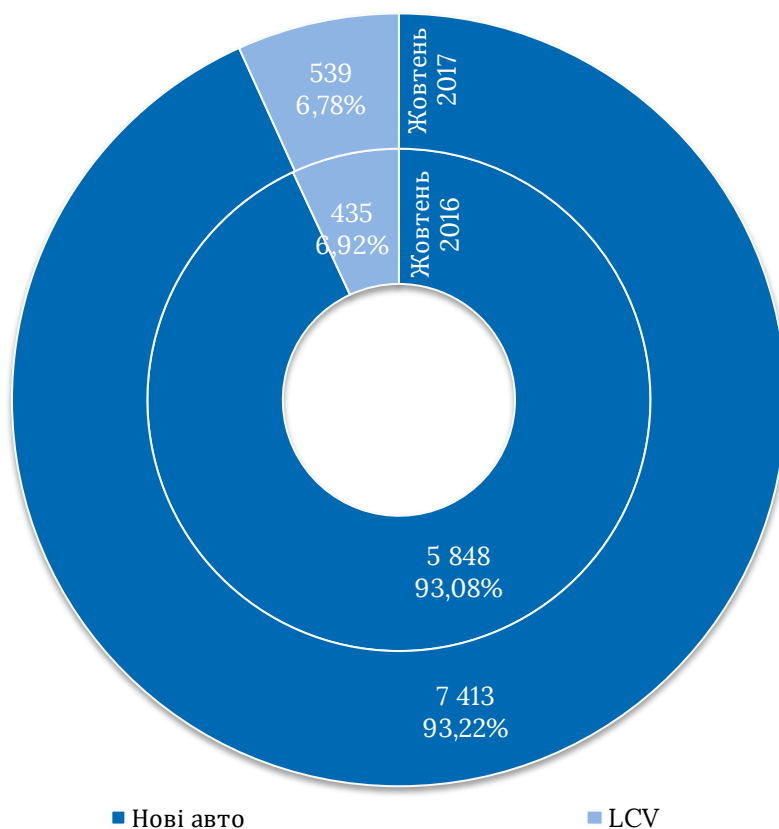
Лідером стабільно стала Toyota, якій вдалося зайняти майже 13% ринку. А ось на другому місці в жовтні виявився Volkswagen. Йому вдалося обійти не тільки Renault, але і Skoda. Показово, що на 5-е місце на ринку в жовтні вийшли дилери Audi. Так високо німецька марка ще не забиралася за всю історію українського авторинку. Буквально за один місяць дилери напродавали 479 авто, що на 90% більше, ніж місяцем раніше. І хітами продажів стали саме дизельні авто.

За даними AUTO-Consulting, за 10 місяців 2017 роки вже реалізовано 64 091 нових автомобілів. Для порівняння, майже стільки ж було продано за весь 2016 рік. Таким чином, все що продадуть дилери за листопад і грудень - це і буде зростання авторинку.



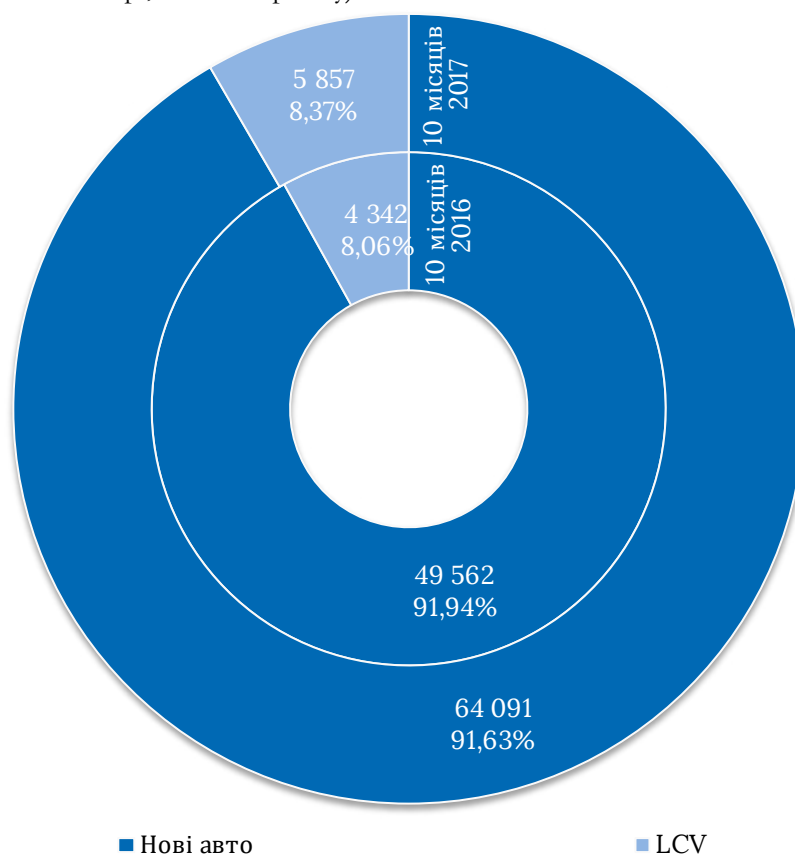
## ПРОДАЖІ АВТО

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



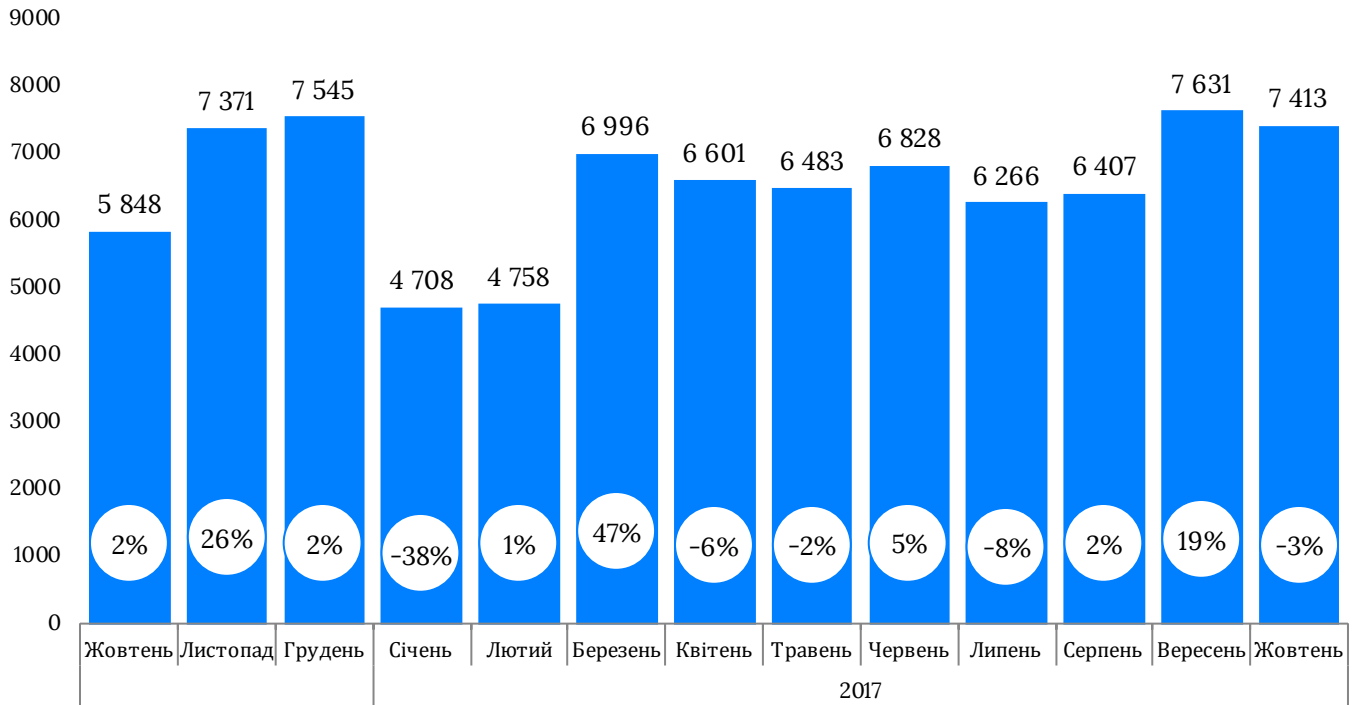
## ПРОДАЖІ АВТО

(10 місяців 2017 р. та 10 місяців 2016 р., шт. та % ринку)



## ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(шт. та % росту до попереднього місяця)

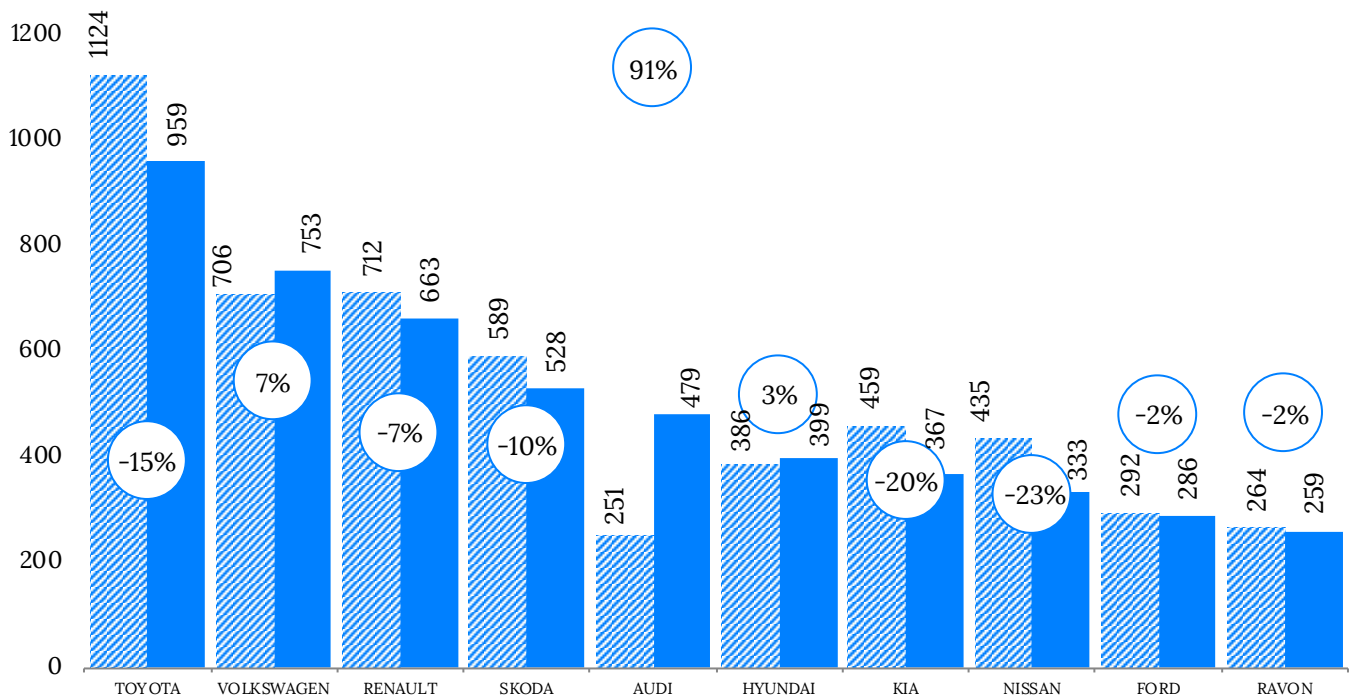


■ Легкові авто, шт.

○ % росту (падіння) до попереднього періоду

## ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(вересень 2017 та жовтень 2017, шт. та % росту період до періоду)



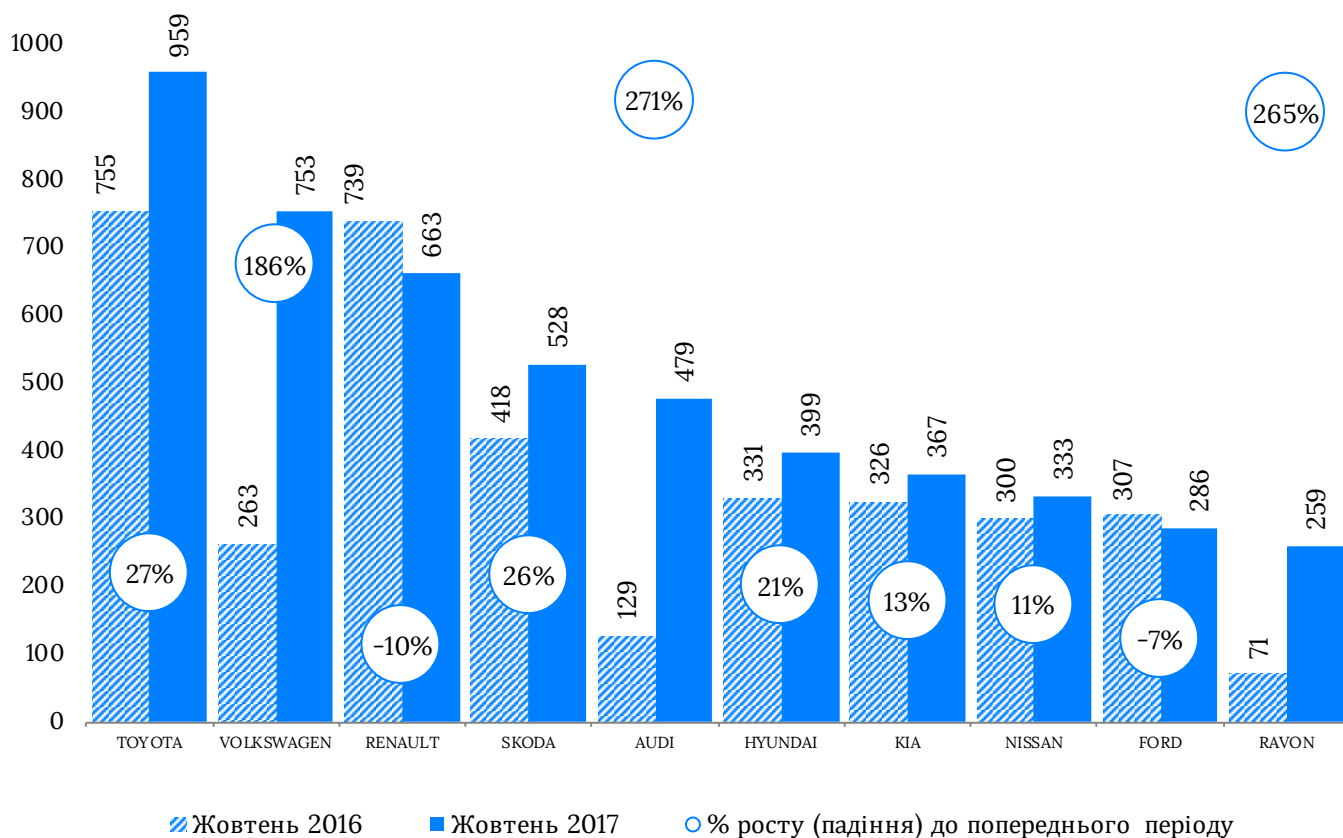
▨ Вересень 2017

■ Жовтень 2017

○ % росту (падіння) до попереднього періоду

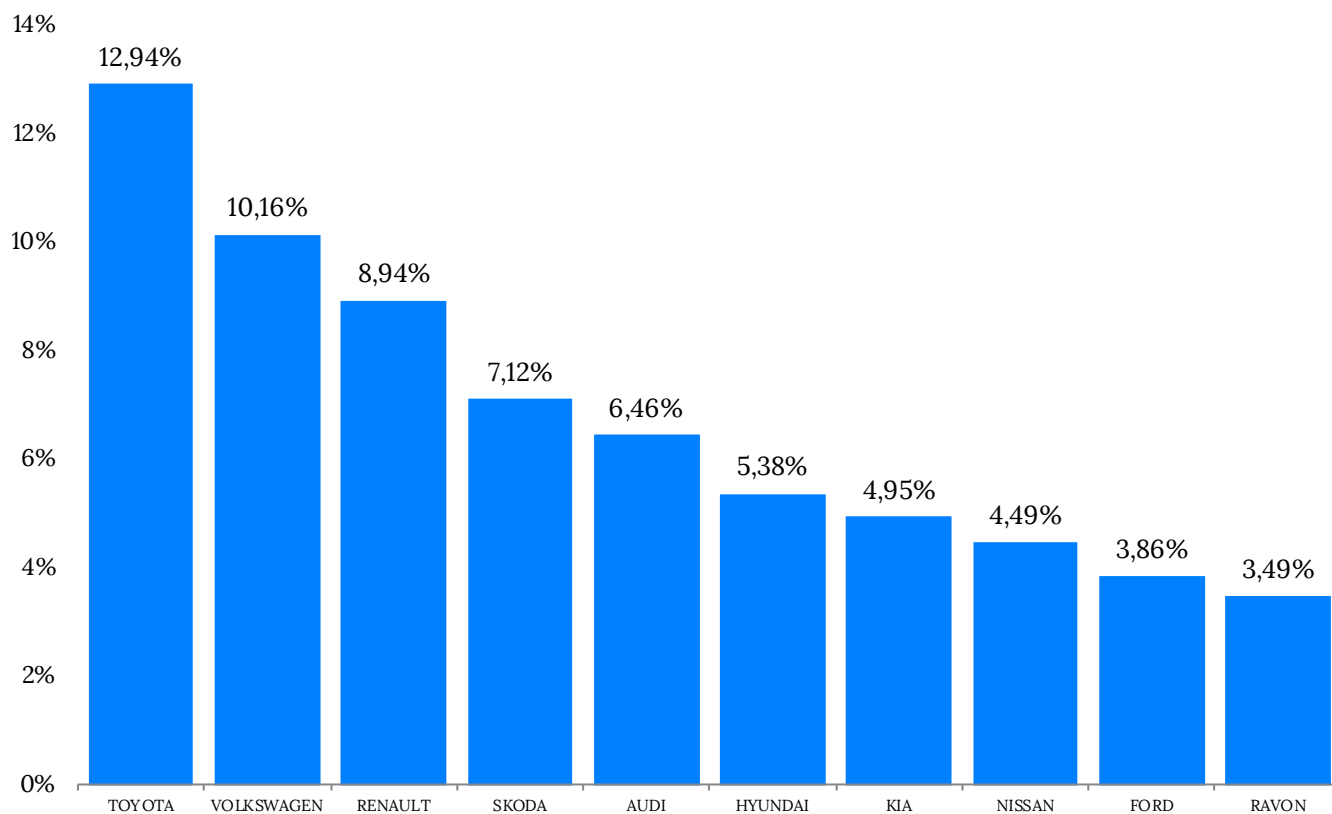
## ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

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



## РЕЙТИНГ ПРОДАЖІВ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

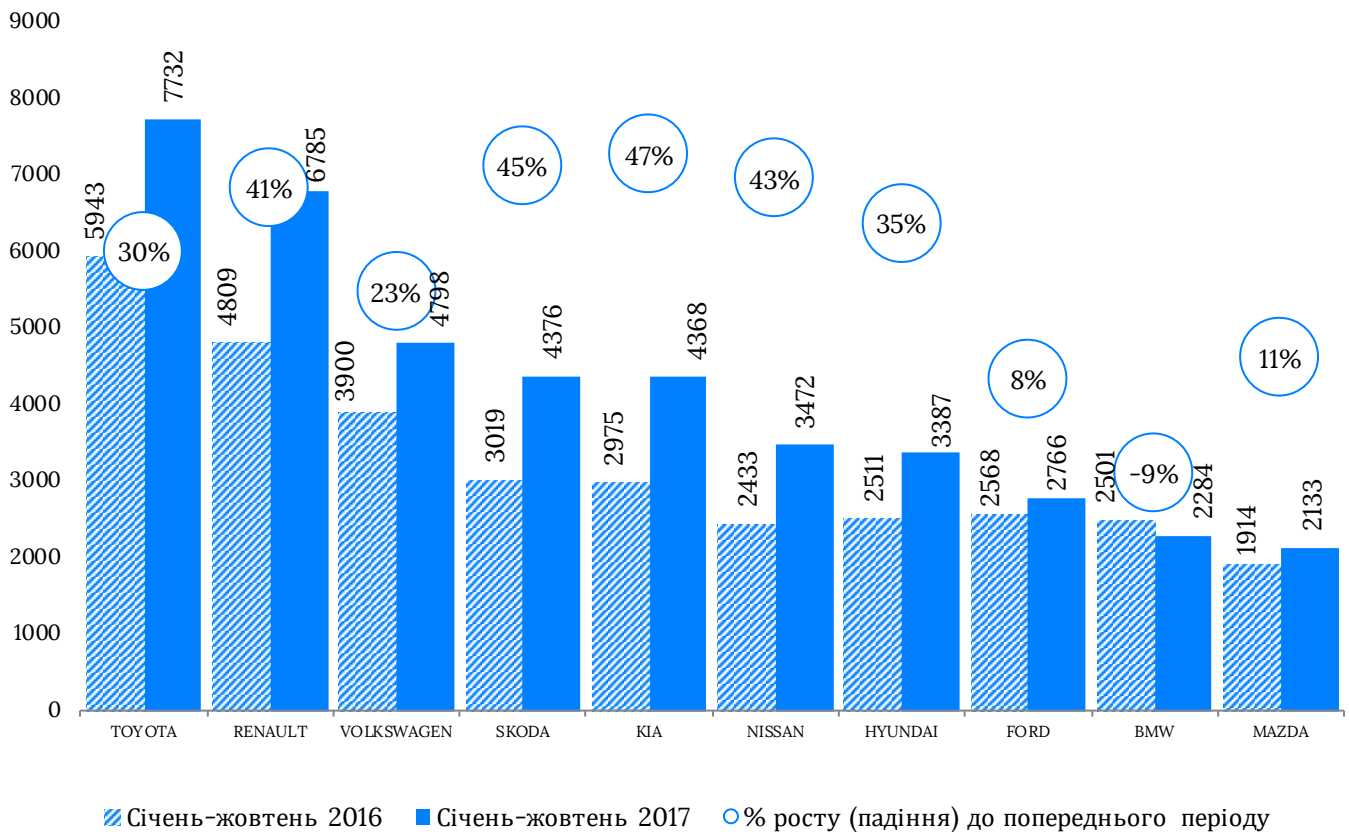
(жовтень 2017, % від усіх проданих легкових авто)





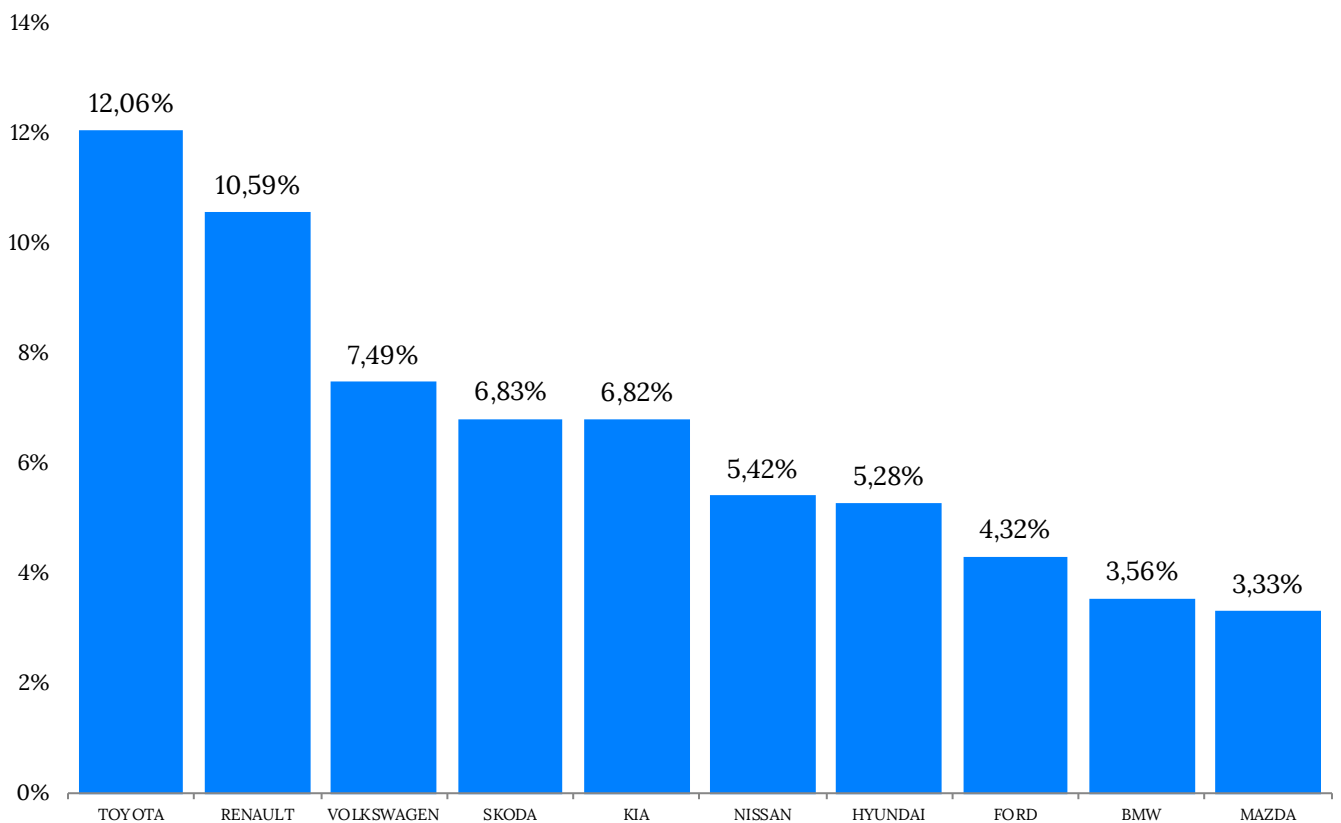
## ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

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



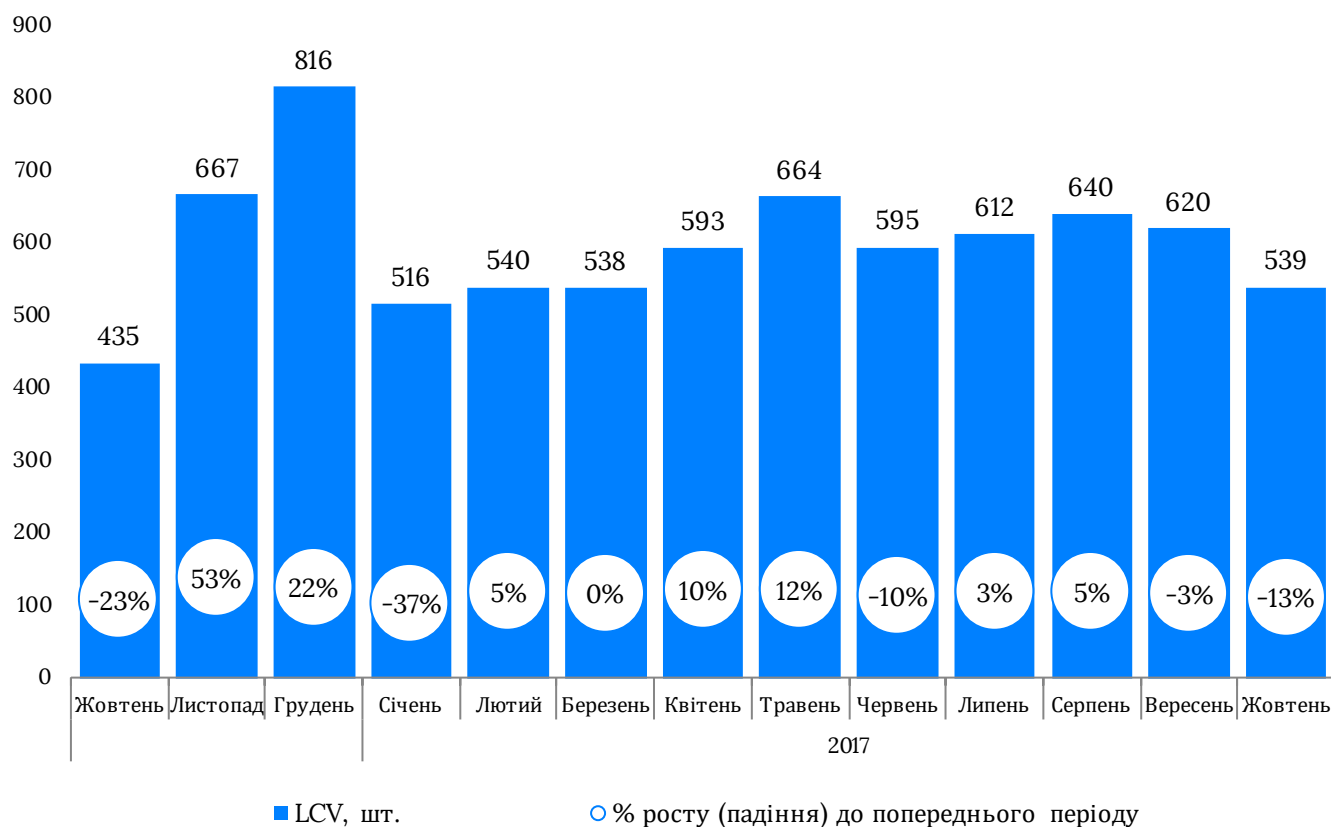
## ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

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



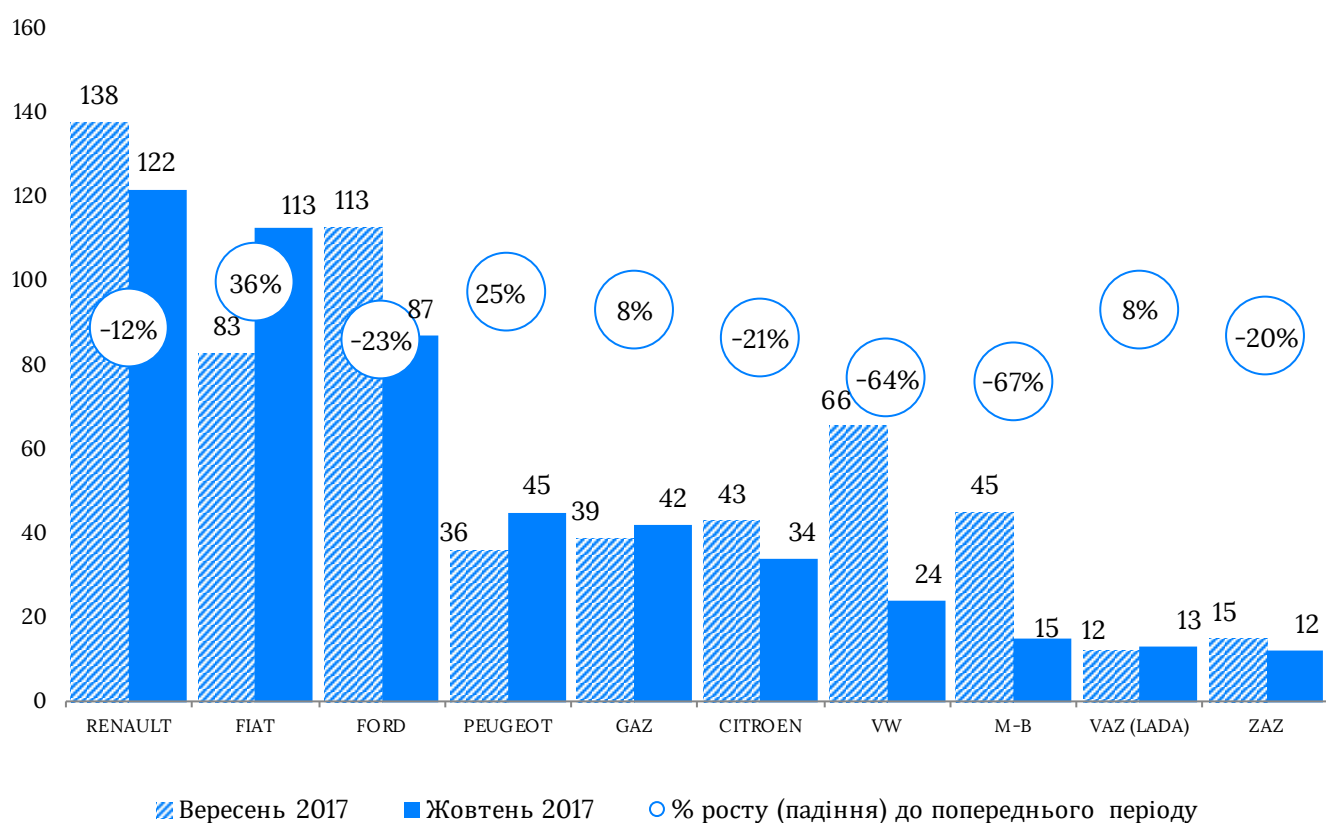
## ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(шт. та % росту до попереднього місяця)



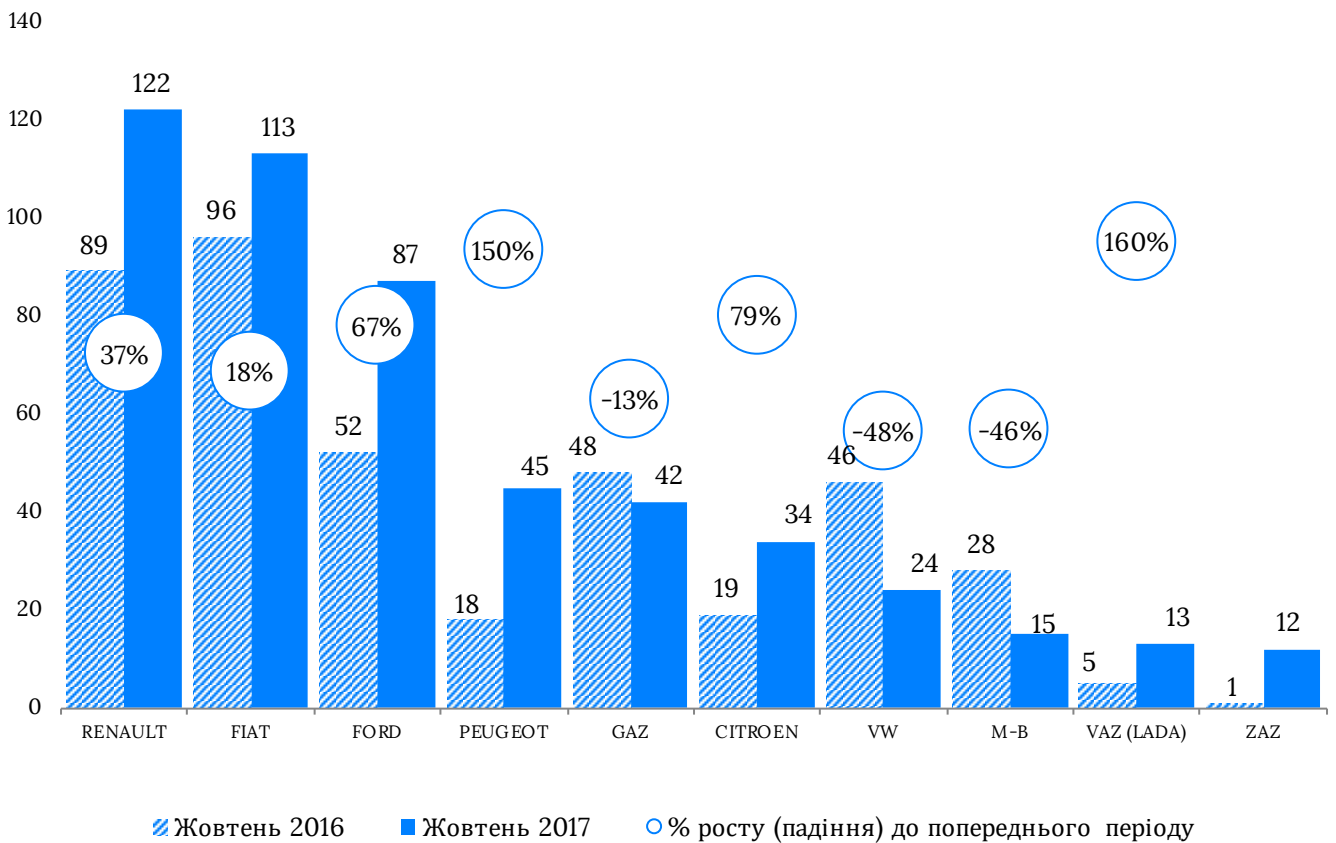
## ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(вересень 2017 та жовтень 2017, шт. та % росту період до періоду)



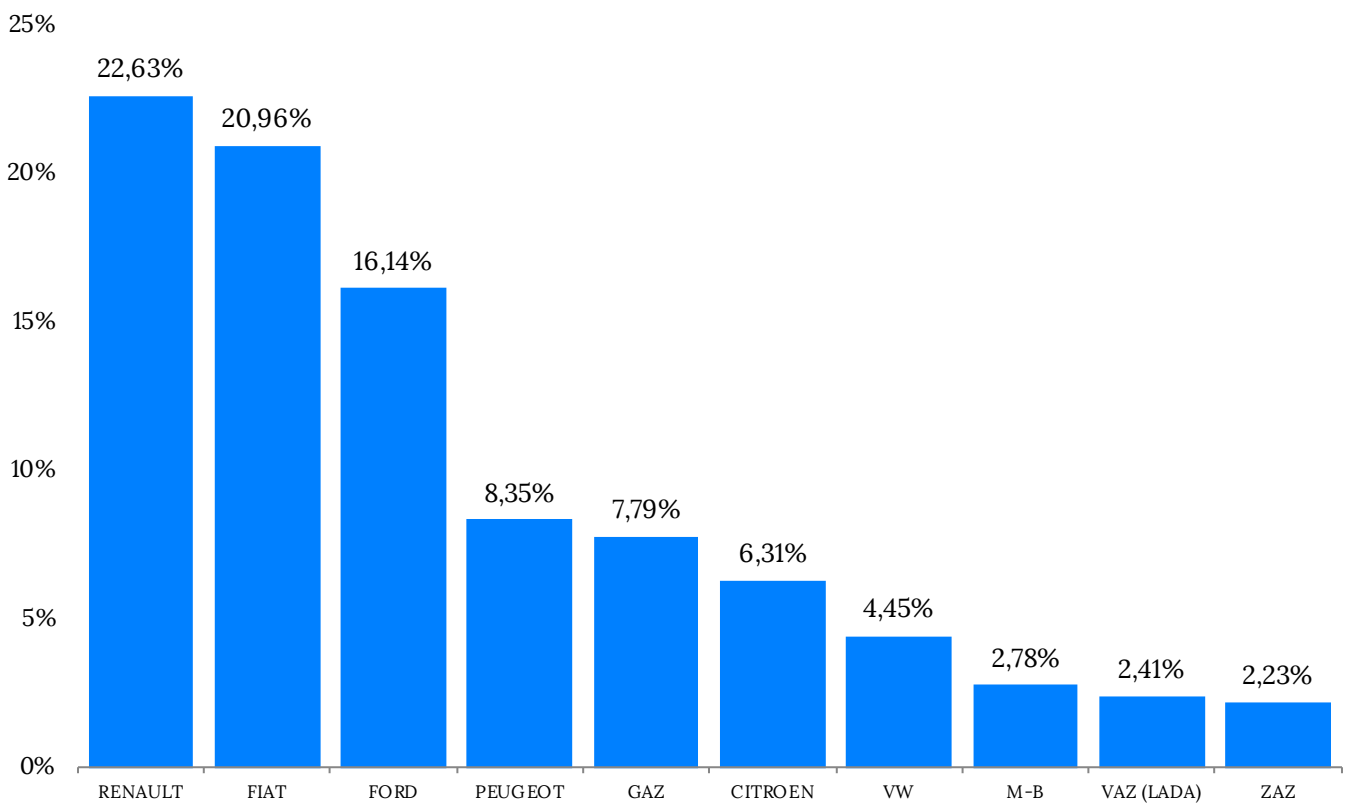
## ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

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



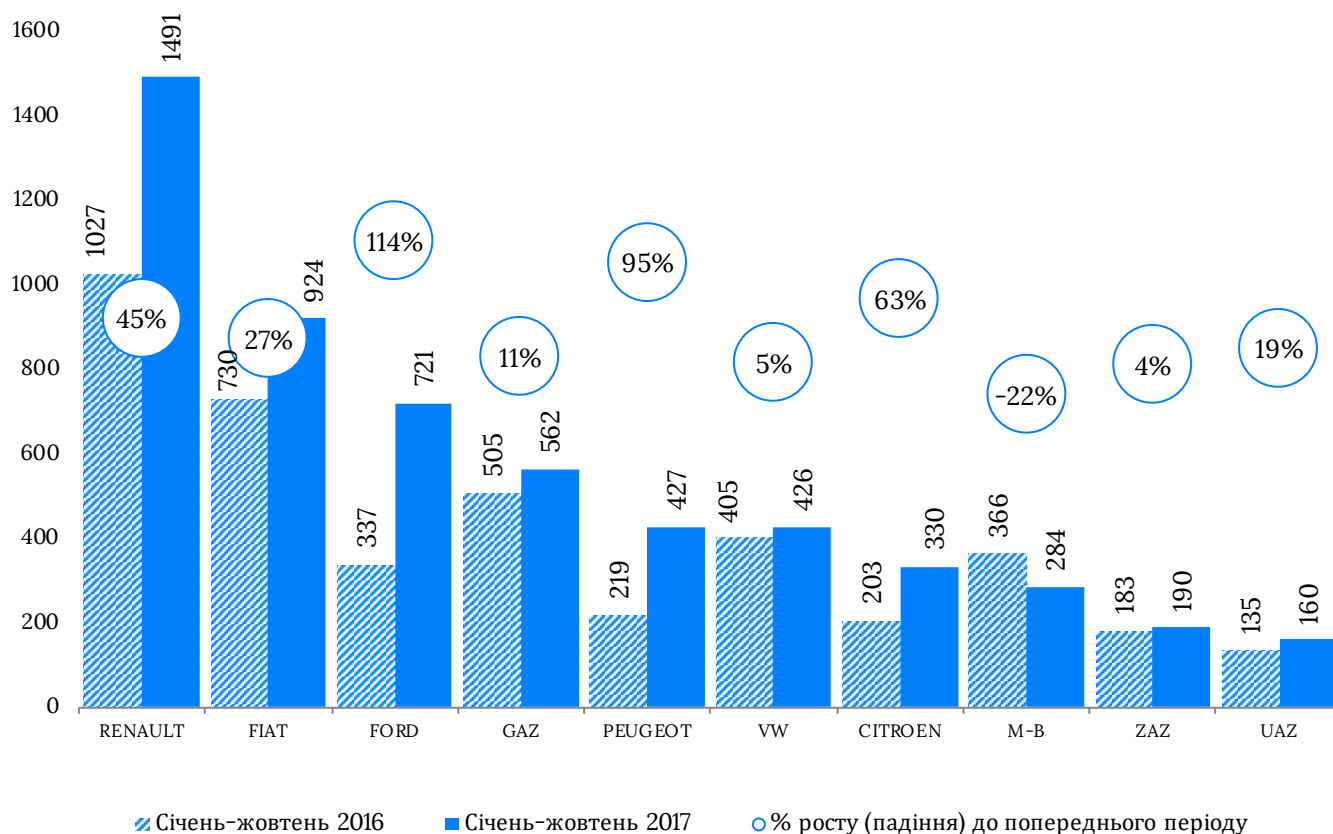
## ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(жовтень 2017, % від усіх проданих LCV)



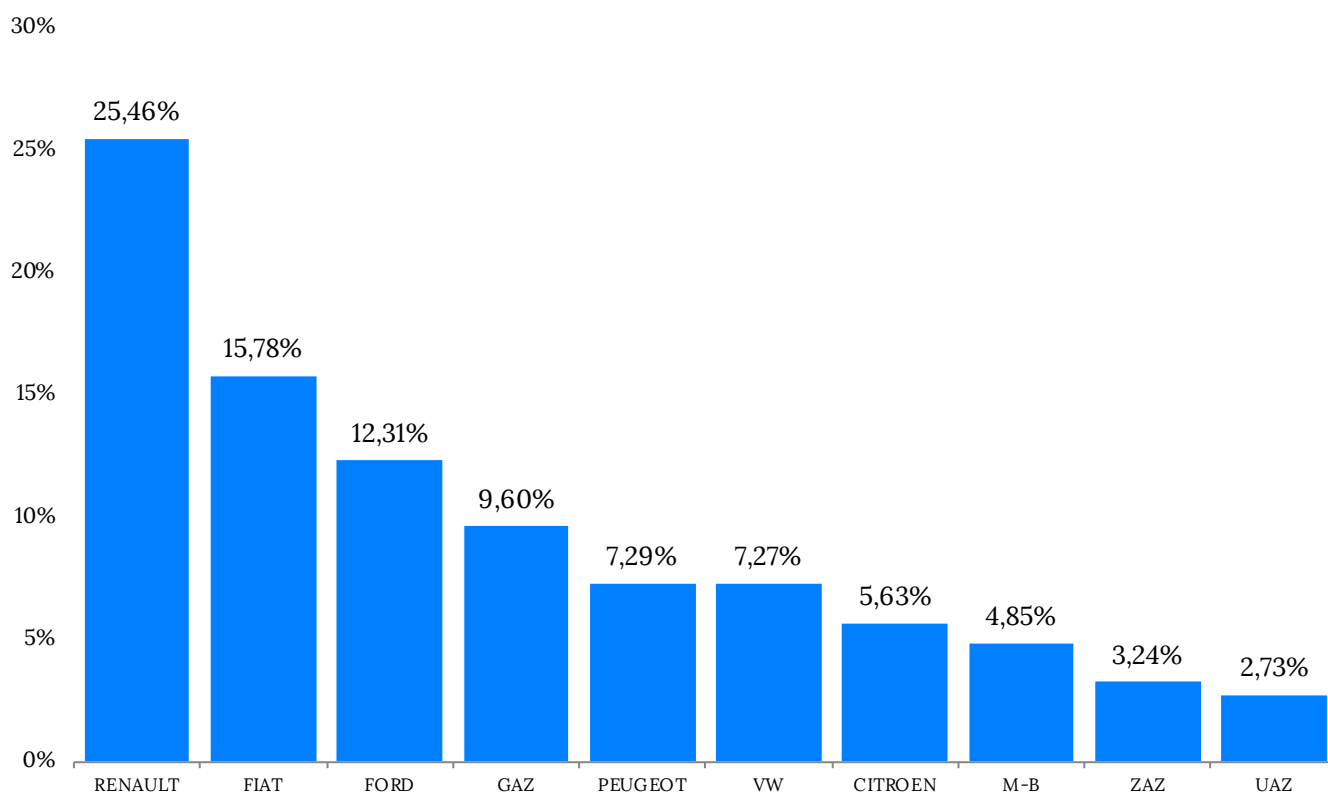
## ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

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



## ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

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





Review  
AUTOMOTIVE INDUSTRY

№11 (52) від 28.11.17

**Офіційне видання Федерації роботодавців  
автомобільної галузі України**

[info@fra.org.ua](mailto:info@fra.org.ua)  
[fra.org.ua](http://fra.org.ua)

Росповсюджується безкоштовно в електронному вигляді.