



ФЕДЕРАЦІЯ РОБОТОДАВЦІВ
АВТОМОБІЛЬНОЇ ГАЛУЗІ

№2 (55) ВІСЬ 28.02.18

Review

AUTOMOTIVE INDUSTRY



«ДРУГИЙ КИТАЙ»

Як Україні стати виробничим майданчиком для Tesla і Nissan Leaf – в інтерв'ю Голови ФРА.

АВТОМОБІЛЬНЕ ЗАВТРА

Про зміни, що чекають на українську автомобільну галузь, висловилися основні «гравці» авторинку.

ЩО, ДЕ, КОЛИ

Яким буде майбутнє автомобільної галузі за результатами глобального опитування KPMG International?

ДИЗЕЛЬ НЕ ПРОЇДЕ

Суд дозволив німецьким містам заборонити в'їзд дизельним авто.



Review

AUTOMOTIVE INDUSTRY

№2 (55) від 28.02.18

**Офіційне видання Федерації роботодавців
автомобільної галузі України**

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

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

В розділі «Виробництво» використані дані «Укравтопрому».

В розділі «Продажі» використані дані AUTO-Consulting.

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

Росповсюджується безкоштовно в електронному вигляді.

Фото на титульній сторінці: The Mercury News

ЗАМІСТЬ ПЕРЕДМОВИ

Природа людини така, що вона з недовірою сприймає усе нове. Колись з такою недовірою дивилися на перші машини, не уявляючи, що вони зможуть прийти на зміну старим добрим коням.

Тепер хвилі сумніву вирують навколо електрокарів. І хоча сьогодні мало хто заперечить, що світ стоїть на порозі електромобільної ери – перехід на екологічний транспорт може зайняти більше часу, ніж гадалося.

Як не дивно, на фоні зростаючого попиту на електрокари та зміну стратегій світових автовиробників на користь такого транспорту – більшість керівників автомобільних компаній все ж вважають, що ДВЗ ще довго залишатиметься у фаворитах. Як прогнозують респонденти KPMG, до 2040 року, коли в Європі запланований перехід на екологічний транспорт, електрокари будуть нарівні зі своїми конкурентами та займатимуть приблизно чверть світового автопарку.

Що ж, Україні така затримка лише на руку. Адже це чи не останній шанс наздогнати потяг, що відправляється у технологічне майбутнє. Стати повноправним учасником глобального ланцюжку доданої вартості. Відродити автомобільну промисловість та постачати електромобілі «Made in Ukraine» на європейський ринок.

Як це зробити? Чи не єдина реальна можливість за існуючих умов – перетворитися на лоукост майданчик для світових автоконцернів.

Причому плацдарм для стрибка у новий етап розвитку автопрому вже закладено. Це і випадна логістика, і наявність кваліфікованої робочої сили, і позитивне ставлення українців до екологічного транспорту, про що свідчать темпи росту попиту на електромобілі у нашій країні. Тож від наших проактивних консолідованих дій залежить, чи буде Україна на карті автомобільної, а в недалекому майбутньому – вже електромобільної Європи.

126,4%

ІНДЕКС ЦІН ВИРОБНИКІВ
ПРОМИСЛОВОЇ ПРОДУКЦІЇ

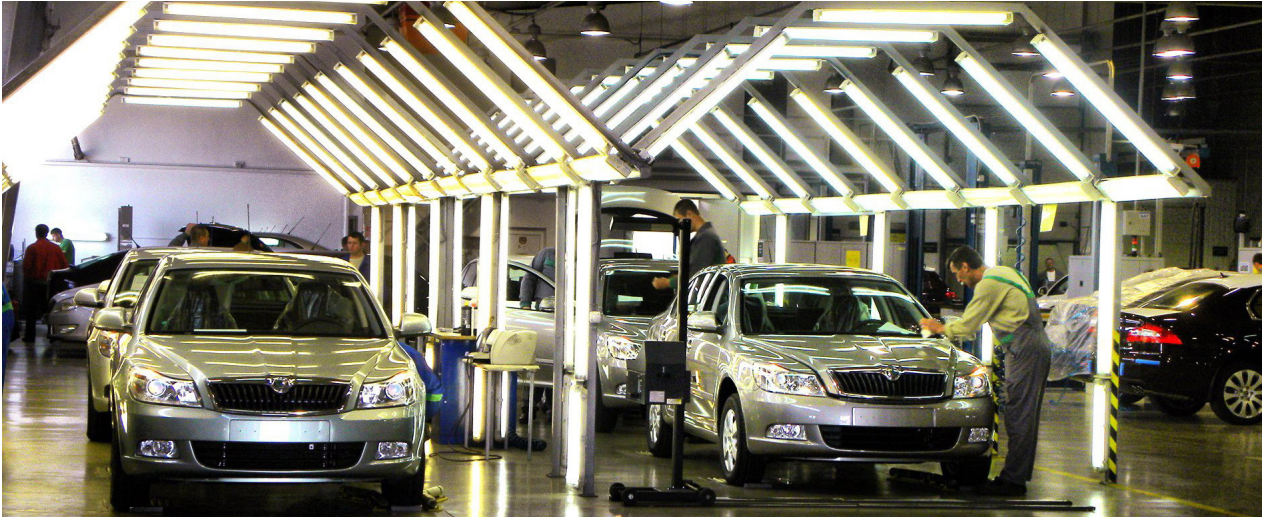
108,8%

ОБОРОТ РОЗДРІБНОЇ
ТОРГІВЛІ

114,4%

ІНДЕКС СПОЖИВЧИХ ЦІН

* За січень-грудень 2017 до січня-грудня 2016 року, Аержстг



«ДРУГИЙ КИТАЙ»

Як Україні стати виробничим майданчиком для Tesla і Nissan Leaf – в інтерв'ю Голови ФРА.

фото: automobias.com

Олег Боярин, Голова Федерації роботодавців автомобільної галузі, Голова Наглядової ради ПрАТ «Єврокар», в інтерв'ю LIGA.net розповів про тенденції сучасного авторинку, перспективи виробництва електромобілів в Україні та можливості почати поставки в Європу.

– В якому стані, за вашими відчуттями, знаходиться сьогодні український авторинок?

– Перш ніж говорити про Україну, я б хотів звернути увагу на процеси на глобальному автомобільному ринку. Тут відбуваються значні трансформації. Автомобільний бізнес, який ми знали останні 25 років, динамічно змінюється.

Конструкція автомобіля з двигуном внутрішнього згоряння зазнає найбільш серйозні зміни за останні 100 років. Перехід на альтернативні види тяги – це великий крок вперед. Перехід на автономне водіння – це наступний етап розвитку автопрому. Використання новаторських технологічних і IT-рішень створює зовсім інше уявлення про галузь, бізнес, сервісне і послесервісне обслу-

говування. Сукупно все це ламає установлені уявлення про функціонування автобізнесу, змінює структуру ринку і конкуренцію.

З'являється простір для нових, інноваційних компаній та гравців. Наприклад, Tesla внесла абсолютно нові стандарти, не маючи на старті ніякої компетенції в автоіндустрії. Ілон Маск, з точки зору бачення розвитку автомобільного майбутнього, використання IT-систем, нових концепцій продажів і сервісу по суті кинув виклик глобальним світовим автоконцернам.

Цей тренд підхопили безліч нових компаній, які пов'язані з традиційними виробниками. «Дизельгейт» прискорив розвиток цих тенденцій. Багато країн включилися в цю гонку і сьогодні приділяють величезну увагу захисту навколишнього середовища та екології. Традиційні виробники, розуміючи, що цей процес не зупинити, видозмінюють власні стратегії розвитку, намагаючись не упустити свій шанс.

– Як Україна бере участь у цьому процесі?

– Я вважаю, що світовим лідером з точки зору впровадження інновацій в електромобілях в найближчі кілька років стане Китай. У цілому країни Азії та Америки сьогодні випереджають Європу в швидкості впровадження інновацій і змін. Вони більш гнучкі. На європейському ринку ця ніша фактично вільна.

Якщо у України буде бажання зайняти частину нового ринку – для цього є всі можливості. Просто потрібно створити умови для розвитку електротяги і всього, що з цим пов'язано. Більш того, Україна може зайняти сильні позиції в цьому русі в Європі і стати однією з основних майданчиків для виробництва електромобілів, комплектуючих, батарей для поставок на великий європейський ринок. Я дивлюся на ці процеси з натхненням і надією і хотів би якось взяти участь у цих змінах.

– Що збирається робити в цьому напрямку Єврокар?

– Ми вивчаємо можливості в цій тематиці, про якусь конкретику говорити поки рано. Є два основні варіанти розвитку і кілька комбінацій. Перший – створення виробництва електромобілів і батарей як їх основного елемента. В Європі таких виробництв практично немає. З ким можна розвивати таке співробітництво? З європейськими, американськими брендами, які хочуть поставляти продукцію на європейський ринок. Тут будуть потрібні значні інвестиції у створення нових виробничих потужностей – існуючі заводи потрібно буде перебудовувати. У цій частині у України з'являються можливості стати таким собі «європейським Китаєм» (зовнішнім виробничим майданчиком) і отримати доступ до європейського ринку. Але важливо не втратити час, оскільки всі країни жорстко конкурують за інвестора і технології.

Другий варіант – стати майданчиком для виробництва китайських електромобілів, які будуть поставлятися в Європу. Китай зараз дуже активно на державному рівні розвиває напрямок електромобілів. Через кілька років вони стануть глобальними лідерами у виробництві електромобілів і почнуть експансію на європейський ринок. Україна може стати корисною для них.

– Україна фактично втратила власний автопром, світові автоконцерни розміщують потужності у сусідів, але не в нашій країні.

Чому ви вважаєте, що з електрокарами все буде інакше?

– Дійсно, можна говорити про те, що з 2004 року влада неспроможна в частині розвитку автовиробництва у тому числі і машинобудування в цілому. Коли Віктор Ющенко став президентом, було оголошено і взято на щит, що Україна повинна бути аграрною і сировинною країною. В результаті такої політики Україна по суті втратила економіку, промисловість і залежить в першу чергу від ситуації на зовнішніх ринках. А в основі такої політики стоїть гонитва за популізмом, бажання зробити щось приємне нашим зовнішнім спонсорам і кредиторам.

Щоб відновити промисловий потенціал і економіку, Україні потрібно наслідувати приклад найбільш розвинених країн світу, які сповідають політику раціонального протекціонізму, або економічного патріотизму. Автопром – як і космічна галузь, і авіація – безпосередньо залежить від держрегулювання і держпідтримки. Цим галузям складно розвиватися без розуміння і участі держави. Про це свідчить досвід усіх країн, які сьогодні є лідерами глобального автомобільного ринку: США, Кореї, Китаю, Японії, Індії і т.д.

Повертаючись до вашого запитання, можу сказати, що ми живемо надією. Зараз принаймні з деяких висловів чиновників можна припустити, що до них приходить розуміння, що таке економічний національний патріотизм. Що потрібно робити акцент не тільки на аграрний сектор, а й на промисловість.

Ці заяви поки мало кореспондуються з реальними кроками влади, але хоча б уже про це починають думати.

– Єврокар буде поставляти електромобілі в Україну?

– Ми думаємо про це в контексті поставок нових електромобілів, але не б/в. Тому що зараз імпорт б/в електромобілів в Україні – це переважно нелегальний або напівлегальний бізнес для тих, хто хоче поекспериментувати.

Для початку масових поставок нових електромобілів повинна бути підготовлена зарядна інфраструктура, законодавство. Ми спільно з Мінінфраструктури беремо участь в підготовці стратегії розвитку електро-

транспорту для України. Але крім цього потрібно виробити конкретний план щодо її реалізації.

– Рада звільнила імпорт електромобілів від сплати ПДВ і акцизу. Як ви оцінюєте цей закон?

– Це популізм і загравання з виборцем напередодні чергових виборів. У цьому рішенні немає ніякої продуманої стратегії або розуміння, для чого це робиться.

– В якому стані сьогодні перебуває Єврокар і в цілому ваша компанія?

– Як і будь-яке промислове підприємство в Україні, ми знаходимося у вкрай складній ситуації. У 2017 році трохи збільшили виробництво – до 6145 автомобілів. Але якщо дивитися на масштаби нашого підприємства, це крапля в морі. При існуючих умовах немає сенсу займатися виробництвом в Україні. Ми останні, хто випускає легкові автомобілі. Намагаємося зберегти персонал з розрахунком на можливі майбутні проекти. Без підтримки промисловості на державному рівні говорити про якийсь розвиток складно.

– Що являє собою сьогодні виробництво на Єврокарі?

– Ми збираємо готові автомобілі з комплектуючих, які отримуємо від Skoda. Про повномасштабне виробництво годі й казати. У нас є цех зварювання і фарбування, але економічно доцільно їх запускати при мінімальному обсязі випуску 25 000–50 000 автомобілів однієї моделі. Інакше зварити і пофарбувати один автомобіль буде у два рази дорожче, ніж імпортувати.

Наприклад, до подій на Майдані у нас був майже готовий до старту проект виробництва двох моделей – Rapid і Rapid Spaceback – для російського і українського ринків. Плановані обсяги виробництва – від 50 000 до 100 000 автомобілів в рік. Якраз у цьому проекті планувалося повномасштабне виробництво. З відомих причин він так і не відбувся, а наші інвестиції були нереалізовані.

– Чому автомобілі Skoda, які збираються в Україні, часто можна порівняти за вартістю з конкурентами, а іноді і дорожче? Адже у вас є перевага перед імпортом – ви не сплачуєте мито.

– Мито при імпорті автомобілів з країн ЄС становить 7,3%. Імпорттери платять акциз

при поставці автомобіля один раз. Ми – двічі, при ввезенні кузова і при реалізації готового автомобіля. Фактично ці 7,3% йдуть в рахунок акцизу. Адже вартість кузова у вартості готового автомобіля становить до 70%. Відповідно, ми фактично знаходимося в паритеті з імпортом.

– Яка частка українських комплектуючих в автомобілях Skoda, зібраних на Єврокарі? Які вузли та операції проводяться в Україні?

– У чому ми відрізняємося від інших українських автовиробників? Наш завод – це частина виробничого ланцюжка світових виробників. Недалеко від заводу Єврокару є ряд заводів – виробників комплектуючих і автокомпонентів, які постачають їх для світових автобрендів. Але ми не можемо безпосередньо у них нічого купувати. Тобто нам поставляють з Німеччини зібрану в 10 км від нашого заводу електропроводку. Але це особливості роботи глобальних виробників – ми не є контрактною стороною в роботі з постачальниками.

– На Західній Україні формується кластер виробництва автокомпонентів. Як розвивається ваш індустріальний парк в Соломоново?

– Парк, необхідний для великого виробництва – від 50 000 автомобілів. Наприклад, якщо налагоджено виробництво 250 000 автомобілів, далі запускається штампування, виробництво двигунів, лиття і т.д. Як тільки з'являються обсяги, одразу виникає супутнє виробництво копіїтів, сидінь, скла і т.д. Наприклад, зараз поруч з нашим заводом виробляють оббивку для сидінь автомобілів VW і преміум-брендів.

Але якщо планувати виробництво самих сидінь, знову повертаємося до обсягів. У нас був підписаний контракт з компанією Johnson Controls. Коли у нас був проект на виробництво 100 000 автомобілів, вони готові були побудувати завод з виробництва сидінь, але зараз це не доцільно.

На невеликих обсягах виробництва говорити про якусь локалізацію не доводиться. Але дійсно ми бачимо, як активно розвиваються виробництва автокомпонентів для глобальних автоконцернів.

За останні 15 років в Україні з'явилося 35 заводів і 35 000 робочих місць. Але їх могло бути в десять разів більше.

– Як у вас буде співпраця з VW Group? У яких ви стосунках з материнською Skoda?

– Ми є контрактним виробником. Включені в систему заводів, які виробляють продукцію під їх брендом. Існує аудит, жорсткий контроль якості збірки, використання технологій і т.д. У нас дуже продуктивні відносини. Упевнений, якби наш завод знаходився на території Словаччини, ми б уже давно були завантажені на виробництво не менше ніж 200 000 автомобілів щорічно.

– Сьогодні ваш завод може випускати максимум 50 000 автомобілів на рік. У 2017 році випустили трохи більше 6000 машин. У скільки вам обходиться утримання господарства, що простоює? За рахунок чого ви покриваєте збитки?

– Я не можу сказати, у скільки обходиться. Ми будували завод з нуля, за найсучаснішими технологіями з точки зору ефективного використання площ. Безумовно, на заводі висять значні кредити, які ми реструктурували в минулому році. Ми рухаємося вперед в рамках планів реструктуризації, узгоджених з кредиторами.

– Яке фінансове становище компанії? Яка у вас кредитна заборгованість?

– На поточний момент компанія намагається балансувати на межі беззбитковості. У минулому році ми закінчили реструктуризацію кредитного портфеля. На сьогодні залишок кредитної заборгованості становить в еквіваленті у гривні 2672 млн.

– На які ринки ви ставите автомобілі? Яка частка України?

– Поки поставляємо тільки в Україні. Хочемо налагодити експорт в Європу і працюємо над цим. Для цього потрібно запустити повний цикл виробництва. Підготовчий етап займає 2-3 роки. Наприклад, початок виробництва і постачання Rapid в Росію ми готували два роки.

Зараз працюємо над іншими моделями для Європи, але потрібен час. Про подробиці поки говорити рано, оскільки це залежить не тільки від нас, але і від політики держави щодо виробництва. Зі свого боку, ми боремося за кожного виробника, який бажає постачати автомобілі для європейського ринку, але треба бути об'єктивним – часто цю конкуренцію

програємо. В результаті вибираються майданчики в Словаччині, Румунії, Польщі, Угорщині і т.д.

– Скільки автомобілів ви плануєте провести в 2018 році?

– 9400 автомобілів.

– Які нові моделі плануються для збірки?

– Готуємо базу під випуск Skoda Karoq. Запуск виробництва – 15 березня. Трохи пізніше буде оновлена Fabia.

– Яка частка продажів доводиться на корпоративний сектор і на приватників?

– 59% – корпоративний сектор. Ми займаємо лідируючі позиції серед корпоративних закупівель.

– Ви поставили у 2017 році 400 Skoda Rapid Нацполіції. Вам легко вдалося перемогти на тендері?

– Ми просто брали участь у відкритому тендері і виграли. Спільно із заводом змогли запропонувати спеціальні ціни. Ще один фактор – Skoda є одним з лідерів за вартістю володіння на ринку, і це цінують споживачі. Держоргани вже десятки років експлуатують наші автомобілі, і навіть якщо епізодично змінюють свій парк на інші бренди, потім все одно повертаються. Це і Кабмін, і Адміністрація президента, і СБУ, і НАБУ.

– Які нові проекти плануєте на 2018 рік?

– Ми зараз розробляємо нову концепцію дилерського підприємства 4.0, завдання якої – підвищити ефективність управління бізнесом і одночасно дозволити пропонувати клієнтам більше послуг, робити це ефективніше і якісніше, ніж будь-коли раніше. Якщо провести аналогії – це Uber або Booking.com, тільки в автобізнесі. Це те, що нас очікує в перспективі 3-5 років.

Наша позиція така: володіння автомобілем повинно максимально спрощувати життя клієнта, а не ускладнювати її. І тут мова йде не про звичайну автоматизацію, а про створення автомобільної екосистеми, яка буде об'єднувати різні послуги і сервіси. Вона буде включати в себе ряд мікросервісів, об'єднаних між собою і націлених як на підвищення ефективності роботи самого автоцентру і його співробітників, так і на надання додаткових послуг для клієнтів.



АВТОМОБІЛЬНЕ ЗАВТРА

Про зміни, що чекають на українську автомобільну галузь, висловилися основні «гравці» авторинку.

6 лютого у Києві відбувся фінал конкурсу Автомобіль року в Україні 2018. У ході урочистого заходу були названі авто-переможці.

Кращі авто у цьому році вибирали 23 члени компетентного журі, що представляють провідні ЗМІ України. Крім цього, в голосуванні взяли участь десятки тисяч українців.

В абсолютному заліку титул «Автомобіль року в Україні 2018» завоював невеликий, але перспективний і войовничий Ford Fiesta. Кросвером року став Mazda CX-5.

Крім того, були визначені переможці у наступних номінаціях:

Малий клас: Citroen C3

Економ-клас: Skoda Rapid

Компактний/середній клас: Renault Megane Sedan

Бізнес клас: Audi A5

Люкс клас: Mercedes-Benz S-Class

Купе/кабриолет: Mercedes-Benz E-Class Coupe

Електромобілі і гібриди: Kia Niro

Малий кросвер: Toyota CH-R Hybrid

Компактний кросвер: Peugeot 3008

Середньорозмірний кросвер: Skoda Kodiaq

Повнорозмірний кросвер: Land Rover Discovery

Комерційний автомобіль: Peugeot Traveller

Ціна/якість: Citroen C-Elysee

Дизайн: Range Rover Velar

Традиційно на церемонії нагородження «Автомобіль Року в Україні 2018» перед оголошенням переможців пройшов круглий стіл, і цього року його можна назвати, мабуть, найбільш оптимістичними за останній час, пише [AUTO-Consulting](#). Вітчизняний автомобільний ринок розвивається і росте вже кілька років поспіль. Хоча, як виявилось, український автомобільний ринок міг би рости набагато швидше.

Урочисту церемонію відкрив міністр інфраструктури України Володимир Омелян. Він повідомив присутнім, що Міністерство інфраструктури зробило ставку не на двигуни внутрішнього згоряння, а на електрокари. І впевнений, що за цим майбутнє не тільки світу, а й України.

Саме тому в Парламенті подано законопроект «Про 15-річну стратегію розвитку електротранспорту в Україні». Він повинен стимулювати виробництво електромобілів і акумуляторних батарей.

Якщо його приймуть, то цей закон, на думку пана Омеляна, стане кращим в Європі з розвитку ринку електрокарів.

Законопроект, зокрема, передбачає, на 5 років звільнити від ПДВ імпорт електромобілів. На 10 років звільнити від ПДВ виробництво запасних частин для електромобілів. На 15 років звільнити від ПДВ виробництво акумуляторних батарей, виробництво електромобілів і моторів до них.

Глава Всеукраїнської асоціації автомобільних імпортерів і дилерів (ВААІД) Олег Назаренко з оптимізмом дивиться в майбутнє. За його прогнозом, у нинішньому 2018 році наш ринок продовжить зростання. На думку пана Назаренка, продажі у 2018-м можуть досягти 100 тис. авто.

Головними причинами, які стримують зростання нашого ринку, Олег Назаренко вважає низьку платоспроможність населення і відсутність інвестицій для створення робочих місць. Але це глобальні проблеми, які має вирішувати держава. Серйозним стримуючим фактором є податки. За словами пана Назаренка, у вартості виробленого в Україні автомобіля податки складають 30-40%.

Звичайно, Олег Назаренко не міг обійти увагою так звані «євробляхи». ВААІД вимагатиме від уряду ліквідувати схеми, за якими у країну ввозяться автомобілі без сплати податків. Податки платять і виробники автомобілів, і офіційні імпортери, тому всі повинні бути у рівних умовах. ВААІД зараз розробляє законопроект, який допоможе вирішити проблему «євроблях».

Генеральний директор ІАГ AUTO-Consulting Олег Омельницький у своїй доповіді повідомив, що у 2017 році ринок нових автомобілів перевищив 80 тисяч штук і в порівнянні з 2016 років виріс майже на 25%.

За даними AUTO-Consulting, приріст ринку старих автомобілів, які в минулому році були імпортовані в Україну за пільговими акцизам, склав близько 40 тис. шт. І можна зробити висновок, що як мінімум 40 тис. авто не дорухався ринок нових автомобілів. На покупку цих авто українці витратили близько 500 млн. євро. Цей пільговий імпорт фактично стримував зростання продажів в сегменті нових автомобілів Low Cost – автомобілів вартістю до 15 тис. євро. А зовсім даний сегмент не зник тому, що недорогі автомобілі

купують юридичні особи, які не хочуть і не можуть купувати на фірму б/в авто.

На думку Олега Омельницького, імпортовані за пільговими акцизам автомобілі не тільки забирали покупців у ринку нових авто. Вони вплинули ще на вторинний ринок автомобілів, які вже були в Україні. Тут впали ціни і з'явилися проблеми з продажем автомобілів української реєстрації.

Ці фактори впливали і на ринок нових авто, так як порушувалася ланцюжок «продав б/в авто-купив нове авто». Хоча, за логікою, ринок нових авто в минулому році цілком міг наблизитися до показників 2013 року, коли було продано 201 тис. нових автомобілів.

Олег Омельницький звернув увагу на те, що ввезення в Україну старих автомобілів за пільговими акцизами і авто на «євробляхах» фактично стимулювало зростання ринку нових автомобілів у країнах, з яких вони до нас приїжджають. Жителі цих країн продали в Україну свої старі машини і купили собі нові. Це чітко видно по аномальному для Європи зростання продажів в сусідніх з Україною країнах. Тобто Україна допомогла сусідам позбутися не менше, ніж на 500 тис. авто. Саме стільки до нас фактично завезли «євроблях», за даними самої ж ДФС.

Голова Федерації роботодавців автомобільної галузі України Олег Боярин сказав, що в усьому світі відбуваються глобальні процеси. Наприклад, перехід на автомобілі, які працюють від альтернативних джерел енергії, та автомобілі зі штучним інтелектом. Це дає Україні нові можливості. І ми, як країна, маємо зараз потенційну можливість перестрибнути на новий етап розвитку автопрому. У найближчі роки ми побачимо нові технології в автомобілях, і нашим дилерським центрам знадобляться нові компетенції. І якщо ми об'єднаємося у спільному баченні того, якою буде Україна через 15 років, то ми всього досягнемо, адже імпортери і виробники – це велика сила. Вона не дасть перетворити нашу країну в смітник старих автомобілів.

Якщо підвести підсумок, можна сказати, що головними темами Круглого столу стали електромобілі і так звані єврономери. А головним настроєм – оптимізм. Мабуть, найбільший за останні кілька років.



ЩО, ДЕ, КОЛИ

Яким буде майбутнє автомобільної галузі за результатами глобального опитування KPMG International?

фото: breakingenergy.com

KPMG International опублікувала результати дев'ятого щорічного дослідження автомобільної галузі.

У цьому році в дослідженні взяли участь більше 900 представників вищого керівництва автомобільних компаній з 43 країн – як автовиробників, так і постачальників автокомпонентів, дилерів, постачальників ІТ послуг і послуг із забезпечення мобільності. Для того, щоб зрозуміти думки усіх гравців в екосистемі, були залучені постачальники енергії та інфраструктури, а також представники державних органів. Крім того, було опитано 2100 споживачів, що дало можливість порівняти їхні погляди на майбутнє автомобільної галузі з думкою професіоналів.

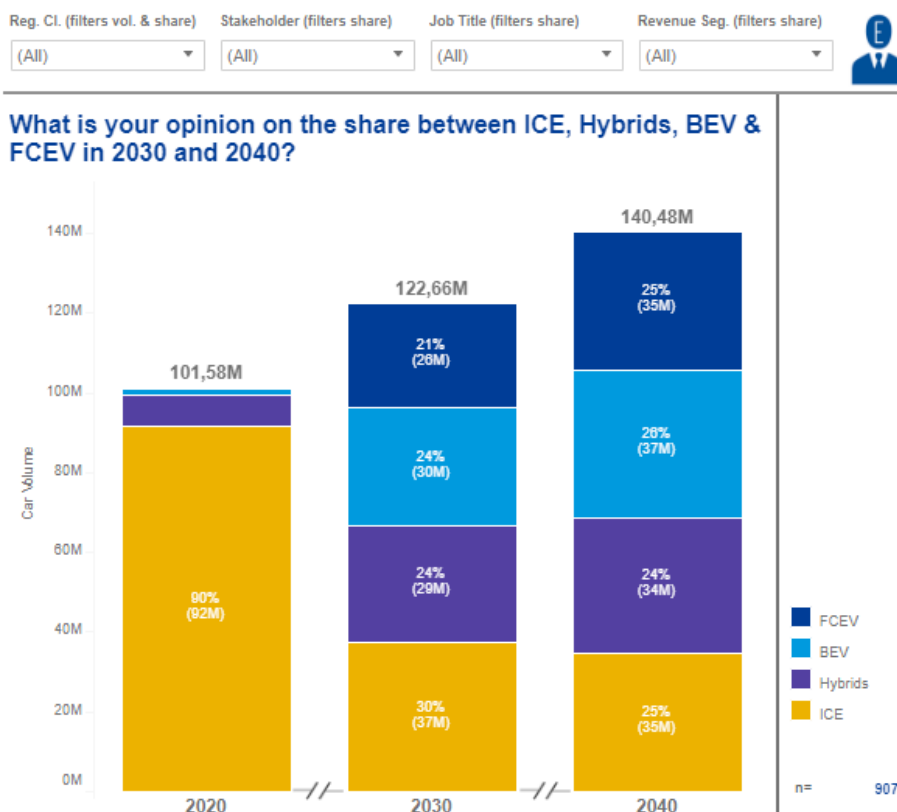
Опитування проводилося онлайн в період з вересня по жовтень 2017 року.

Так само в цьому році була підготовлена спеціальна інтерактивна онлайн-версія дослідження, в якій

можна самостійно відфільтрувати і подивитися відповіді респондентів як з точки зору регіональної специфіки, так і з точки зору сегментації.

Майбутнє згорання

Ключовим трендом сучасної автомобільної галузі є розвиток нових технологій



Note: Shares for 2020 are based on global production forecast for 2020 | 2040 volumes are estimated on CAGR 2027-2032
Source: KPMG's Global Automotive Executive Survey 2018 | © KPMG Automotive Institute; LMC Automotive

електротранспорту. Проте 77% опитуваних керівників вважають, що ДВЗ залишатимуться найважливішою технологією трансмісії ще протягом тривалого часу, особливо з появою можливості використання біопалива і синтетичного палива. На їхню думку, до 2040 року ми побачимо конвергенцію різних технологій трансмісії, що призведе до майже рівного розподілу авто з ДВЗ, гібридів, електромобілів і автомобілів на паливних елементах.

У порівнянні з керівниками, споживачі мають більш песимістичне уявлення про майбутнє ДВЗ. Переважна більшість (79%) вже подумують про покупку свого наступного автомобіля з альтернативною трансмісією або гібриду.

Дизель продовжує бути спірною темою в автомобільній промисловості. Після «дизельного скандалу» у 2015 році екологічні недоліки дизельних автомобілів широко обговорювалися серед лідерів галузі, політиків і засобів масової інформації, що позначалося на споживчій уподобання.

Купівля дизельного автомобіля більше не є варіантом для 65% світових споживачів. Особливо у Західній Європі, де обговорюються заборони на рух таких автомобілів, найбільша частка споживачів (70%) виступає проти ди-

зельних автомобілів. Але думки в різних регіонах значно відрізняються – зокрема, у Східній Європі 52% вважають за краще дизельне паливо.

Електромобільна готовність

Попри те, що електромобілі збільшують попит з року в рік, більше половини (54%) опитаних автовиробників і досі вважають, що електричні транспортні засоби будуть комерційно не вигідними через проблеми з інфраструктурою. Адже, як показують результати дослідження, найбільш важливими показниками для розвитку електромобільної екосистеми для керівників є вартість (30%) і саме інфраструктура (28%). Далі йдуть нормативні умови (25%) і екологічність (18%).

При цьому 60% опитуваних стверджують, що ключовим моментом в розвитку інфраструктури є вирішення проблеми з довгою тривалістю зарядки електромобілів – на їхню думку, вона повинна стати такою ж за тривалості, як у автомобілів з ДВС.

Саме тому 77% керівників стверджують, що справжнім проривом в автомобілебудуванні стануть електромобілі на паливних елементах.

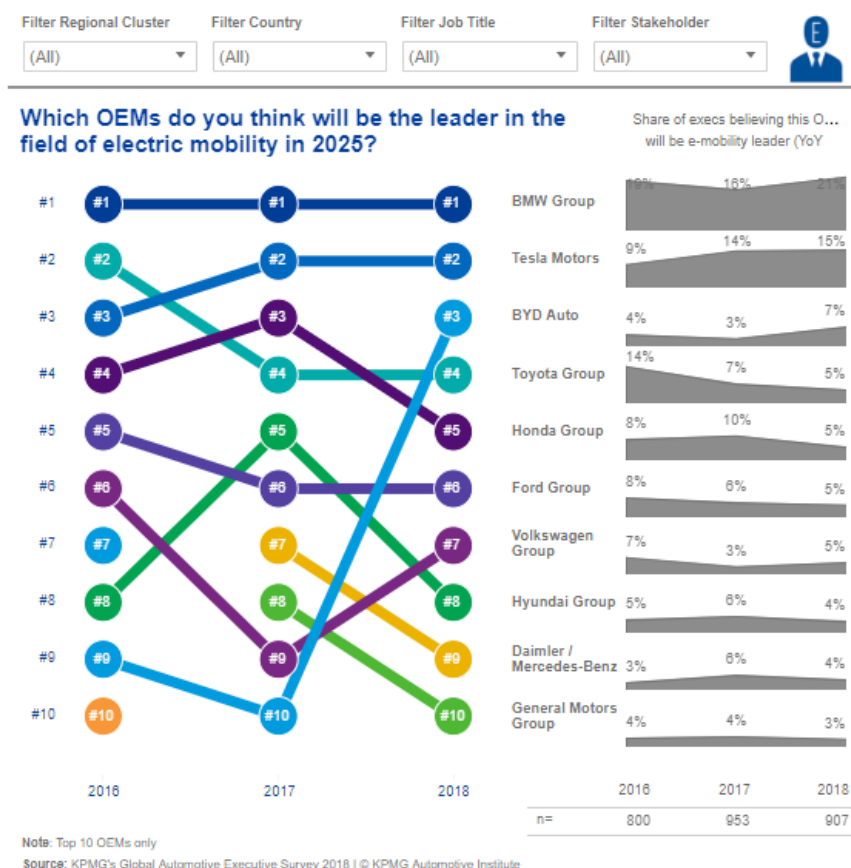
Тож, хоча керівники і стали більш

оптимістичними щодо електромобільного майбутнього порівняно з минулим роком, перепони для розвитку електрокарів залишаються суттєвими.

Що стосується виробників, які будуть лідерами в області електрифікації до 2025 року, 21% опитаних бачать на першому місці BMW, 15% – Tesla і 7% – BYD.

Автономія

Багато автовиробників мають на меті випустити повністю автономні автомобілі. Втім, на шляху до «світлого майбутнього» існують великі перепони.



Це відсутність необхідної міської інфраструктури та політики модернізації міста під потреби цієї технології.

Для 74% керівників однією з основних перешкод є одночасне перебування на дорогах транспортних засобів, обладнаних різними рівнями автономних технологій. Вони переконані, що це призведе до серйозних проблем з безпекою.

Споживачі сприймають автономні машини з обережністю, тому що вона не є людиною. Споживачі посилаються на питання довіри, страху і етики як причини, через які їм важко уявити майбутнє безпілотних авто.

І все ж, за результатами дослідження, 94% керівників вважають, що повністю діюча й ефективна політика водіння і правила для автономних транспортних засобів буде встановлена не пізніше 2040 року.

Хто ж буде серед лідерів у галузі електричної мобільності та самохідних технологій автомобілів у 2025 році? Результати опитування показують, що BMW та Tesla залишаться на провідних позиціях, але тенденції свідчать, що OEM-виробники з Китаю складуть їм сильну конкуренцію у сфері інноваційних технологій.

До речі, опитані не назвали серед лідерів автономного водіння жодної IT-компанії. У той же час, 49% респондентів очікують дуже серйозної конкуренції між IT-компаніями і автомобільними виробниками. Але тільки лише 51% голосують за їх співпрацю.

Що ще чекає на нас у майбутньому?

- регіональні зрушення можуть серйозно вплинути на виробництво в Західній Європі – 74%

керівників вважають, що до 2030 року виробництво в Західній Європі складе менше 5%;

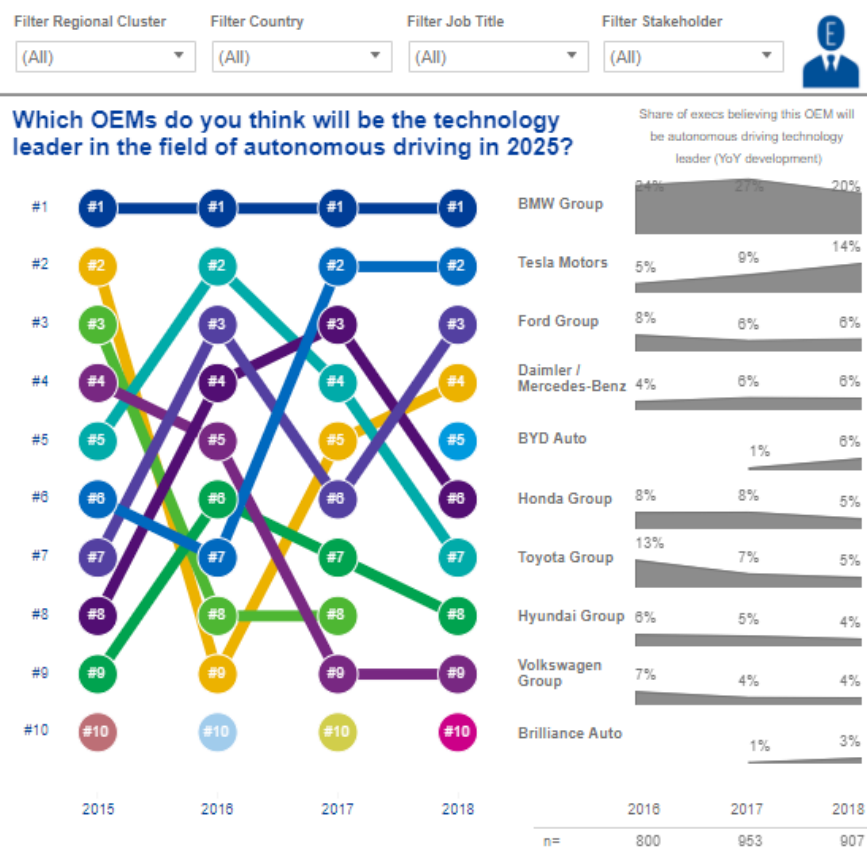
- число роздрібних точок буде значно зменшено – більше половини керівників (56%) впевнені у тому, що кількість фізичних роздрібних точок до 2025 року буде скорочено на 30-50%;

- 49% респондентів очікують конкуренції між виробниками автомобілів і компаніями ІКТ, а 51% голосують за їхню співпрацю;

- майже половина (43%) опитаних респондентів демонструють упевненість, що половина власників автомобілів більше не захоче володіти особистим транспортним засобом до 2025 року;

- стратегія № 1 для успіху – це співпраця з гравцями з конвергентних галузей, що не пов'язані з активами, щоб повністю задіяти потенціал майбутньої екосистеми, яка виходить за рамки продукту «автомобіль».

Докладніше можна ознайомитися в [онлайн-версії](#) або [презентації](#) дослідження.





ДИЗЕЛЬ НЕ ПРОЇДЕ

Суд дозволив німецьким містам забороняти в'їзд дизельним авто.

фото: auticonsaling.com.ua

Проблема забруднення повітря у великих містах знайома всім розвиненим країнам. Німеччина – не виняток. Ліміти на викиди в атмосферу шкідливих речовин перевищені вже багато років поспіль. Здоров'ю людини шкодить, перш за все, висока концентрація в повітрі оксидів азоту. Вона веде до подразнення дихальних шляхів, захворювань серцево-судинної системи і зростання смертності.

Одним з головних джерел цих шкідливих речовин вважаються дизельні двигуни. «У містах три чверті вихлопів оксидів азоту припадає на дизельні автомобілі», – говорить Хельмут Деді (Helmut Dedy), голова Об'єднання німецьких міст (Deutscher Städtetag).

Так як з'ясувалося, що робота систем фільтрації вихлопних газів у більшості дизельних машин не відповідає приписам, то у німецьких міст виникла складність із дотриманням діючих в ФРН законодавчих норм з чистоти повітря. «Без переоснащення автомобілів дотримати ці норми неможливо, – підкреслює Деді. – Тож якщо незворотних змін не відбудеться, то введення заборони на в'їзд в міста дизельним машинам не уникнути».

Що вирішував суд в Лейпцігу?

Розгляд почалося влітку 2017 року адміністративному суді Штутгарта, куди по-

зов подала німецька екологічна організація Deutsche Umwelthilfe (DUH). Відповідачами були федеральні землі Баден-Вюртемберг і Північний Рейн-Вестфалія, так як в їх столицях – Штутгарті і Дюссельдорфі – ліміти викидів шкідливих речовин в атмосферу були перевищені особливо сильно.

Суд Штутгарта погодився з позивачем, що заборона на в'їзд в межі міст дизельних машин є «найефективнішим» заходом і що захист здоров'я людини важливіший за інтереси власників автомобілів. Інший суд (вже в Дюссельдорфі), який розглядав той же позов, погодився з необхідністю «серйозно опрацювати» тему такої заборони.

У відповідь обидві федеральні землі висловили сумніви в юридичній обґрунтованості заборони і подали апеляцію у Федеральний адміністративний суд у Лейпцізі. Однак 27 лютого Федеральний адміністративний суд Німеччини визнав правомірною заборону місцевій владі на допуск дизельних автомобілів на територію великих міст. Ухвала суду не встановлює прямої заборони на в'їзд дизельних авто, але дозволяє містам вводити її.

Відповідно до позиції суддів, такий крок пов'язаний з необхідністю перешкоджати збільшенню шкідливих викидів в атмосферу.

«Заборони загалом допустимі, їх можна реалізувати таким чином, щоб уникнути непропорційних наслідків», – заявив голоуючий суддя Андреас Корбмахер. За його словами, правила ЄС вимагають дотримання, і якщо немає інших заходів зупинити забруднення, то доведеться йти на заборони.

Водночас Федеральний адміністративний суд вимагає, щоб Штутгарт і Дюссельдорф ретельно опрацювали документи про заборони допуску автомобілів у центр міста і надали їх суду.

Як пише Reuters, проти введення заборони на рух дизельних авто виступав уряд Меркель, який критикують через тісний зв'язок з автомобільною промисловістю. В уряді побоювалися, що заборона розлютить мільйони водіїв та призведе до порушень руху транспорту в містах.

Чинівники також заявляють, що заборона може паралізувати роботу автобусних компаній, служби збору сміття та торговців, які здебільшого використовують дизельні транспортні засоби.

Які наслідки матиме рішення суду?

Рішення суддів в Лейпцигу є важливим сигналом для жителів міст по всій Європі, для власників автомобілів з дизельними двигунами, для політичних кіл і для автомобілебудівної індустрії. Про це пише DW. Тепер відповідні міські відомства зможуть почати реалізовувати обмежувальні заходи в містах з особливо забрудненим повітрям.

«Не варто очікувати, що на дорогах вже на наступний день з'являться обмежувальні знаки, так швидко це не робиться, – каже юрист Ремо Клінгер (Remo Klinger), що представляє інтереси DUN. – Треба буде спочатку внести зміни в план реалізації нормативів чистоти повітря, який буде вже враховувати заборони на в'їзд в міста, потім провести громадські слухання. Суди зазвичай дають 6 місяців на реалізацію своїх рішень».

Переоснащення і «синя віньєтка»?

Суд в Лейпцигу підіпріє і іншу суспільну дискусію – про наслідки так званого «ди-

зельгейту». Апгрейд у програмному забезпеченні дизельних машин в Німеччині виявився недостатнім засобом для дотримання нормативів чистоти повітря – так само як і посилений розвиток громадського транспорту. А значить «потрібно переоснащення автомобілів», додає голова Об'єднання німецьких міст Хельмут Деді.

До цього ж висновку прийшли фахівці університету Дуйсбург-Ессен – а саме, що «без заміни деталей в автомобілях дотримати норми чистоти повітря в містах неможливо».

Плани уряду ФРН з переоснащення автомобілів з дизельними двигунами за рахунок держбюджету Хельмут Деді знаходить «не дуже вдалими». Цей обов'язок лежить на автомобільній промисловості, вважає він.

А ось що потрібно зробити містах, так це ввести маркування дизельних машин – так звану «синю віньєтку» на лобове скло. Її отримають ті дизельні авто, які пройшли переоснащення та викиди яких не перевищують допустимих норм.

«Така «синя віньєтка» видається мені цікавою і для автомобілебудівників, адже з її допомогою дизель отримує перспективу в майбутньому – звичайно, за умови зменшення викидів чадного газу», – підсумував Хельмут Деді.

Міста закриваються для дизелів

Раніше Париж, Мадрид, Мехіко і Афіни вже оголосили про намір заборонити в'їзд дизельних машин до 2025 року. Мерія Копенгагена збирається це зробити вже в наступному році. Франція і Британія готові повністю відмовитися від дизельних і від карбюраторних автомобільних двигунів з 2040 року і пересісти на електромобілі.

В Естонії діють стандарти ЄС, які обмежують використання автомобілів, вихлопні гази яких містять підвищену кількість шкідливих речовин. І хоча ні муніципальна влада естонських міст, ні уряд країни поки не розглядали варіанти введення заборон або обмежень на використання машин з дизельними двигунами, заборона в'їзду дизельних авто, безсумнівно, відіб'ється і на естонському автомобільному ринку.

НОВИНИ ФЕДЕРАЦІЇ

Звіт 2017 року і План робіт на 2018 рік

За результатами роботи Федерація підготувала звіт за 2017 рік і план робіт на 2018 рік.

Відбувся Європейський регіональний форум з питань промисловості

Європейський регіональний форумі «Український бізнес в системі європейських ланцюжків доданої вартості та створенні нових потоків цінностей» було проведено в рамках найбільшої європейської події в галузі індустріальної політики – European Union Industry Day.

Прес-конференція «Авторынок - 2018. Проблеми, виклики та ризики. Чого чекати "євробляхам"»

На прес-конференції обговорювалися підсумки 2017 року для української автомобільної галузі, проблеми авторинку і виробництва в Україні, а також найближчі перспективи і прогнози попиту на автомобілі у 2018 році.

Робоча нарада з обговорення норм Національної транспортної стратегії

Предметом обговорення стали, зокрема, моменти, що не знайшли відображення у тексті документу.

Пройшла робоча нарада з питань захисту вітчизняних виробників ТЗ від недобросовісної конкуренції

На обговорення було винесено, зокрема, ситуацію із закупівлею за державні гроші імпортих транспортних засобів, аналоги яких випускаються в Україні.

Відбулося засідання Митного комітету ФРУ

На засіданні обговорювалося питання можливого запровадження норми урядової постанови №878, згідно з якою, починаючи з 1 лютого 2018 року усі митні декларації повинні проходити через митне «єдине вікно».

Конференція «Нова індустріалізація: виклики, можливості та перспективи для України»

Метою заходу став пошук шляхів побудови потужної індустріальної України.

ВИРОБНИЦТВО

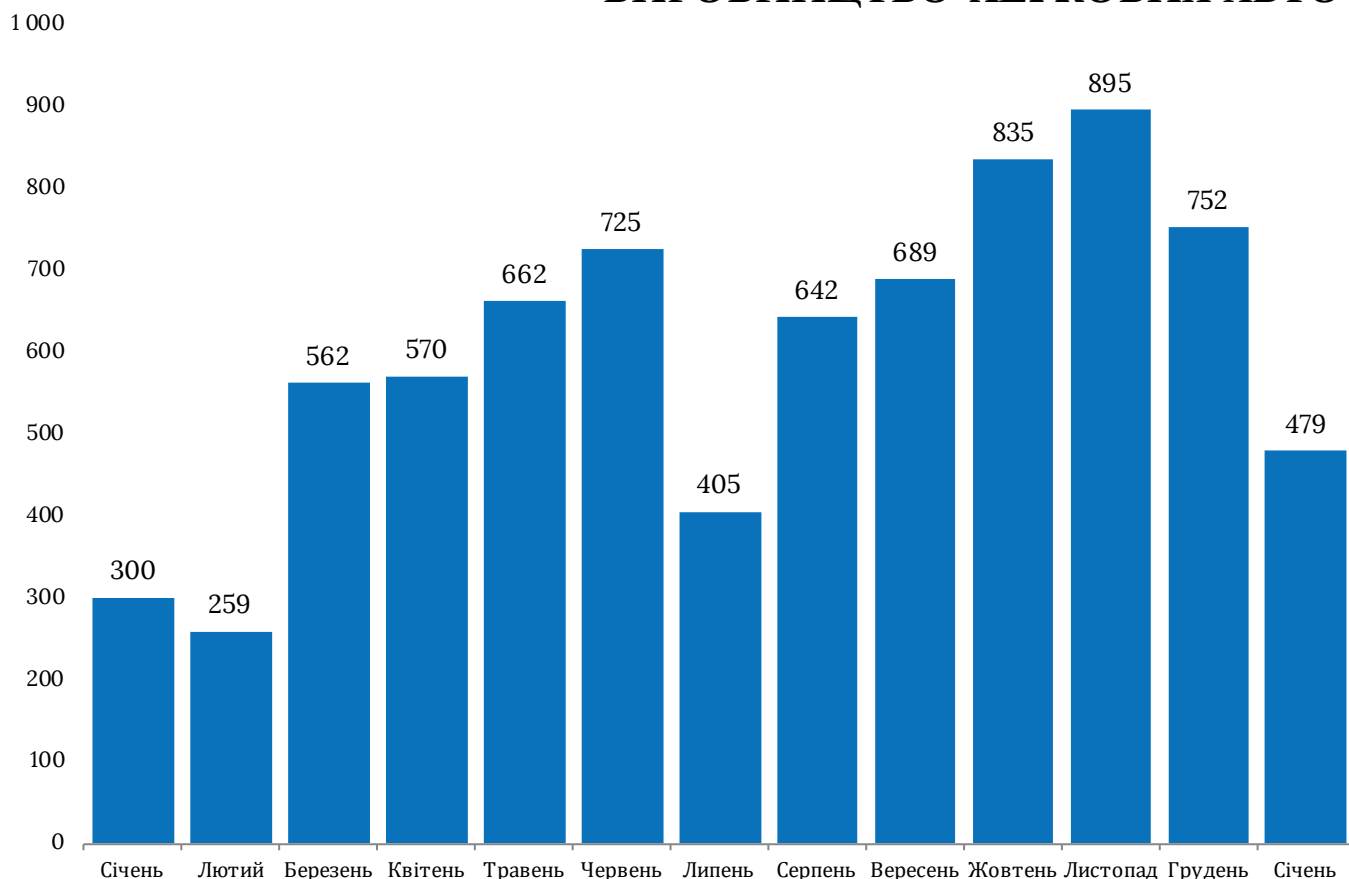
За попередніми даними асоціації «Укравтопром», в січні 2018 року на українських заводах було вироблено 570 автотранспортних засобів, що на 44,7% більше результату торішнього січня.

У загальному обсязі автовиробництва більшу частину охопили легкові автомобілі, яких було вироблено 479 шт. (всі виробництва ПрАТ «Єврокар»): +59,7% до січня 2017 року.

Кількість комерційних автомобілів, зафіксованих в статистиці «Укравтопрому» в звітному місяці – 32 од., що на 45,8% менше торішнього показника.

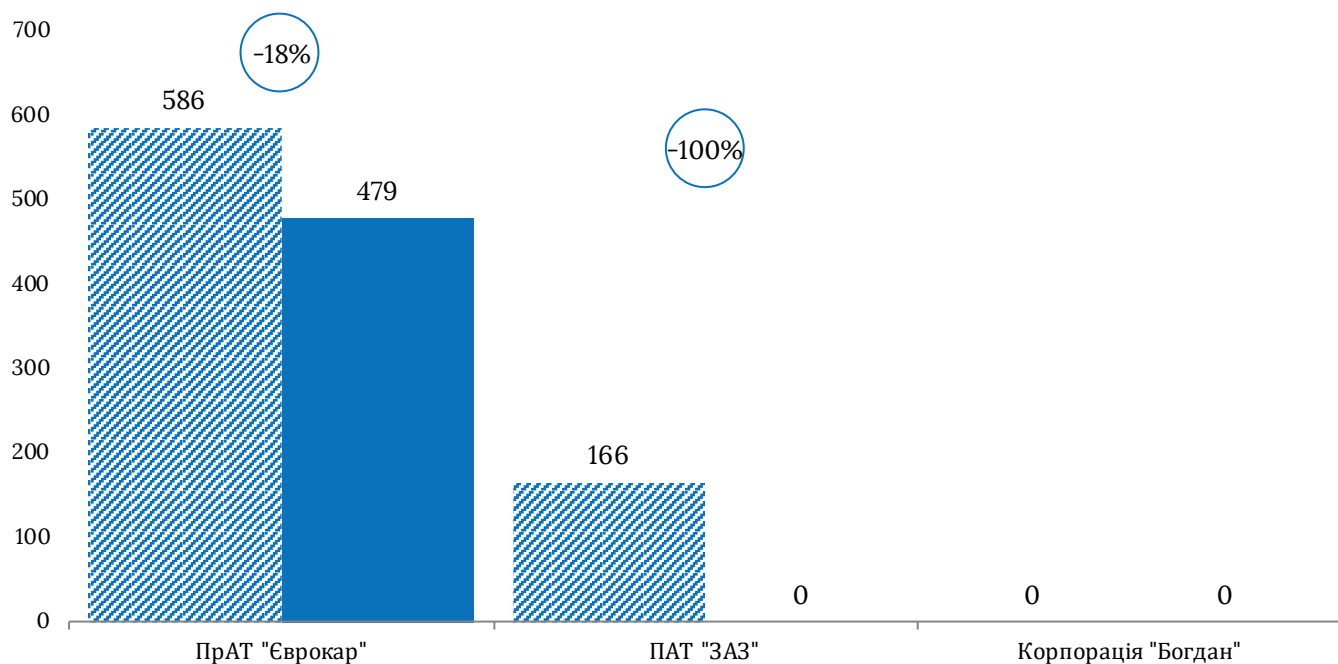
Також за звітний місяць було вироблено 59 автобусів, такий обсяг виробництва на 68,6% перевищив показники січня 2017 року.

ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО



ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

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



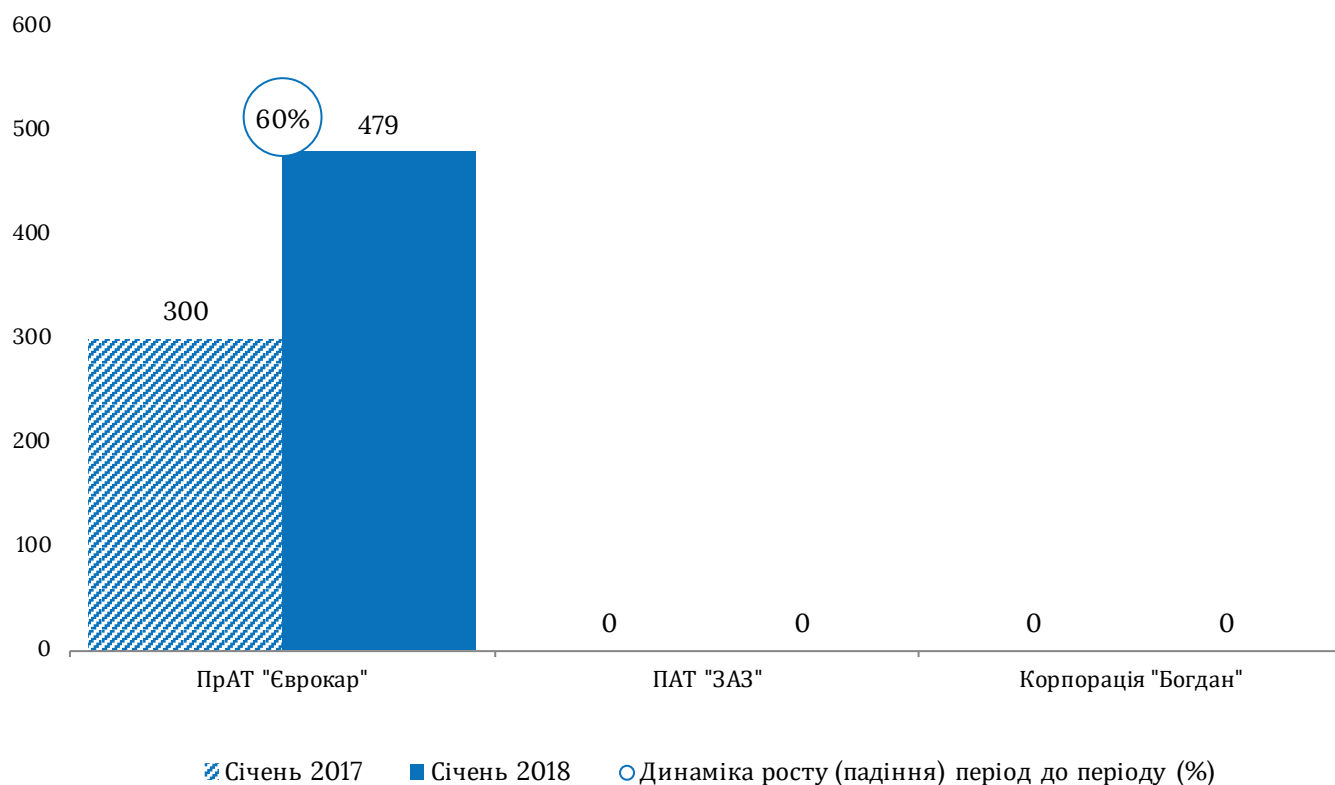
▨ Грудень 2017

■ Січень 2018

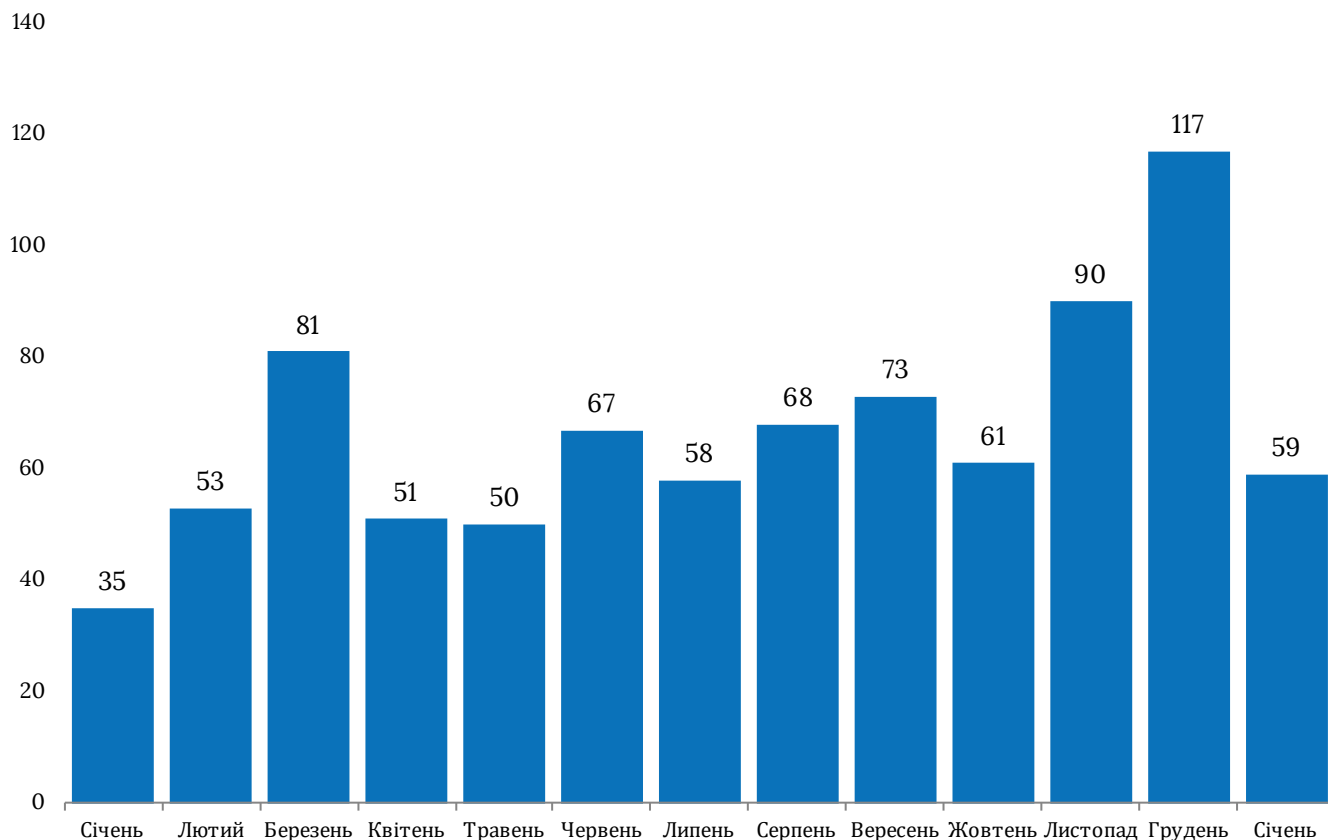
○ динаміка росту (падіння) період до періоду (%)

ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

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

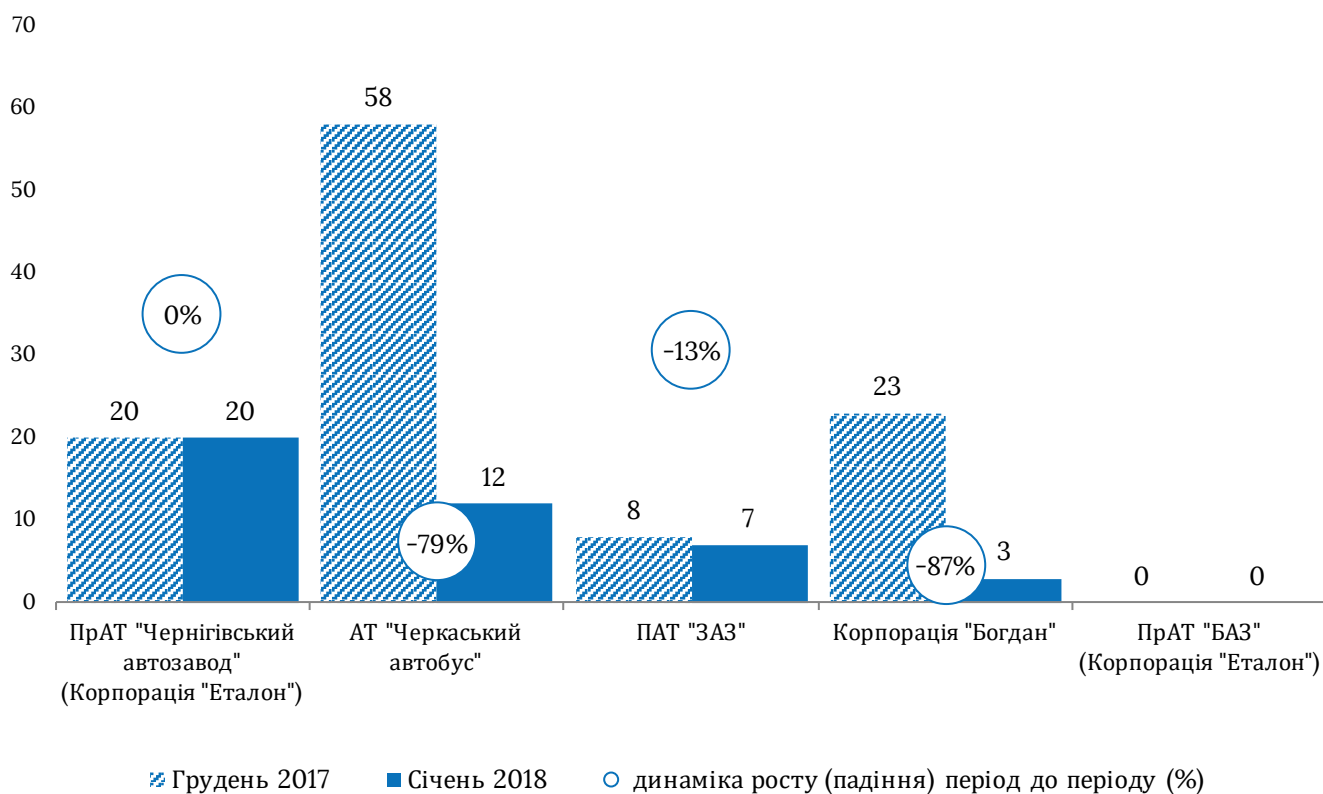


ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ



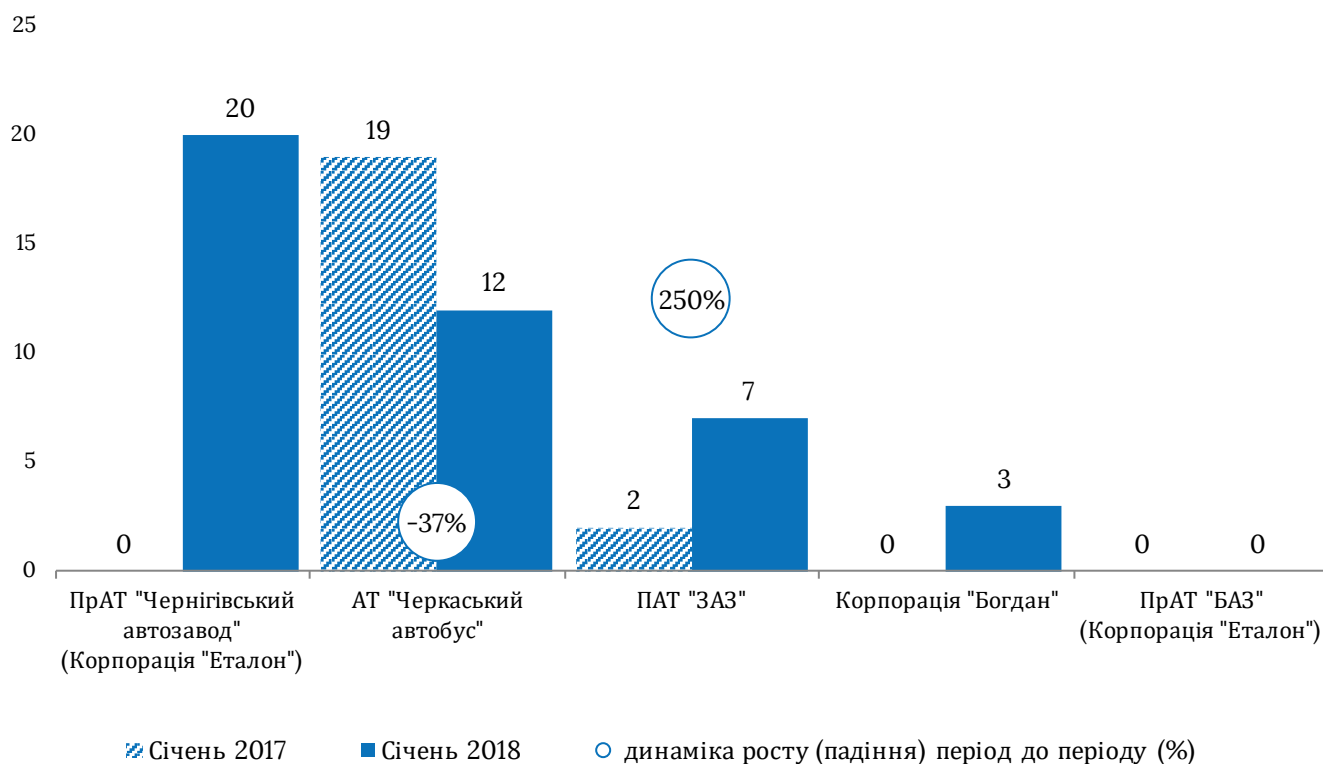
ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

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

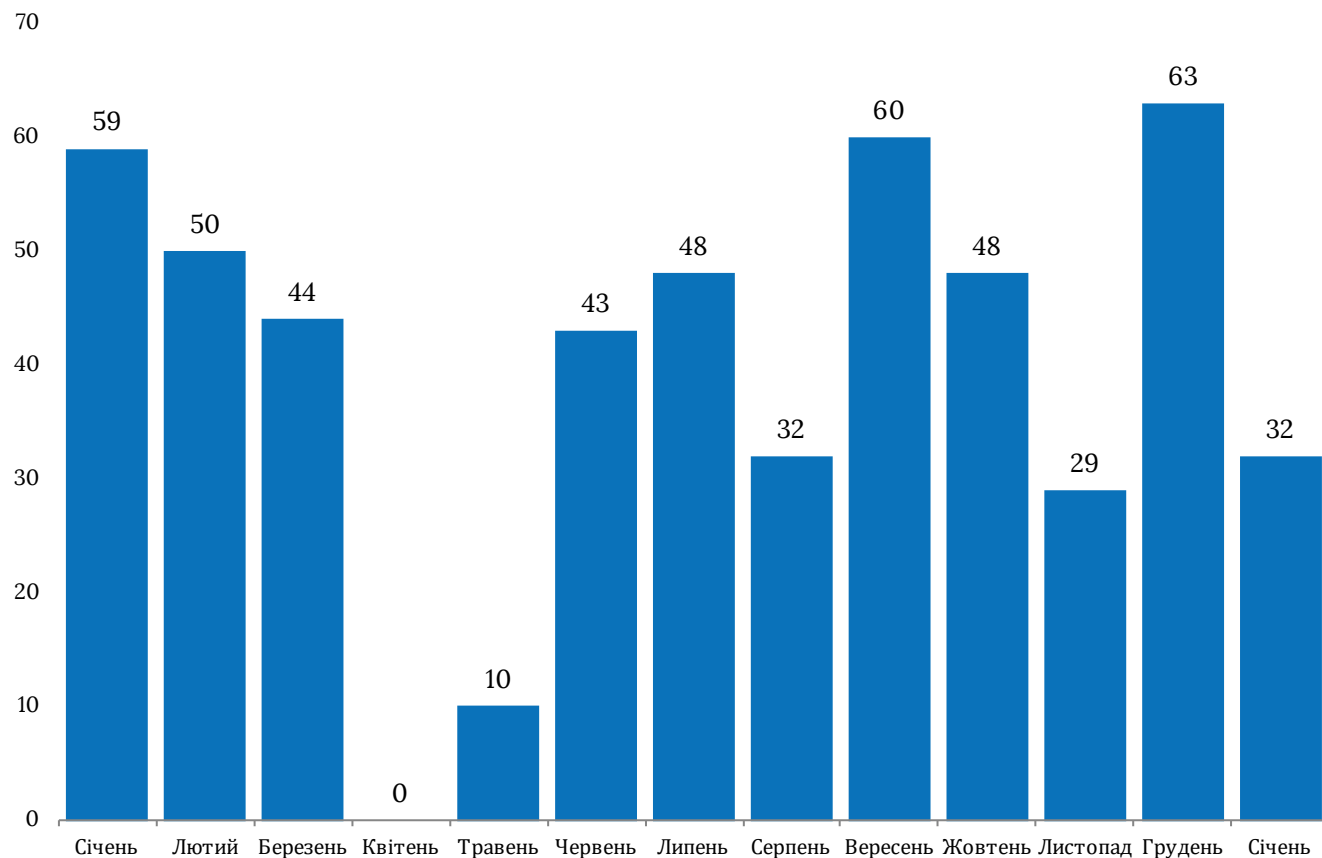


ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

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

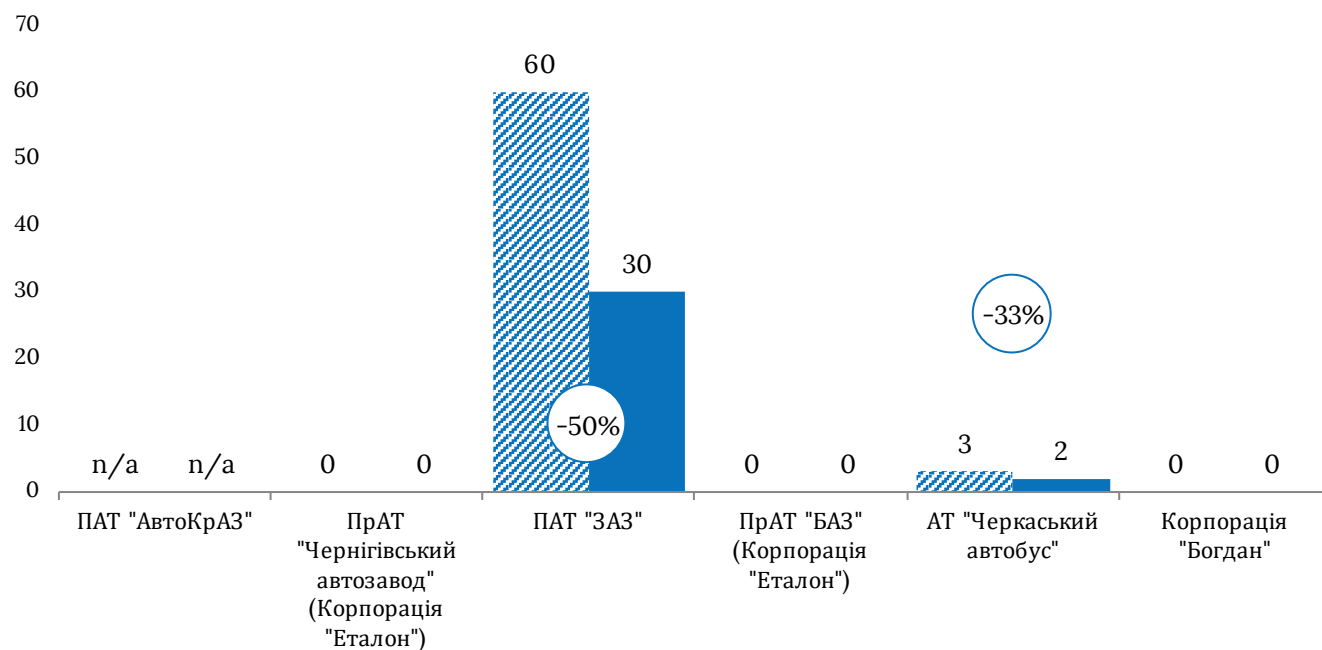


ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО



ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

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



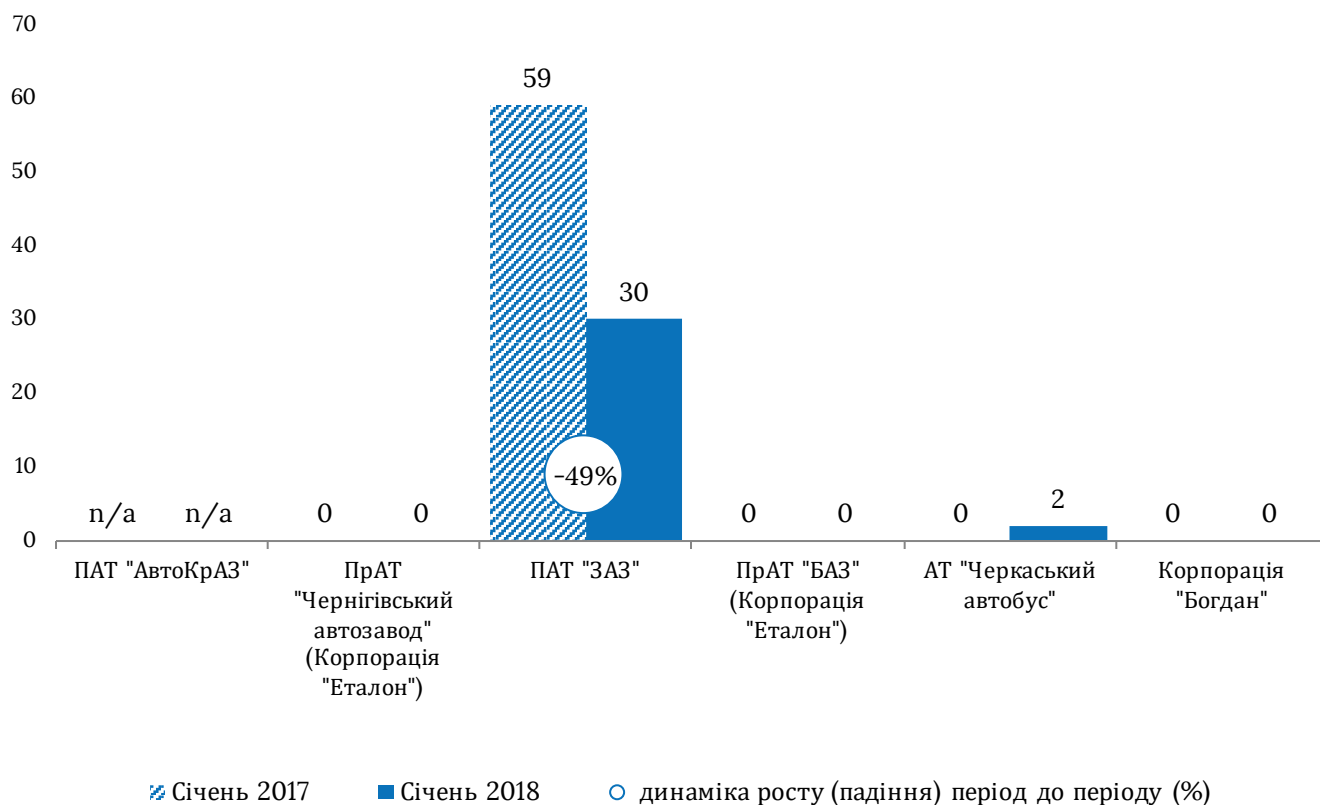
■ Грудень 2017

■ Січень 2018

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

ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

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



ПРОДАЖІ

Як повідомляє AUTO-Consulting, у січні було реалізовано 6620 нових автомобілів, що на 40,6% більше, ніж роком раніше. Дилери дуже активно продавали автомобілі у січні і встановили новий посткризовий рекорд для цього місяця.

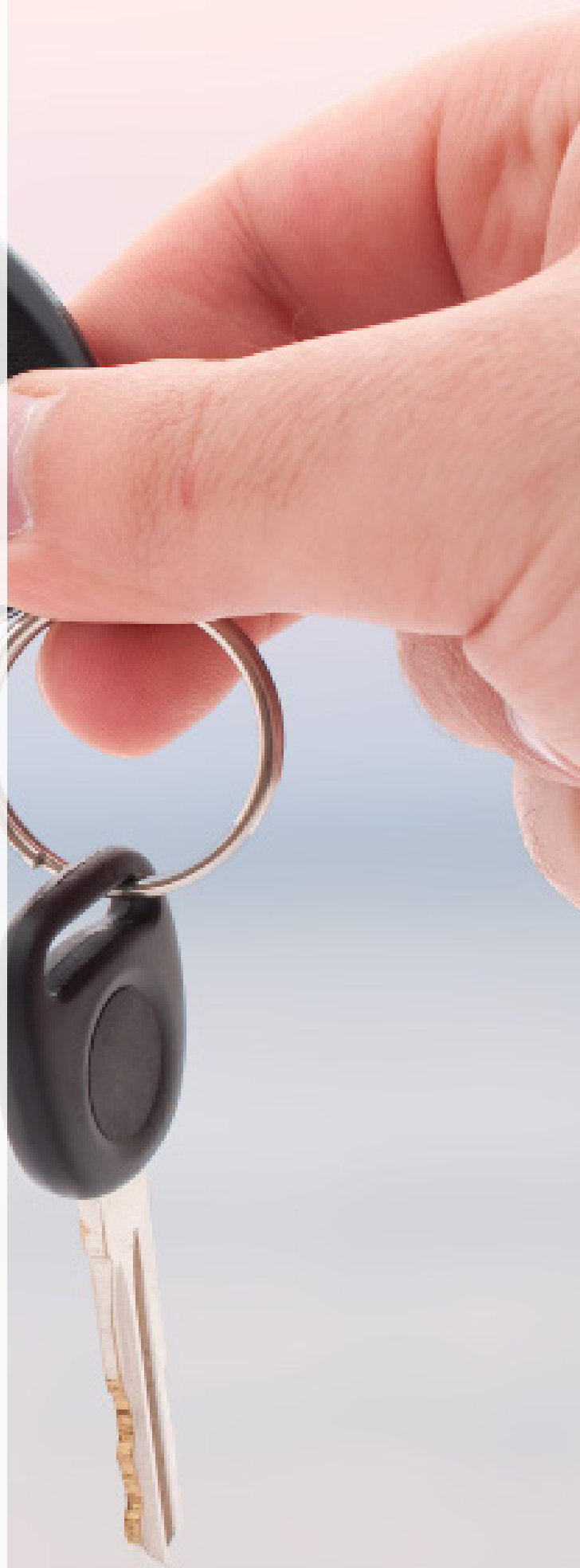
Як відзначають в AUTO-Consulting, такому стрімкому зростанню продажів сприяла курсова «лихоманка», що змусила споживачів швидше приймати рішення про покупку автомобілів, які дорожчали не так швидко, як змінювався курс долара. До того ж, багато замовлень на авто було зроблено ще до Нового Року, а в січні вже закривалися самі угоди.

Новий 2018 рік розпочався з лідерства Toyota. Цей бренд фактично подвоїв реалізацію у порівнянні з торішнім січнем і тепер контролює 14% українського ринку.

Renault стабільно утримує 2-е місце, але буквально за крок від нього – Volkswagen.

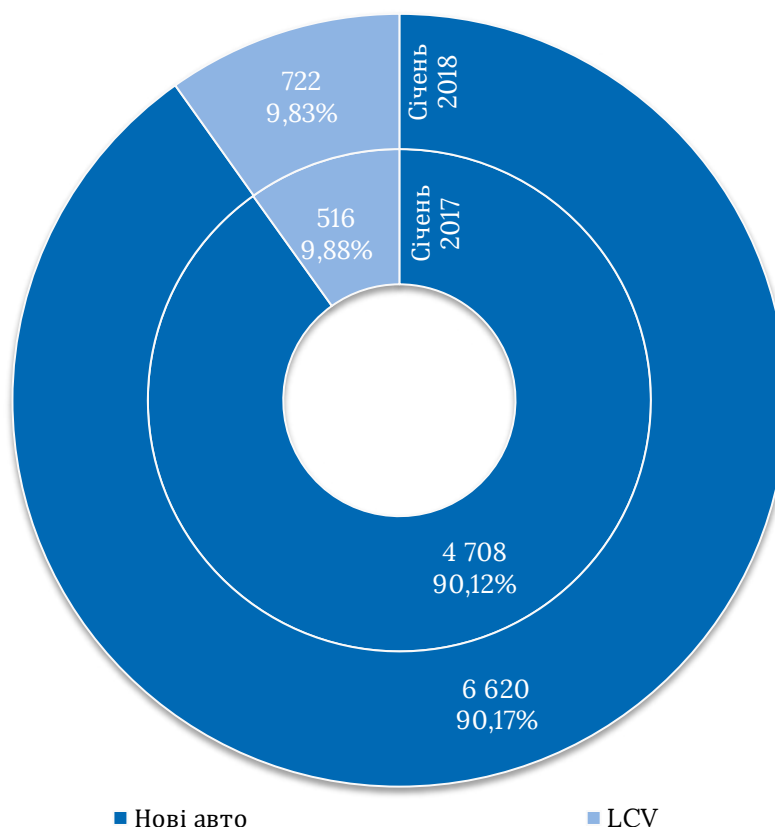
Нарощує продажі Skoda і Nissan, Майже у 2 рази додала і Mazda. Але 3-х разове зростання демонструє узбецький бренд Ravon. Цей бренд у січні вже став №8 в Україні, хоча ще рік тому був у «хвості» другий двадцятки.

З преміум брендів на перше місце в січні вийшла Audi, яка використовує той же прийом для такого зростання, як і VW. Це дозволило німцям закріпитися у Топ-10 українського ринку і майже у 3 рази поліпшити продажі за останній рік.



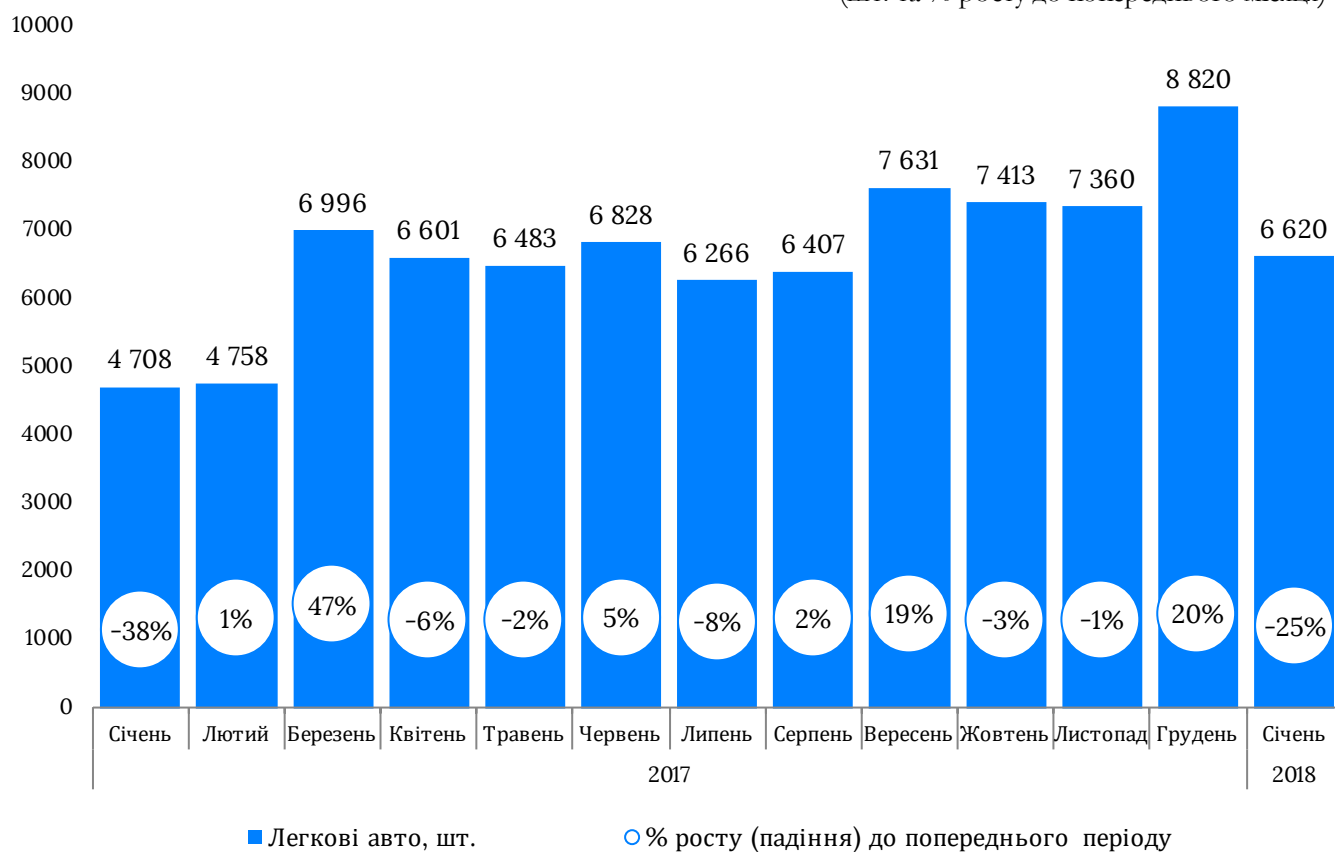
ПРОДАЖІ АВТО

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



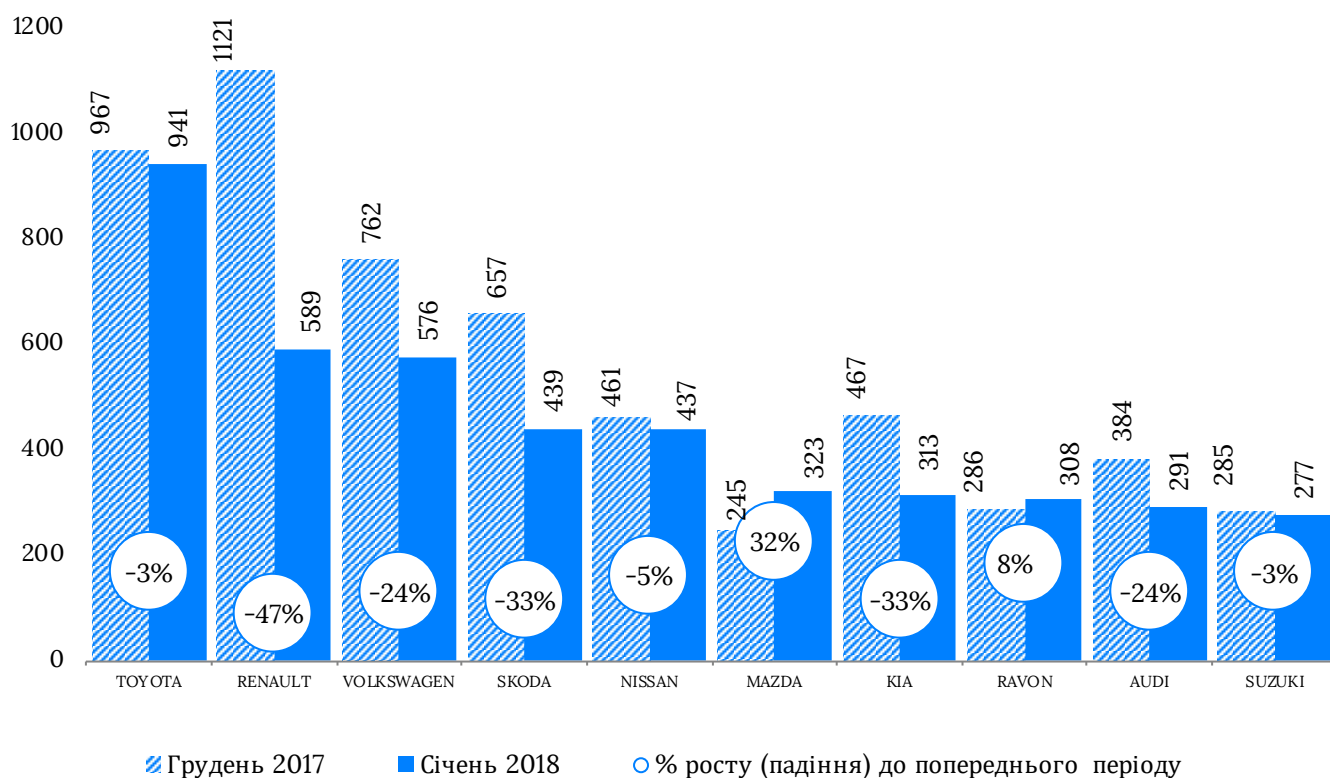
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(шт. та % росту до попереднього місяця)



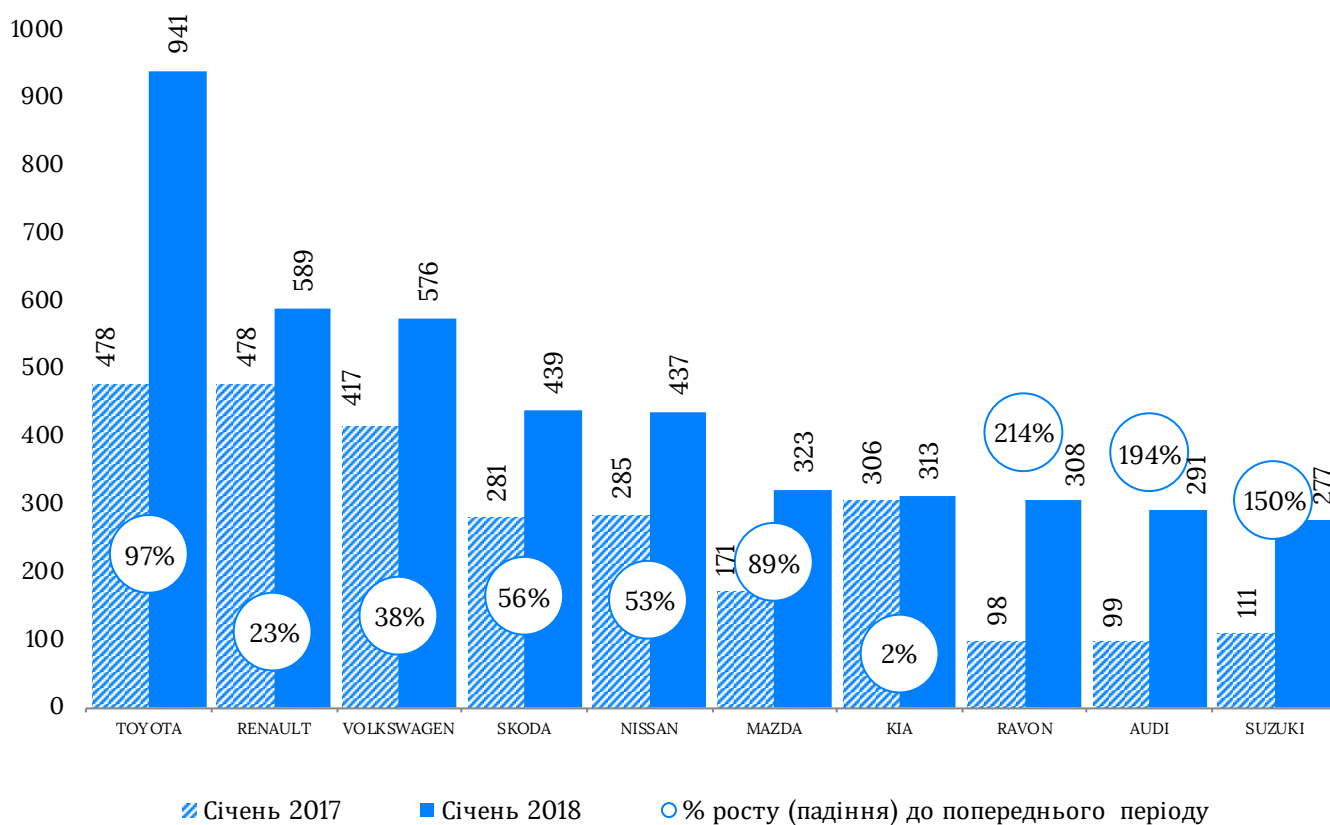
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

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



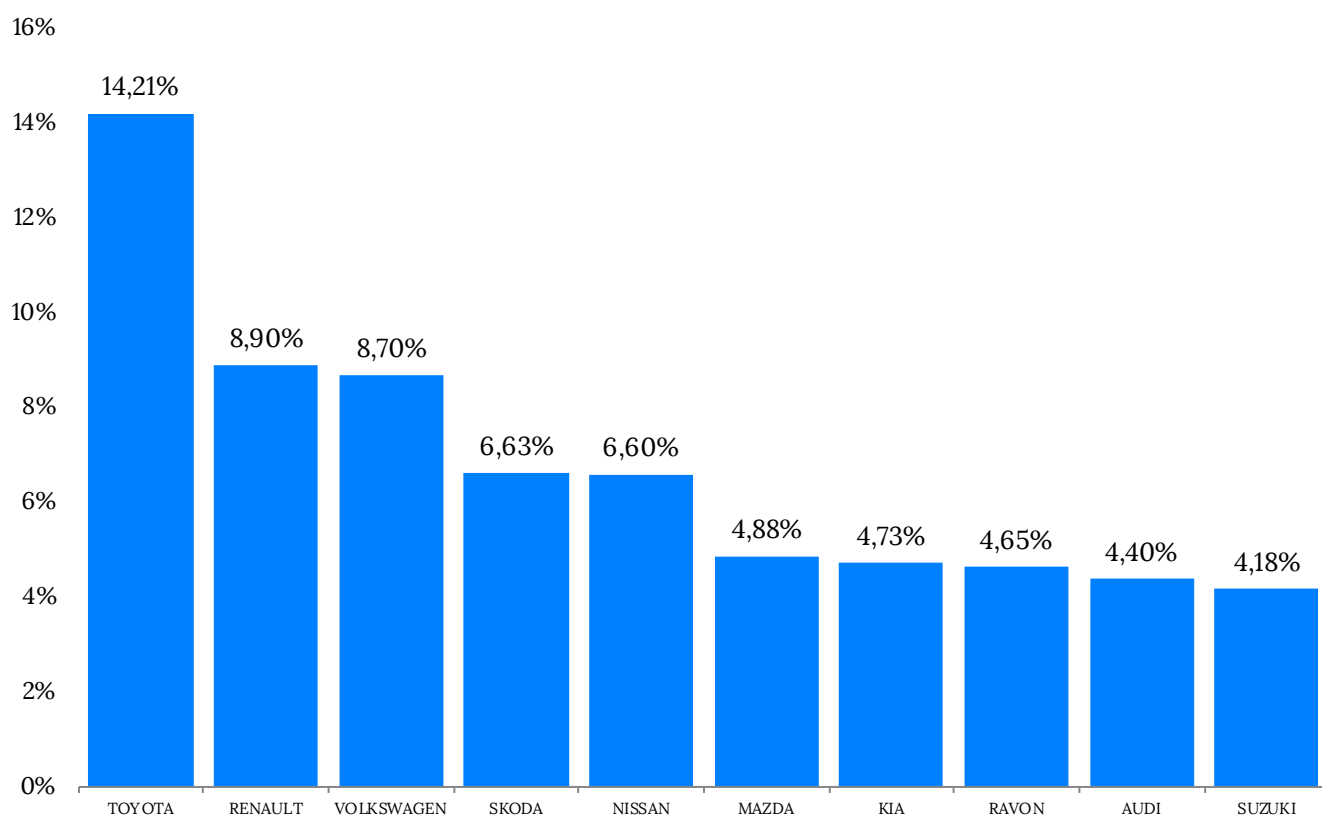
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

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



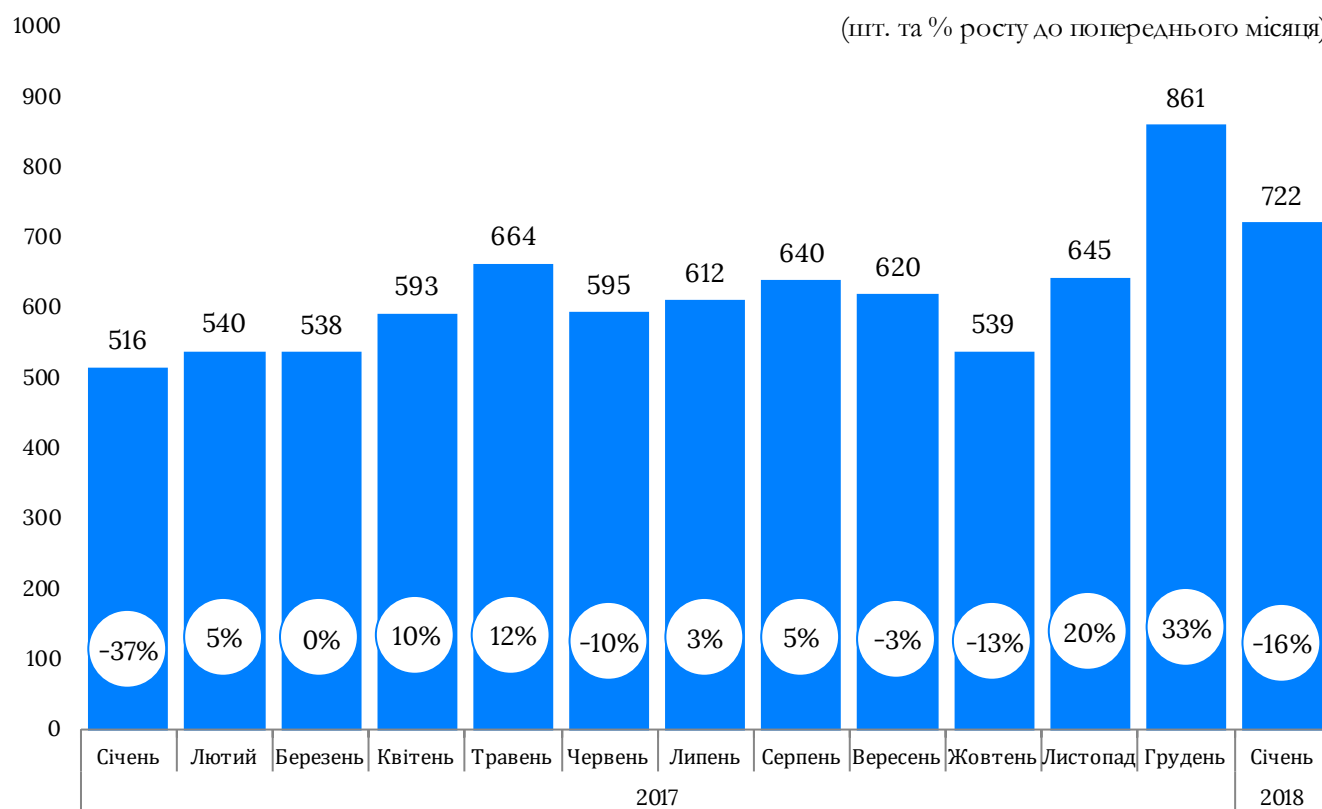
РЕЙТИНГ ПРОДАЖІВ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(січень 2018, % від усіх проданих легкових авто)



ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(шт. та % росту до попереднього місяця)

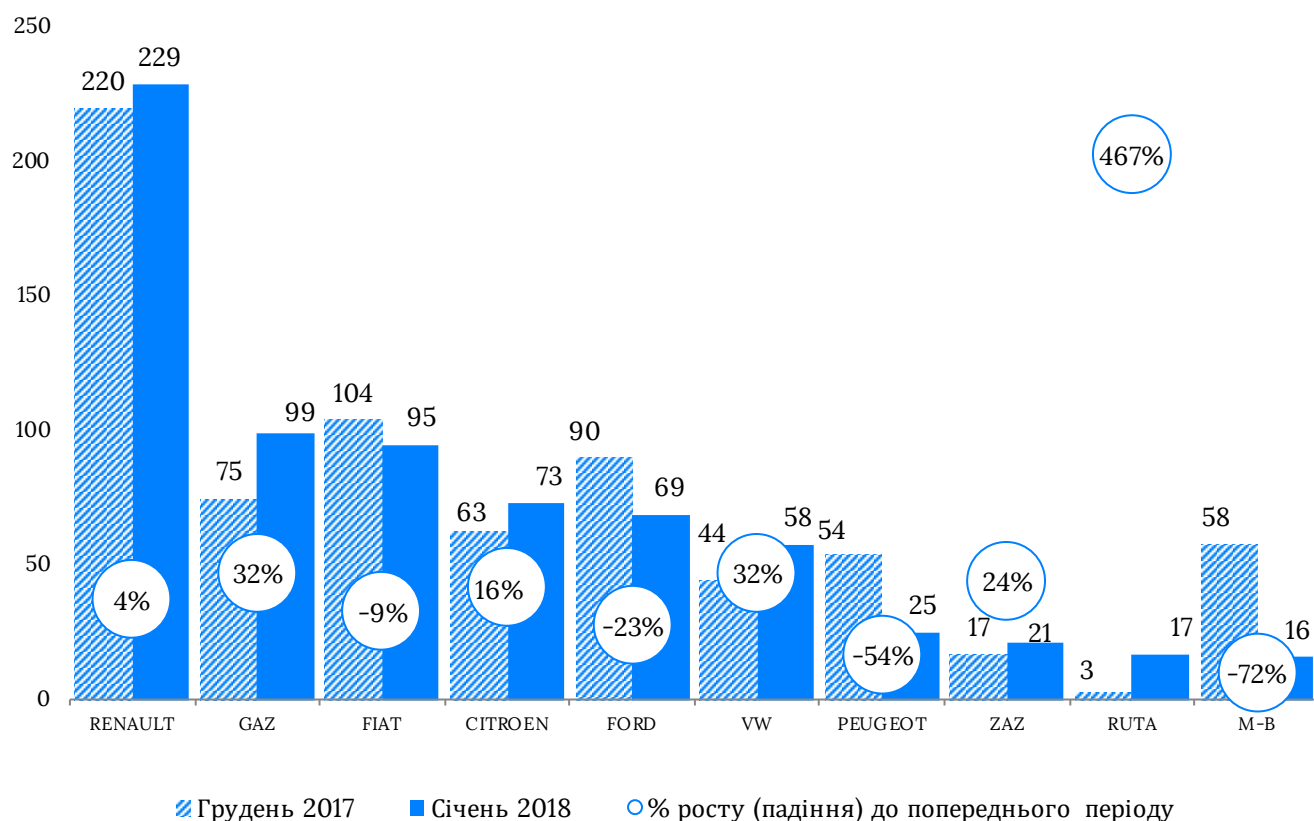


■ LCV, шт.

○ % росту (падіння) до попереднього періоду

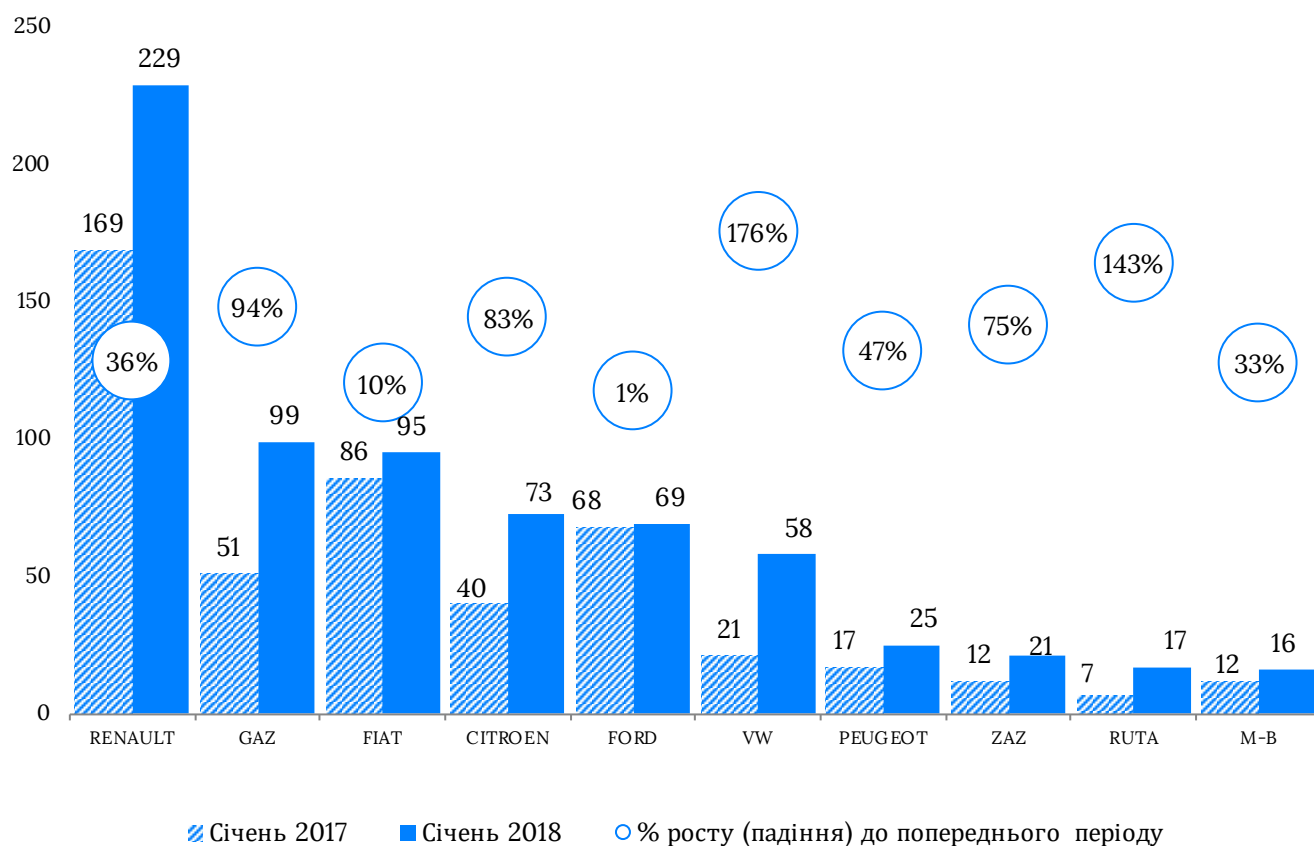
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

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



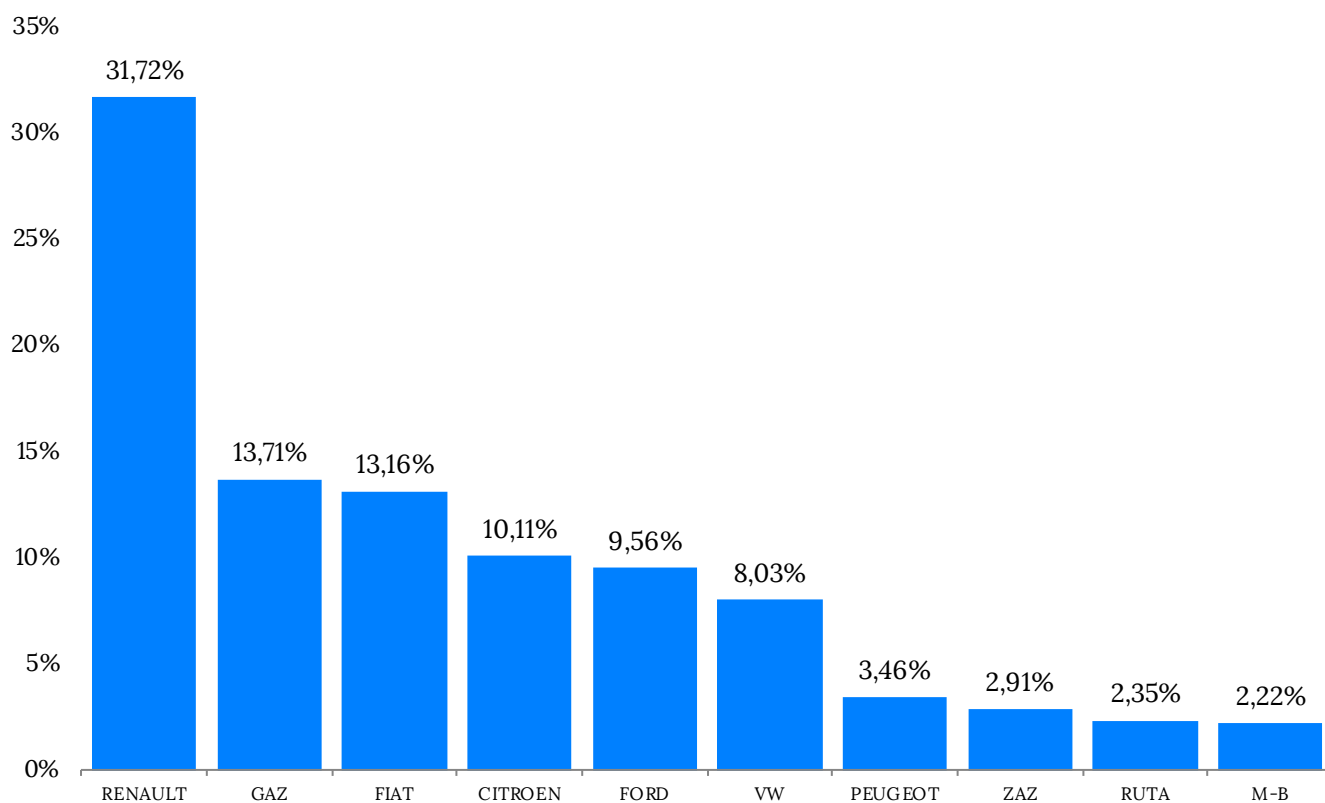
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

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



ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(січень 2018, % від усіх проданих LCV)





Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

№2 (55) від 28.02.18

**Офіційне видання Федерації роботодавців
автомобільної галузі України**

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

Росповсюджується безкоштовно в електронному вигляді.