



ФЕДЕРАЦІЯ РОБОТОДАВЦІВ  
АВТОМОБІЛЬНОЇ ГАЛУЗІ

# Review

AUTOMOTIVE INDUSTRY



## ПІДВОДНІ КАМЕНІ «АВТОМОБІЛІВ, ЯК В ЄВРОПІ»

Україна переживає польсько-литовську навалу нерозмитнених авто.

## СУЦЬНА ЕЛЕКТРИФІКАЦІЯ

Світ переходить на електричну енергію.

## АВТОСАЛОН МАЙБУТ- НЬОГО

Автосалон у Франкфурті задає тренди автомобілебудування на найближчі роки.

## ЗМОВИЛИСЯ?

Німецьких автовиробників підозрюють в картельній змові.

## ЕКСПЕРТИ ПРО ЕК- СПОРТ

Комітет ФРУ з підтримки експорту та залучення інвестицій визначив основні пріоритети для роботи.





Review  
AUTOMOTIVE INDUSTRY

№9 (50) від 25.09.17

**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: [biz.nv.ua](http://biz.nv.ua)

## ЗАМІСТЬ ПЕРЕДМОВИ

Без сумніву, нагороду у номінації «Головні ньюзмейкери місяця» отримують власники автомобілів на іноземних номерах та їх так звана стотисячна акція протесту. Щоправда, за оцінками поліції, учасників акції не набралось й тисячі. Та, попри такий квантитативний дисонанс, ця проблема сколихнула, мабуть, усі верстви населення.

Депутати, не встигнувши розібратися з уже наявними законопроектами, готують нові, намагаючись урегулювати ситуацію. Водії єврономерів не згодні йти на компроміси та попереджають про нові акції протесту. Законники розри-

ваються між забезпеченням правопорядку та розслідуванням зростаючої кількості ДТП, головними діючими особами у яких виступають все ті ж власники авто на єврономерах. А рядовим українцям залишається дивуватися, чому люди свідомо йдуть на порушення закону, і тепер намагаються вийти сухими з води, залишивши у дурнях лівову частину населення.

Та поки що ця проблема зависла у повітрі й набуває рис порохової діжки, яка здатна вибухнути у будь-який момент. Втім, нічого дивного. Коли це у нас було так, щоб ми не гасили пожежі, а саджали дерева?..

130,8%

ІНДЕКС ЦІН ВИРОБНИКІВ  
ПРОМИСЛОВОЇ ПРОДУКЦІЇ

108,7%

ОБОРОТ РОЗДРІВНОЇ  
ТОРГІВЛІ

114,4%

ІНДЕКС СПОЖИВЧИХ ЦІН

\* за січень-серпень 2017 до січня-серпня 2016 року, Агрестат



## ПІДВОДНІ КАМЕНІ «АВТОМОБІЛІВ, ЯК В ЄВРОПІ»

Україна переживає польсько-литовську навалу нерозмітнених авто.

Проблема щодо автомобілів з іноземною реєстрацією в Україні все частіше спливає в інформаційному полі. Власники таких авто збирають мітинги, перекривають дороги та вимагають у влади спростити їх легалізацію. Чиновники ж виступають проти та створюють один за одним законопроекти, що мають впорядкувати імпортування таких авто. І поки прийняття рішення затягується, ситуація вже набуває рис порохової діжки, що може вибухнути у будь-який момент.

### Законодавчі «шпаринки»

В Україні є багато «схем», які дозволяють уникнути сплати податків при придбанні автомобіля. Найбільш популярні серед них наступні:

#### 1. ТЗ особистого користування в митному режимі «транзит»

*Схема:* автомобілі використовуються резидентами України (у той час як офіційно належать

нерезидентам). Резидент України перетинає кордон і оформляє ТЗ в режимі транзит. ТЗ не вивозиться з України протягом встановленого строку 5-10 днів, а знаходиться у фактичному користуванні власника.

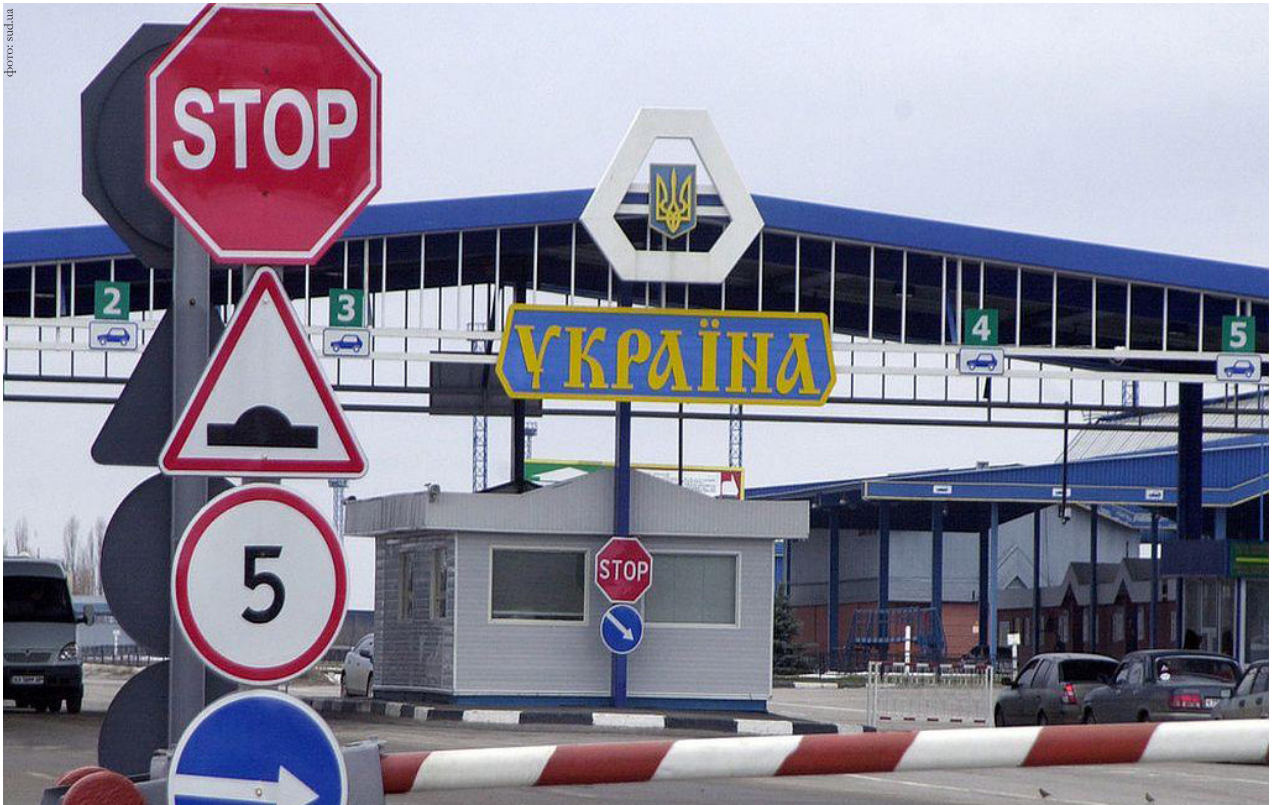
*Законодавство:* відповідно до ст. 381 Митного кодексу, мешканці прикордонних територій мають право на транзит протягом 5-10 днів.

*Термін:* 5-10 днів, далі – повторний перетин кордону.

*Штрафи:* перевищення терміну – 8 500 грн.

*Загальна інформація:* схема досить поширена в прикордонних регіонах (Закарпаття, Львів, Івано-Франківськ тощо) і передбачає постійне перетинання кордону кожні 5-10 днів. Приваблює українців відсутністю митного контролю за схемою перетину кордону та мінімальними витратами часу.





2. ТЗ особистого користування в митному режимі «тимчасовий ввіз»

**Схема:** автомобілі використовуються українськими резидентами (у той час як офіційно належать нерезидентам). Іноземець перетинає кордон і оформляє ТЗ для особистого використання з подальшою його передачею громадянину України.

**Законодавство:** відповідно до ст. 380 Митного кодексу, нерезиденти мають право ввозити автомобіль особистого користування строком до 1 року.

**Термін:** 1 рік, далі – кордон перетинається з оновленням документів.

**Штрафи:** надання ТЗ для користування резидентом заборонено (ч. 4 ст. 380 Митного кодексу), але за рішенням Конституційного суду не встановлено жодної адміністративної відповідальності.

**Загальна інформація:** схема досить поширена в центральних регіонах і не вимагає постійного перетину кордону. Юридично автомобіль належить нерезиденту, і юридичного зв'язку між автомобілем та новим «власником» немає.

3. ТЗ комерційного призначення в митному режимі «тимчасовий ввіз»

**Схема:** автомобілі використовуються резидентами України (у той час як офіційно належать

юридичній особі-нерезиденту). Транспортний засіб іноземної компанії ввозиться резидентом або нерезидентом України, якого формально працевлаштовують у таку іноземну компанію.

**Законодавство:** відповідно до Стамбульської конвенції 1990 р., компанії-нерезиденти мають право володіти транспортним засобом та перетинати кордон з комерційною метою з автомобілем, зареєстрованим корпорацією, строком до 1 року.

**Термін:** 1 рік, далі – кордон перетинається з оновленням документів.

**Штрафи:** положення Стамбульської конвенції є спірними, а пряма відповідальність не передбачена законодавством України.

**Загальна інформація:** схема не вимагає постійного перетинання кордону. Юридично автомобіль належить компанії-нерезидента, і прямого юридичного зв'язку між автомобілем і новим «власником» немає. Це найпопулярніша схема для численних компаній, що будують на цьому бізнес та беруть у середньому 1000-1500 євро за свої послуги.

Існуючі шпаринки призвели до того, що із сусідніх держав в Україну хлинув потік старих автівок на іноземних номерах з «власниками», що вважають виправданою спробу обдурити державу та своїх співвітчизників.



При цьому прибічники нерозмитненого ввозу автомобілів називають себе дискримінованими перед іноземцями та вимагають автомобілі, як у Європі. Адже за чинним законодавством українці мають право на транзит терміном у 5 або 10 днів, натомість іноземці – на тимчасовий ввіз строком аж до 1 року. Втім, якщо зважати на закордонний досвід, 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 існуючі в Україні законодавчі норми відповідають європейським стандартам, і їх треба виконувати, а не створювати нові неправомірні схеми, заганняючи автомобільний ринок все більше у тіньовий формат.

### «Хочемо, як в Європі!»

Це гасло регулярно лунає від українців-поборників нерозмитненого ввозу автомобілів. Та чи замислюються вони, що таке – бути автовласником у Європі?..

Експлуатація автомобіля у розвинених країнах Європи – задоволення не з дешевих, адже передбачає низку додаткових платежів:

1. *Обов'язкова страховка.* Так, у Німеччині її вартість визначається більше ніж за 20 різними параметрами, зокрема, – вік і стать водія, стаж

водіння, кількість страхових випадків з даною моделлю і навіть даною модифікацією тощо. Розмір її може відрізнятися дуже сильно, і змінюватися в діапазоні 100-1000 євро на рік.

2. *Техогляд TUV.* У Німеччині його проходять автомобілі старше 3-х років кожні 2 роки. Вартість – від 80 до 120 євро. Якщо за результатами техогляду виникають певні зауваження щодо ТЗ, експлуатація забороняється до їх усунення. В інакшому випадку автомобіль утилізують. Будь-який ремонт виконується за нормами заводу-виготовлювача, а відтак, обходиться досить дорого.

Втім, існує можливість забрати автомобіль, що не пройшов техогляд, з діагностичній станції з метою продажу «на експорт». І тоді машина потрапить на польсько-литовський ринок, де місцеві умільці приведуть її до товарного вигляду, і звідки її вже заберуть українці у гонитві за дешевими авто.

У Франції вартість техогляду трохи дешевше (60-90 євро). Автомобіль з 4-го року використання проходить раз на два роки, а після 10 років – щороку. Діагностична карта техогляду включає 124 параметра, з яких впливають на допуск до експлуатації всього 10. І ремонт так само, як і в Німеччині, буде виконуватися виключно за технологічними картами.



3. *Податок на володіння автомобілем.* Для німецьких автовласників величина цього податку залежить від об'єму двигуна, типу палива і кількості CO<sub>2</sub>, що викидається в атмосферу. Кожні 100 см<sup>3</sup> обійдуться власникові бензинового авто 2 євро, дизельного авто з фільтром сажі – 9,5 євро, дизельного авто без фільтру сажі – 10,7 євро.

У Франції аналогічна ситуація, тільки податок встановлюється не на обсяг двигуна, а на його потужність.

4. *Екологічний податок на величину викидів CO<sub>2</sub>.* Він визначається в залежності від маси (г/км) виробленого в атмосферу вуглекислого газу на 100 км шляху. Кожен зайвий г/км забруднення понад встановленої норми у 95 г/км обійдеться власнику в 2 євро на рік (норми 2014 р.).

Схожа ситуація з податками і зборами в Австрії, Нідерландах, Бельгії. Згідно з результатами дослідження LeasePlan, найвища вартість володіння власним авто в Норвегії. У цій північній країні зміст машини з бензиновим мотором обходиться в середньому в 708 євро на місяць (дизельним – 681 євро). Абсолютним лідером з дешевої утримання авто є Угорщина (бензинове авто – 364 євро в місяць, дизельне – 369 євро).

При складанні рейтингу фахівці враховували вартість автомобіля в конкретній країні, страховку на нього, ціни на запчастини і ТО, втрату вартості, податки та інші платежі.

В Україні ж, за оцінками ФРА, у середньому експлуатація авто обходиться до 2800 євро на рік (на прикладі Kia Rio з бензиновим двигуном об'ємом 1,4 л). У розрахунки бралися до уваги такі витрати:

1. Вартість авто з перспективою перепродажу через три роки. На сьогодні ціна нового автомобіля складає близько €12,5 тис., б/в автомобіля 2012 року випуску – €8,8 тис. Таким чином, на рік амортизація авто складає близько €1,2 тис.

2. *Обов'язкова страховка ОСАГО* – €35.

3. *ТО* – €50.

4. *Топливо* – €980 (бензин А95 з розрахунку на 15 тис. км на рік).

5. *Парковка* (нічна парковка та зупинки на парковках під час руху по місту) – €400.


6. *Сервіс автомобіля* (миття, сезонне зберігання шин, шиномонтаж тощо) – €100.

Таким чином, в Україні експлуатація авто обходиться майже вдвічі менше, ніж в Німеччині. З урахуванням страховок, податків, техогляду, палива, парковки, дорожних зборів, регулярного сервісу, заміни шин та інших факторів загальна вартість користування авто в Європі виливається в кілька тисяч євро на рік.

І чим старіше стає автомобіль, тим більше зростають витрати на його утримання. Річний податок за скромний старий автомобіль, викиди якого відповідають нормам Euro-1, може перевищувати витрати по утриманню 5-літрового позашляховика, що відповідає нормам Euro-6. У містах Німеччини, є навіть зони, в які не допускають машини, оснащені дизельними або старими бензиновими двигунами.

І коли досягається точка неповернення, коли утримувати авто стає дорожче, ніж купити новий, – тоді авто потрапляє в коло інтересів польсько-литовського бізнесу.

## ВАРТІСТЬ ЕКСПЛУАТАЦІЇ АВТОМОБІЛЯ

	Німеччина	Україна
		
<b>Обов'язкова страховка</b>	€100-1000	€35
<b>ТО</b>	€80-120	€50
<b>Податок на володіння авто</b>	€2 за 100 см <sup>3</sup> бензинового двигуна €9,5-10,7 за 100 см <sup>3</sup> дизельного двигуна	-
<b>Екологічний податок</b>	€2 за перевищення норми 95 г/км	-
<b>Топливо</b>	€1300-1600 на рік	€980 на рік
<b>Дорожній збір</b>	+	-
<b>Сервіс</b>	+	+
<b>Загальна вартість експлуатації на рік</b>	<b>€5000-5500</b>	<b>€2765</b>

За даними LeasePlan та ФРА

## Беріть, українці, що нам не згодиться

Найбільш активні користувачі автомобілів – жителі Німеччини, Франції, Нідерландів. Водії там, як правило, довго не відмовляються від своїх машин, хоч тривале обслуговування і вимагає серйозних витрат. І коли ця цифра перевищує допустиму, власник приймає рішення про продаж. Актуальна ціна формується з ряду показників, серед яких популярність моделі, рік її випуску, комплектація і стан.

Зазвичай, власники дійсно хороших авто віддають перевагу займатися збутом самостійно. Якщо ж транспорт в незадовільному стані або власник бажає отримати хоча б мінімальну суму в короткі терміни – машина отримує позначку в техпаспорті «Продаж на експорт», що звільняє від оподаткування та мита на кордоні, та опиняється на польсько-литовському ринку.

Справа у тому, що цей тип авто не цікавить жителів розвинених країн, адже, як ми вже зазначали, їх обслуговування може обійтися дорожче, ніж покупка нового сучасного авто. Чого не скажеш про представників оптового бізнесу у Польщі та Литві, які залюбки беруться за продаж такого транспорту. Адже, чим старіша машина і чим вона сильніше розбитая, тим вона дешевша, і тим більше бажаючих приїде за «автомобілями, як в Європі».

Коли такий товар доставляють, його одразу ж передають механікам, які за короткий час приводять його в необхідний для продажу стан, а шалені показники пробігу «скручують». Зазначимо, що у тій самій Німеччині навмисна зміна показників передбачає кримінальну відповідальність.

При цьому, такий «відреставрований» автомобіль навіть буде їздити. Але не факт, що далеко і довго, якщо новий власник заздалегідь не піде на значні витрати, замінюючи комплектуючі і проводячи ремонтні роботи, вартість яких може перевищити ціну самої покупки.

Наостанок додамо, що 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 потрапляють на вулиці нашої держави...

## Експортна лихоманка

До чого ж призведе навала таких автомобілів? Якщо узагальнити, існує чотири групи ризиків:

1. Криміногенна. Неврегульоване ввезення автомобілів з іноземною реєстрацією – це проблема не тільки учасників ринку, але також питання безпеки на дорогах. У прикордонних областях, для яких особливо актуальне ввезення такого транспорту, майже кожне друге серйозне ДТП – це аварії з участю авто з іноземною реєстрацією. Якщо ж винуватець аварії на такому авто втік з місця події, розшукати його можливо, але досить складно. Це призводить до відсутності покарання порушників дорожнього руху та їх неправомірних вчинків на дорозі.

2. Соціальна. Легалізація безподаткового ввозу автомобілів з іноземною реєстрацією створює вкрай нерівні умови для українських громадян. Держава не може допускати подвійність системи, коли одні громадяни сплачують усі податки, а інші користуються шпаринами у законодавстві і ввозять автомобілі, не сплачуючи до бюджету жодної копійки. Правила гри, в даному випадку – законодавство, має бути однаковим для усіх.

3. Економічна. Використання перерахованих вище схем ввезення ТЗ призводить до падіння обсягів продажів легально ввезених нових автомобілів і сплачених імпортерами та дилерами митних платежів, а також акцизного збору до Державного бюджету України.

4. Екологічна. Автомобілі, які завозяться за такими схемами, зазвичай мають норми вихлопу нижче Євро-5. В Україні ж і так спостерігається катастрофічне старіння автопарку – станом на поточний рік середній вік автомобіля становить близько 19,6 років. Це перше місце у Європі та друге місце у світі після Куби. Для порівняння – середній вік автопарку у ЄС – 8-10 років.

Підсумовуючи усе вищесказане, хотілося б наголосити... Схема «щоб усе було, і нічого б за це не було» у сучасному цивілізованому суспільстві не працює. Тож гасло «Жити, як в Європі» потрібно не декларувати, прикриваючи неправомірні дії, а виконувати.





## СУЦІЛЬНА ЕЛЕКТРИФІКАЦІЯ

Світ переходить на електричну енергію.

Торік у світі було продано 750 тис. електричних автомобілів – менше ніж 1% усього ринку нових авто, пише [The Economist](#). У 2011-му генеральний директор альянсу Renault-Nissan Карлос Гон заявив, що самі ті дві компанії до 2016 року продадуть удвічі більше – це виявилося одним із тих оптимістичних передбачень, що дуже далеко відірвалися від дійсності. Але якщо момент для виходу електромобілів на світову арену виявився непевним, то віра в те, що незабаром це буде серйозний бізнес, поширена значно більше. На ринку нещодавно з'явилися масові моделі, що можуть проїхати майже стільки, що й авто на повному баку. Це, наприклад, Tesla Model 3 і Chevrolet Bolt від General Motors (GM). У вересні представлять оновлений Leaf. Можливість виготовляти ці автомобілі на таких самих потужностях, що й бензинові чи дизельні авто, означає, що вони легше поширюватимуться по всій галузі, коли зростатиме виробництво.

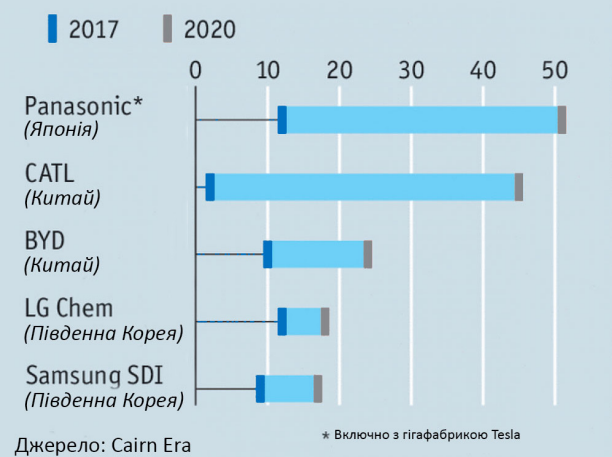
### Усе, що нам потрібно для життя сьогодні

Багато авторів прогнозів переконані, що через кілька років довготермінові витрати на володіння й користування електромобілем приблизно дорівнюватимуть витратам на володіння й користування автомобілем із двигуном внутрішнього згоряння. Через це продажі електромобілів у 2020-х роках різко зростуть, а орієнтовно протягом 2030-х переважна частина автопарку буде електричною. Китай,

на який торік припало близько половини всіх проданих електромобілів, до 2020-го хоче бачити на своїх шляхах 2 млн електромобілів та електробензинових гібридів, а ще за 10 років – 7 млн. Консалтингова агенція Bloomberg New Energy Finance (BNEF) зауважує, що прогнози нафтових компаній дають електромобілям куди більше перспектив зараз, ніж кілька років тому; ОПЕК нині передбачає, що до 2040-го автошляхами їздитиме 266 млн таких машин. І Британія, і Франція заявили, що до цього моменту виробництво нових автомобілів тільки з двигунами внутрішнього згоряння буде незаконним.

Уже той факт, що це можна собі уявити, – заслуга поширення виробництва літій-іонних акумуляторів і переконання, що воно серйозно зростатиме й далі. Торік було випущено споживчих товарів на літій-іонних акумуляторах із загальною ємністю понад 45 ГВт•год. П'ять найбільших виробників – японський Panasonic, південнокорейські LG Chem і Samsung SDI та китайські BYD і CATL – нарощують капітальні інвестиції з перспективою збільшити виробничі потужності до 2020-го майже втричі. Величезна гігафабрика вартістю \$5 млрд, яку Tesla будує разом із Panasonic у Неваді, уже нібито виробляє понад 4 ГВт•год на рік. У Tesla заявляють, що підприємство у 2018-му згенерує 35 ГВт•год.

### Прогноз виробничих потужностей ГВт•год



Economist.com

Акумулятори стають невід'ємною частиною майбутнього без шкідливих викидів в атмосферу.

### Шанс змінитися

Усі великі виробники нарощують потужність почасти тому, що це зменшує витрати на одиницю продукції, як видно за останні кілька років. Літій-іонні комірки (основні компоненти акумуляторів) обходилися у 2010-му більше ніж у \$1 тис. за кВт•год. Торік витрати становили від \$130 до \$200. Нижчі витрати – не єдиний прогрес. Значні інвестиції в науково-дослідницьку та проектувальну-конструкторську діяльність забезпечили кращу щільність потужності (більше заряду на кілограм ваги) і підвищену довговічність (більше циклів заряджання-розряджання).

Але зниження цін таким способом не просто дало дешевші й кращі акумулятори. Воно також призвело до значного перевиробництва. За оцінками Cairn ERA, торік потенціал виробництва літій-іонних акумуляторів перевищив попит приблизно на третину. І в Cairn ERA, і в BNEF кажуть, що виробники акумуляторів або зазнають збитків, або отримують мінімальний прибуток із кожного випущеного ними акумулятора для електромобіля. Утім, попри позірне перенасичення, вони все ж таки планують розширюватися почасти для того, щоб знизити ціни ще більше.

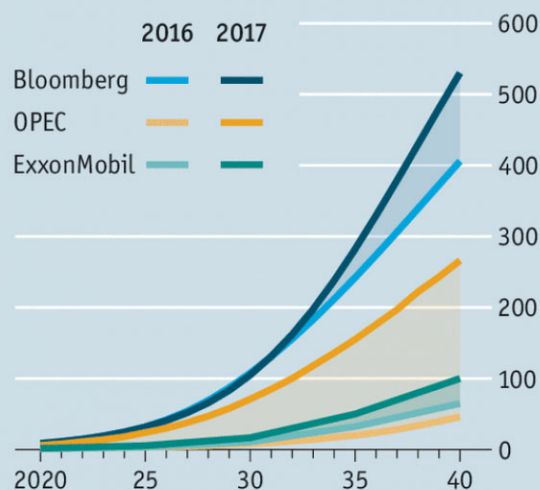
Збільшення виробництва акумуляторів означає збільшення закупівлі літію, а також різноманітних інших металів, зокрема кобальту, для катодів. Вони становлять понад 60% вартості однієї комірки. Упевненість у стабільному постачанні цих металів – такий

самий стратегічний момент для виробників акумуляторів, як і опанування тонкощами електрохімії. З 2015 року ціни на літій зросли вчетверо, каже Саймон Мурс, директор-порядник консалтингової агенції Benchmark Mineral Intelligence. Ціна на кобальт за той самий період зросла більше ніж удвічі; ціни на хімікати, до складу яких входить нікель (його теж використовують у катодах), також зростають.

Одна з причин, чому виробники впевнено нарощують потужність, незважаючи на здорожчання сировини, – це те, що наразі мало що може конкурувати з їхнім товаром. Часто рекламуються інші технології виробництва акумуляторів, які, власне кажучи, є потенційно привабливішими, але жодна з них не має у своєму активі кількох десятиріч розвитку, що перетворили літій-іонні пристрої з цікавою ідеєю на панівну технологію. Ця робота дала змогу здобути величезний обсяг знань про тонкощі виробництва, асортимент електролітів і дедалі складніші нанотехнології металічних катодів.

З усього цього випливає, що електричний транспорт і справді готовий зробити величезний стрибок. Поза сумнівом, електромобілі стають досконалішими й дешевшими. Але є й інші перешкоди для їхнього застосування, особливо заряджання. У Британії 43% автовласників не мають доступу до критичних паркувальних гаражів, а тому не зможуть заряджати автомобілі вдома. Домашні умови також не завжди пристосовані до такого навантаження.

### Прогноз продажів електромобілів, млн шт.



Джерело: Bloomberg New Energy Finance

Economist.com



Виходом може стати створення станцій швидкого заряджання. Вони можуть бути схожими на бензозаправки. Деякі автомобільні компанії починають будувати їх, щоб зменшити «страх дальності», на яку вистачає заряду (він відбиває в деяких водіїв бажання їздити на електромобілях). Чи можуть такі об'єкти розширюватися досить швидко, щоб задовольнити плани зростання цієї індустрії? Це питання залишається відкритим.

### Остаточне джерело енергії

Для Tesla та інших великих виробників акумуляторів проекти накопичувачів для електромереж – найпривабливіша частина електроенергетичного ринку, адже мережі пропонують контракти на викуповування зайвої потужності у величезних обсягах, що вже позитивно. Але є ще й попит на акумулятори, які працюють «за межами електромереж». Tesla постачає на цей ринок свою домашню акумуляторну батарею Powerwall як доповнення до сонячних панелей і сонячних плиток, які вона випускає. Nissan також приглядається до прикладних рішень, які дають змогу отримувати енергію з немережових ресурсів. Разом з американською енергетичною фірмою Eaton Nissan створює з частково вживаних акумуляторів моделі Leaf батареї, які можуть забезпечувати підприємства й заводи струмом у разі перебоїв, замінивши «брудні» дизельні генератори. Перший великий клієнт – амстердамський стадіон Arena, на якому базується футбольний клуб AFC Ajax.

Такі системи не обов'язково мають конкурентну ціну, але держава стимулює їх у найрізноманітніші способи. У травні регулятор штату Нью-Йорк надав комунальному підприємству Con Edison право дозволяти підприємствам-клієнтам встановлювати акумулятори в Брукліні та Квінсі, щоб експортувати електроенергію в мережу. Нью-Йорк із благоденною електромережею, якій уже понад 100 років і яка пам'ятає ще Джорджа Вестінгауза й Ніколу Теслу, щосили намагається розширити свої джерела завдяки відновлюваній енергії, а акумулявання дає змогу по-новому вирішувати проблеми в пік попиту. Головний енергетик штату Джейсон Довлінг каже, що ця програма буде ідеальною для багатоквартирних висотних будинків; ліфти, які працюють від акумулятора вранці й увечері, коли тари-

фи на електроенергію найвищі, стануть дуже вигідними.

Проте пожежний департамент Нью-Йорка й далі непокоїть те, що літій-іонні акумулятори в будинках створюють загрозу займання. Коли їх монтують, пожежники чергують у режимі готовності. Торік фіаско із займанням смартфонів Samsung Galaxy Note 7 нагадало усьому світові, що в літій-іонних акумуляторах може (якщо вони невдало спроектовані або надто перевантажені) відбутися коротке замикання та загоряння. Проте загалом нові матеріали й керамічне покриття електродів зробили автомобільні акумулятори безпечними.

Окрім побоювань щодо займання компанії, які встановлюють побутові акумулятори для незалежного від мережі забезпечення електроенергією, як і для зберігання енергії в електромережах, заявляють, що їм заважає застаріле регулювання й проблеми зі страховиками. Це обмежує доступне для них фінансування, каже Аніл Шривастава, директор швейцарського виробника акумуляторів Leclanché. Їм також потрібно знайти спосіб зробити стаціонарне акумулявання прибутковим.

Усе це звучить дуже запутано. Але в акумуляторному бізнесі пошук способів продати той самий предмет для різних цілей – це як його друге «я», бо підлаштовує товари галузі під будь-який ринок і масштаб. Нинішній бурхливий розмах індустрії може дещо лякати. Втім, згодом він має забезпечити їй справжній успіх.



Economist.com



## АВТОСАЛОН МАЙБУТНЬОГО

Автосалон у Франкфурті задає тренди автомобілебудування на найближчі роки.

фото: flexed.co.uk

У Франкфурті 12 вересня стартував один з найбільших і престижних автосалонів цього року. Він показує, на чому люди будуть їздити в найближчому і далекому майбутньому.

На захід не приїхали Nissan, Volvo, Peugeot, DS, Fiat, Alfa Romeo, Jeep, Infiniti і Mitsubishi, на частку яких в цілому припадає п'ята частина європейських продажів.

Ймовірною причиною цього є небажання змагатися з німецькими брендами, які отримують левову частку уваги відвідувачів.

Незважаючи на такі втрати в рядах, близько 50 брендів привезли до Франкфурта свої світові прем'єри і новинки.

[Автоцентр.ua](http://Автоцентр.ua) відібрав 7 головних для України новинок Франкфуртського автосалону, які вже зараз можна назвати майбутніми бестселерами.

### Duster 2018

Renault Duster, відомий в Європі під маркою Dacia, користується стабільно високим попитом в Україні. Тож не дивно, що новий Дастер привернув увагу українських панувальників. Автомобіль отримав новий зовнішній вигляд, зберігши технічну начинку. Експерти не очікують в зв'язку з цим серйозного подорожчання моделі.

### Toyota Land Cruiser Prado 2018

Новий Прадо – ще один фаворит Франкфурта, який викликав непідробний інтерес у українців. І це логічно, адже Land Cruiser Prado на протязі багатьох років є одним з бестселерів в класі. Новий автомобіль може похвалитися рестайлінговою зовнішністю і інтер'єром, а також цілим набором «розумних» електронних систем.



фото: autopews.autosau.net



фото: flexed.co.uk



## Skoda Karoq 2018



Тисячі українців мають схильність до автомобілів марки Skoda. Якщо недавно рекорди за переглядами бив кросовер Skoda Kodiaq, то тепер, схоже, новим рекордсменом серед моделей чеської компанії цілком може стати новий компактний кросовер Skoda Karoq 2018.

Новий кросовер Skoda Karoq, здатний, на думку знавців галузі, зайняти пристойну частку автомобільного ринку в своєму сегменті. Журналісти побачили цю машину ще в травні 2017 року в Стокгольмі, але офіційною датою запуску моделі стане саме автосалон у Франкфурті. Karoq базується на модульній платформі MQB, що застосовується для Volkswagen Tiguan. Ціна новинки поки не називається.

## SEAT Arona



Не менш цікавий для українців і кросовер SEAT Arona. Цей кросовер став головною прем'єрою на стенді іспанської марки на Франкфуртському автосалоні. На думку представників компанії, нова модель SEAT Arona повинна допомогти бренду зміцнити свої позиції на світовому ринку. Новинка створена на основі моделі Ibiza, взявши від неї кілька дизайнерських елементів.

## Opel Grandland X



Opel Grandland X – абсолютно новий SUV, що розділяє платформу з Peugeot 3008. Це найбільший кросовер німецької марки, яка, нагадаємо, з недавніх пір належить французькій групі PSA Peugeot-Citroen.

## Citroen SUV C3 Aircross



Ще один кросовер – новий Citroen SUV C3 Aircross. Судячи з реакції користувачів, цей яскравий SUV зацікавив не тільки модною зовнішністю, але і доступною ціною, а також практичністю.

## Audi A8 2018



У ТОП-7 найпопулярніших новинок Франкфурта також увійшла і люксова Audi A8 2018. Нова модель піросла в розмірах, стала «помірним» гібридом і отримала цілий ряд нових технологій.





## ЗМОВИЛИСЯ?

Німецьких автовиробників підозрюють в картельній змові.

фото: vedemosti.ru

Над автовиробниками Німеччини згущуються хмари, пов'язані з новим дизельним скандалом. Майбутні втрати автокорпорацій складно оцінити, як і наслідки цієї ситуації, але, цілком можливо, автомобільна промисловість назавжди зміниться.

### Звідки вихлоп дме

Першим повідомленням про нібито картельну змову в німецькому автомобілебудуванні опублікував журнал Der Spiegel. 21 липня онлайн-версія видання повідомила, що в змові брала участь вся п'ятірка провідних виробників автомобілів в Німеччині: Volkswagen, Audi, Porsche, BMW і Daimler. Імовірно, понад двісті їх співробітників з 90-х років проводили регулярні таємні зустрічі. В результаті автомобілебудівники, як написав Der Spiegel, підтримували ціни на свою продукцію на завищеному рівні – і одночасно занижували закупівельні ціни у постачальників.

### Про що була змова?

Є інформація, що на таємних зустрічах обговорювалися технічні деталі – коробки передач та механізми даху для кабриолетів. Є також відомості, що в результаті змови автовиробники домовилися про розміри бака для AdBlue – рідкого реагенту для очищення вихлопів дизельних двигунів. Нібито на таємних зустрічах було вирішено оснащувати машини тільки баками невеликого розміру, так як монтаж

більших був складний і здорожував виробництво.

В результаті використання невеликого бака автомобілі в якийсь момент перестали відповідати зростаючим екологічним вимогам – і автоконцернам не залишалося нічого іншого, як почати махінації з результатами тестів вихлопних газів. Газовий скандал, який вибухнув з цього приводу у вересні 2015 року навколо машин марки Volkswagen, отримав назву «дизельгейт» і став найсильнішим ударом по репутації німецького автопрому в цьому столітті.

Втім, ніяких доказів ні по AdBlue, ні по інших темах поки не пред'явлено – у зв'язку з чим на адресу Der Spiegel вже лунають звинувачення в занадто поспішних висновках. Факт картельної змови поки не доведений.

Картелем або картельною змовою називають угоду декількох фірм, юридично і економічно незалежних один від одного, з певною метою – наприклад, вплинути на ціноутворення або поділити між собою ринок. В Європейському Союзі картелі заборонені антимонопольним законодавством, так як порушують роботу ринкових механізмів, які є мотором сучасної західної економіки. У Німеччині картельні змови перебувають у віданні Федерального антимонопольного відомства (Bundeskartellamt).



Так як розслідування подібних справ вкрай складні, то основним методом отримання інформації є повідомлення від безпосередніх учасників таємних угод – у тому числі, анонімні.

### **Винні чи ні?**

Компанія Volkswagen визнала можливу антиконкурентну поведінку в листі, який вона відправила антимонопольній владі 4 липня. Daimler теж не заперечує свої провини. За рахунок явки з повинною ці компанії сподіваються скоротити суму штрафів, які їм, можливо, доведеться виплатити в зв'язку зі звинуваченнями в картельній змові.

BMW оперативно випустила спростування, в якому зазначається, що всі системи відповідають вимогам законодавства, а обговорення з іншими виробниками були зосереджені на створенні інфраструктури для поповнення цих резервуарів з сечовиною.

Але скандал тільки почав набирати обертів. 14 червня Reuters повідомив, що Мюнхен, де знаходиться штаб-квартира BMW, розглядає можливість заборони використання дизельного палива для боротьби з забрудненням повітря, але регулятори ЄС попереджають, що просто так заборонити дизельне паливо ніхто не дасть. Заборона на дизельні автомобілі в європейських містах може перешкодити здатності автовиробників інвестувати кошти в автомобілі з нульовим рівнем викидів, заявив єврокомісар з питань промисловості.

### **Що значить автомобілебудування для ФРН?**

П'ятірка автовиробників, які імовірно брали участь в картельній змові, має в Німеччині сумарну частку ринку в 43,5%. Такі дані статистичної служби Statista на підставі продажів нових машин в червні 2017 року. В цілому ж автомобілебудування за обсягами виручки є провідною галуззю промисловості ФРН: у 2016 році її оборот склав 405 млрд євро. Це приблизно 23% всього обороту промисловості країни. Значну частину виручки (близько 70%) генерують постачальники комплектуючих, зазвичай середні і малі підприємства.

Всього безпосередньо в німецькій автоіндустрії

працюють близько 1300 компаній, загальна кількість співробітників яких складає 800 тисяч чоловік. Втім, насправді від галузі залежить набагато більше фірм і людей, так як величезна кількість комплектуючих і сировини закуповують на підприємствах хімічної та легкої промисловості, а також у виробників електроніки і машинобудування. Не кажучи вже про те, що від автомобілебудування залежать безліч автосалонів, майстерень і бензоколонок.

Автомобілі також є лідируючим продуктом німецького експорту. Три чверті машин, вироблених в ФРН, вивозиться і продається за межами країни – що в 2016 році склало 4,4 млн штук.

### **Які можливі наслідки скандалу?**

На франкфуртської біржі курси акцій автомобільних компаній різко впали – і, як передбачають аналітики німецького DZ Bank, це ще не кінець зниження. Якщо звинувачення підтвердяться, то картельну змову стане ще одним серйозним ударом по іміджу німецького автомобілебудування.

Як зазначив відомий в Німеччині автомобільний експерт Фердинанд Дуденхёфер (Ferdinand Dudenhöffer), «автомобілебудівники і інженери, звичайно, обмінюються один з одним інформацією з приводу технологій. Але якщо вони домовилися про те, як обходити екологічні норми, то і для німецької автомобільної індустрії, і для політиків в Берліні і Брюсселі це буде катастрофою, справжнім тектонічним зрушенням».

«Довіра до галузі зруйновано замітання сміття під килим і використанням прогалин в тестах на шкідливі викиди», – заявила на партійному заході в Дортмунді Канцлер Німеччини Ангела Меркель. Підкреслила, що ФРН не може і не хоче відмовлятися від автопрому як «важливого стовпи економіки» і пообіцяла державну підтримку автоконцернам в процесі модернізації галузі. «Якщо Німеччина хоче залишатися автовиробником номер один, необхідно звертати більше уваги на розвиток альтернативних двигунів, автономної їзди і впровадження концепції інтернету речей в автопромі»



## ЕКСПЕРТИ ПРО ЕКСПОРТ

Комітет ФРУ з підтримки експорту та залучення інвестицій визначив основні пріоритети для роботи.

7 вересня 2017 року відбулося чергове засідання Комітету з підтримки експорту та залучення інвестицій Федерації роботодавців України. На засіданні були присутні члени регіональних представництв Федерації, а також представники бізнес-асоціацій та організацій різного кола діяльності, тісно пов'язаних з діяльністю Федерації.

Лідер Комітету, Голова Федерації роботодавців автомобільної галузі України Олег Боярин запропонував обговорити 4 блоки пріоритетних питань, які необхідно вирішувати найближчим часом для підтримки українського експорту та залучення інвестицій, а саме:

- розробка пропозицій щодо формування на державному рівні механізмів просування українських товарів на зовнішні ринки;
- впровадження механізму електронного «єдиного вікна» для всіх процедур митного оформлення товарів (робіт, послуг);
- вдосконалення системи оподаткування обладнання та товарів, що ввозяться на митну територію України для виробничих потреб українських підприємств;
- дії Федерації щодо зняття адміністративних обмежень на валютному ринку України та перспективи лібералізації валютного контролю.

В ході засідання учасники надали пропозиції щодо розробки механізмів підтримки

експортерів через Експортно-кредитне агентство, оптимізації здійснення контрольних процедур при переміщенні товарів через митний кордон України, створення сталих правил на грошово-кредитному та валютному ринках України, а також обговорили приєднання України до конвенції Пан-Євро-Мед.

Нагадаємо, Регіональна конвенція про пан-євро-середземноморські преференційні правила походження (Пан-Євро-Мед) забезпечує вільну торгівлю між різними країнами середземноморського регіону. Конвенція передбачає можливість діагональної кумуляції, тобто дає можливість її країнам-учасникам використовувати сировину не тільки національну, а й одна одної та з третіх країн, що є сторонами ЗВТ, в рамках якої здійснюється торгівля.

За підсумками засідання Комітету були прийняті рішення щодо подовження співпраці з Міністерством економічного розвитку і торгівлі України та напрацювання низки нормативно-правових актів щодо покращення ситуацій з питань, які розглядалися.

Пропозиції до проблемних питань, які необхідно врегулювати при експорті товарів на зовнішні ринки, можна надсилати до Комітету ФРУ з підтримки експорту та залучення інвестицій на адресу: [exportcommittee@fru.org.ua](mailto:exportcommittee@fru.org.ua).





## ВИРОБНИЦТВО

За попередніми даними асоціації “Укравтопром”, в серпні 2017 року на українських заводах було вироблено 742 автотранспортні засоби, що на 116% більше результату торішнього серпня, і на 45% більше показника липня цього року.

У загальному обсязі автовиробництва більшу частину становили легкові автомобілі, яких було випущено 642 шт.: +58% до липневого показника і +108% до серпня минулого року.

Також в серпні було вироблено 68 автобусів, такий обсяг виробництва на 17% більше липневого показника, і на 94% перевищує результат торішнього серпня.

У звітному місяці в статистиці виробництва “Укравтопрому” було зареєстровано 32 вантажних автомобілі, що на третину менше показника липня цього року. У торішньому серпні вантажних автомобілів в статистиці вже не було, оскільки саме з цього місяця ПАТ “АвтоКрАЗ” з нез’ясовних причин перестав розкривати інформацію про обсяги виробництва своїх автомобілів.

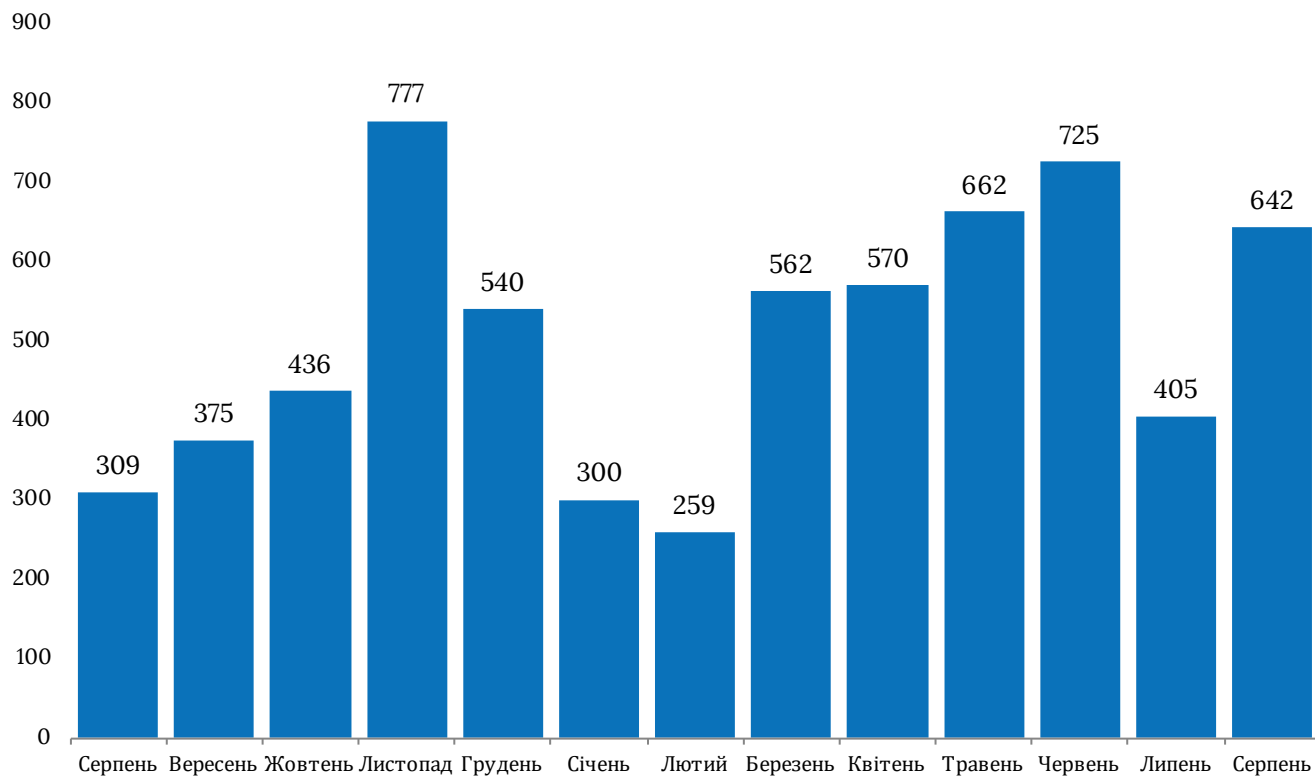
Всього за вісім місяців 2017 року Україні було вироблено 4874 автотранспортні засоби, що на 74% більше торішнього результату. З них:

Легкові автомобілі – 4125 шт. (+86% до аналогічного періоду минулого року).

Комерційні автомобілі – 286 шт. (-41% до апмр).

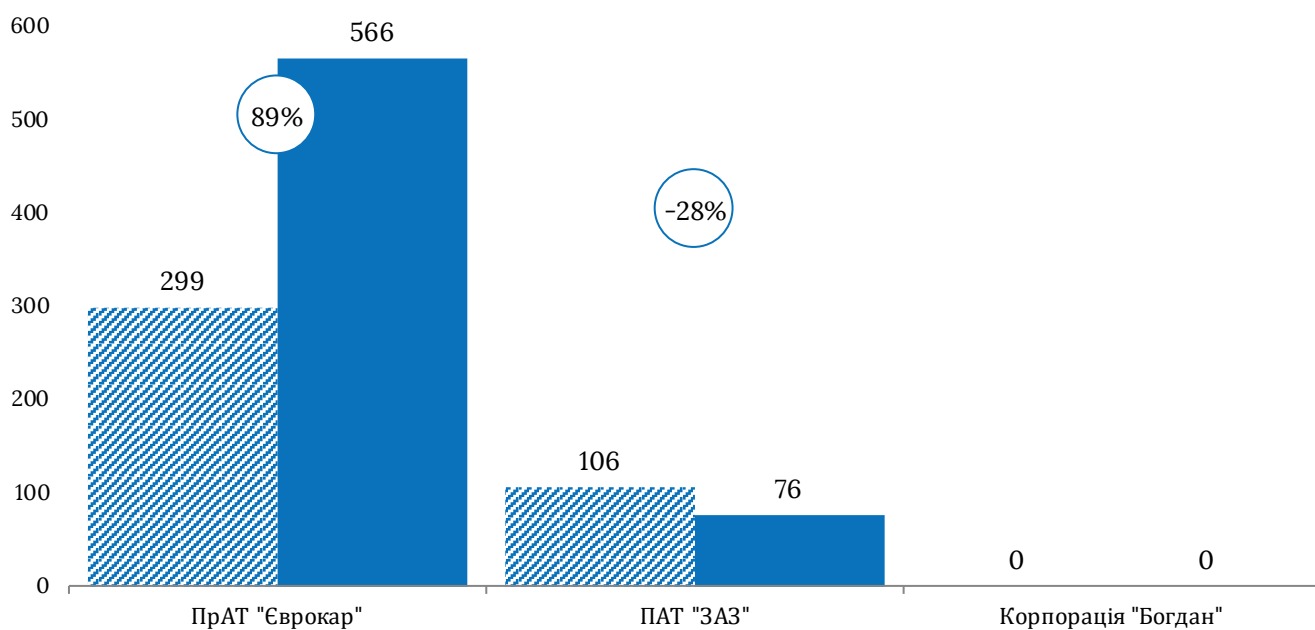
Автобуси – 463 шт. (+333% до апмр).

## ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО



## ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

(Липень 2017 р. - серпень 2017 р., шт. та % росту період до періоду)

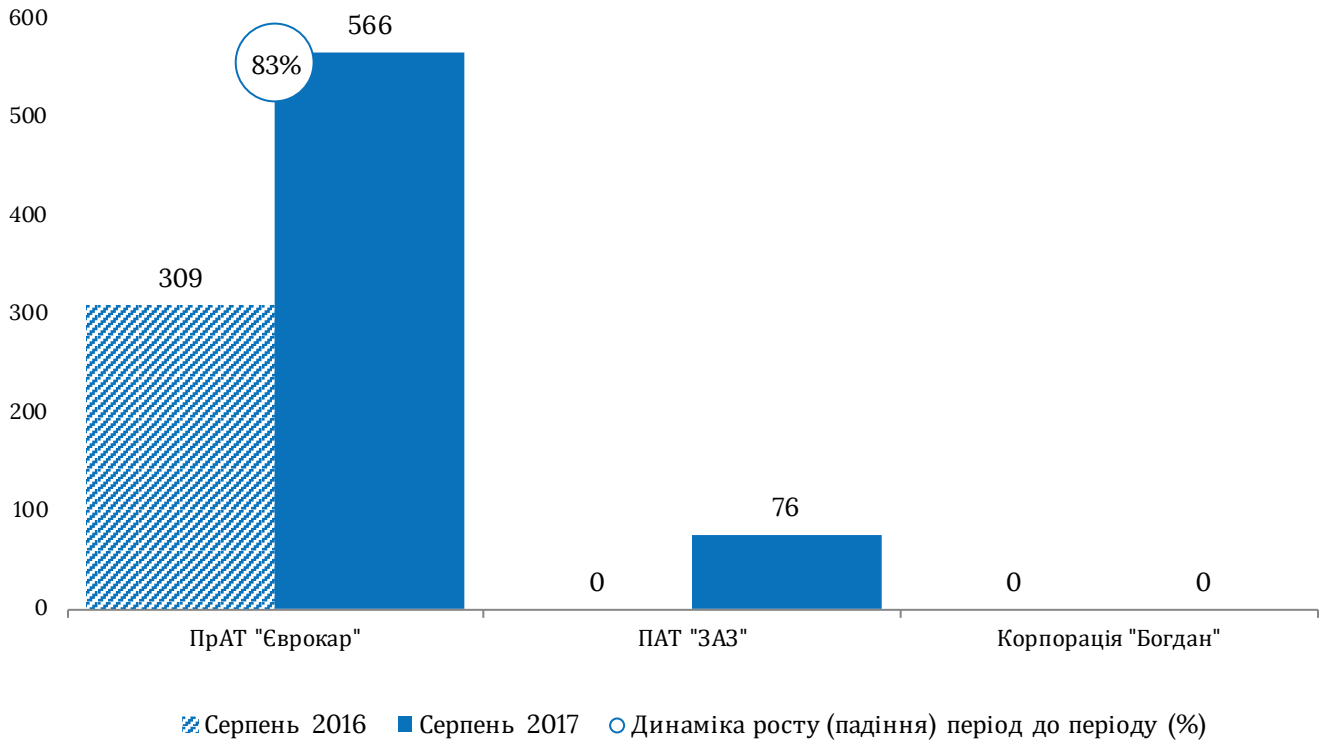


▨ Липень 2017 ■ Серпень 2017 ○ динаміка росту (падіння) період до періоду (%)



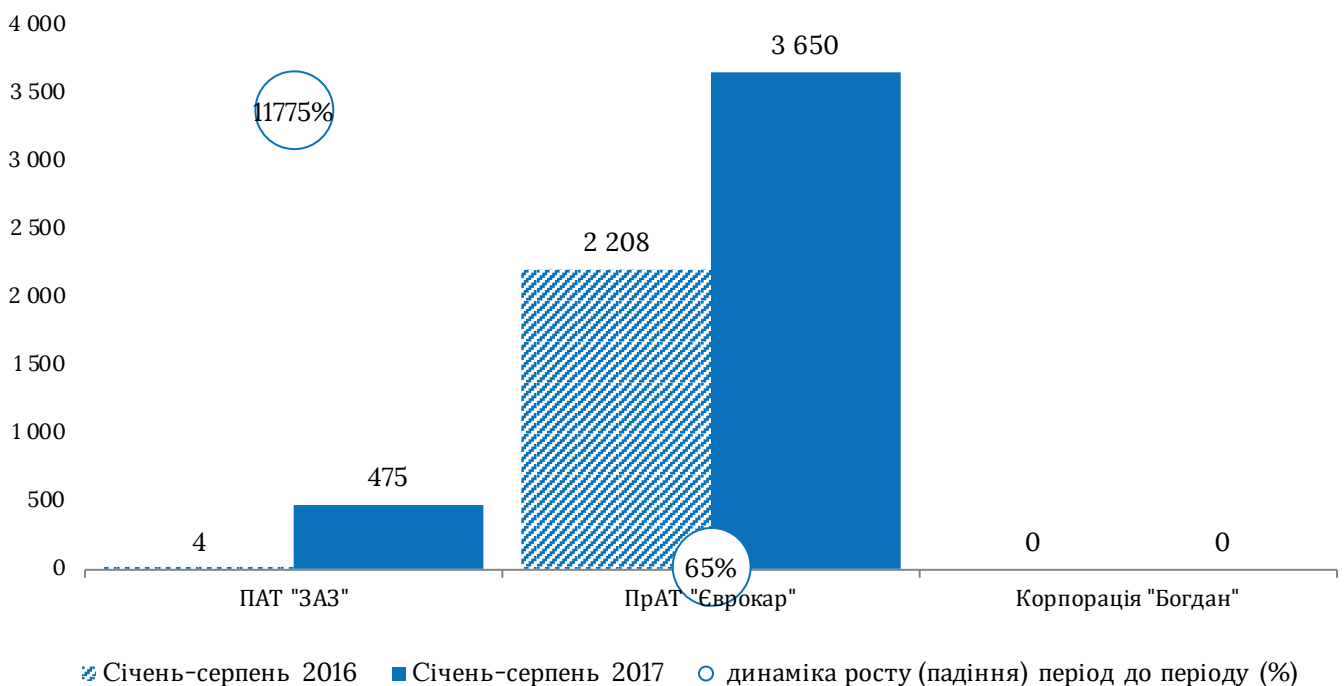
## ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

(Серпень 2016 р. - серпень 2017 р., шт. та % росту період до періоду)

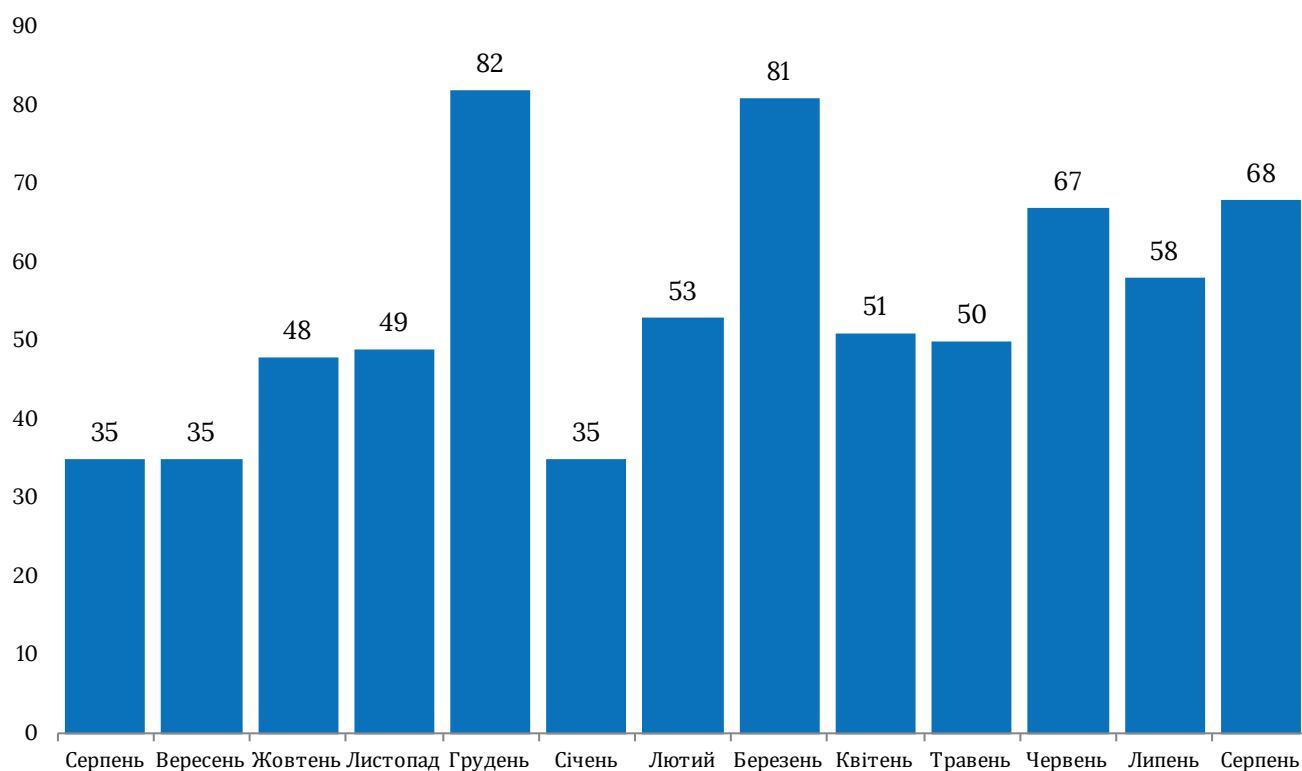


## ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

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

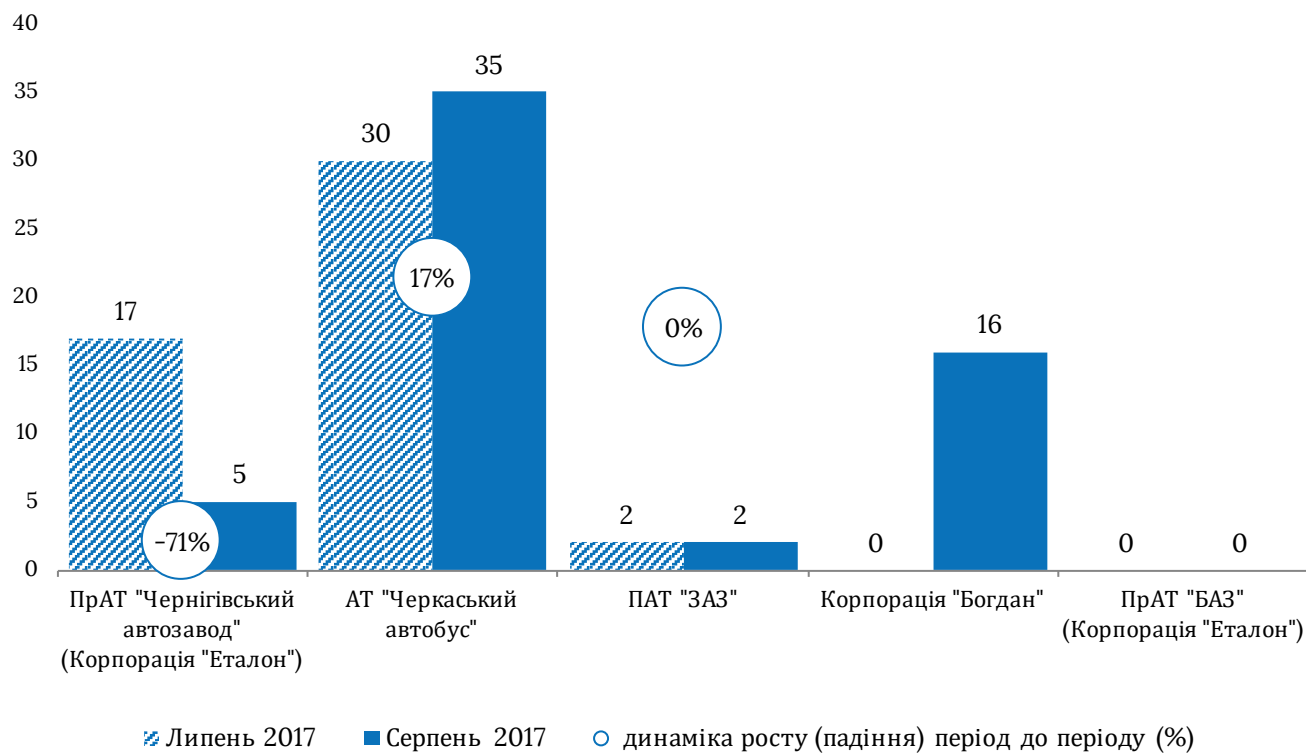


## ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ



## ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

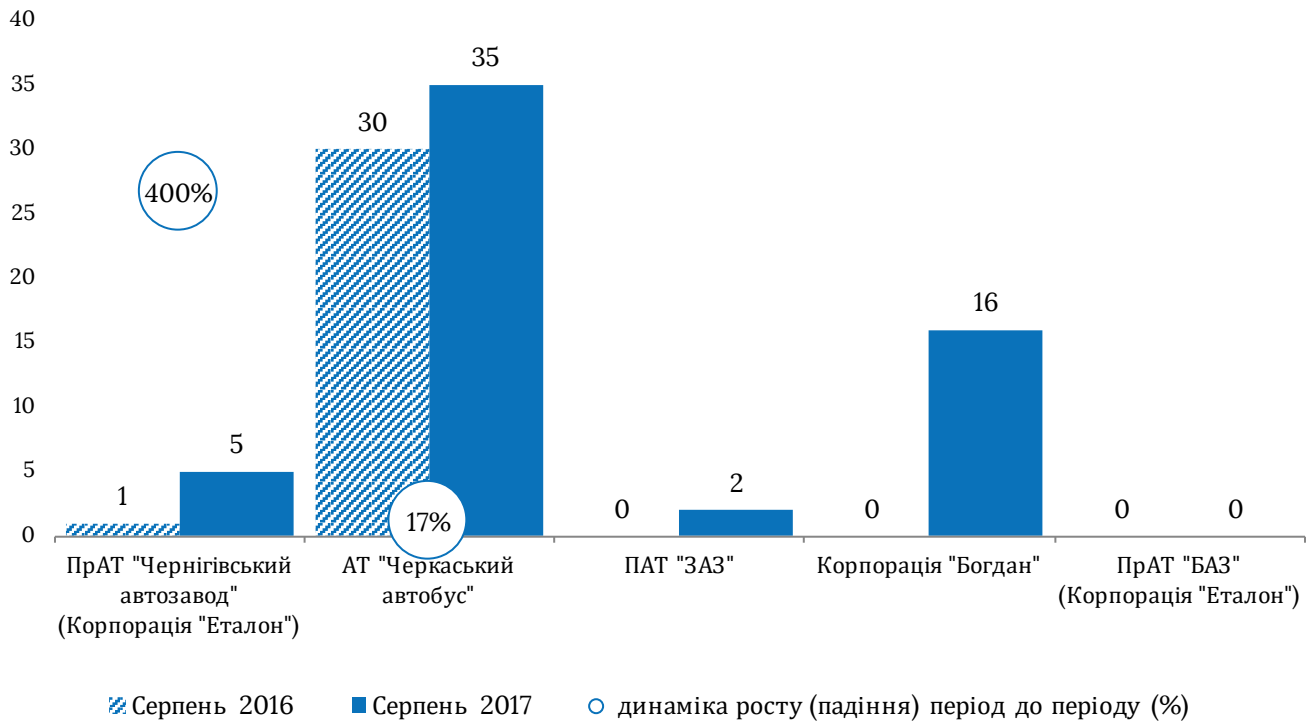
(Липень 2017 - серпень 2017, шт. та % росту період до періоду)





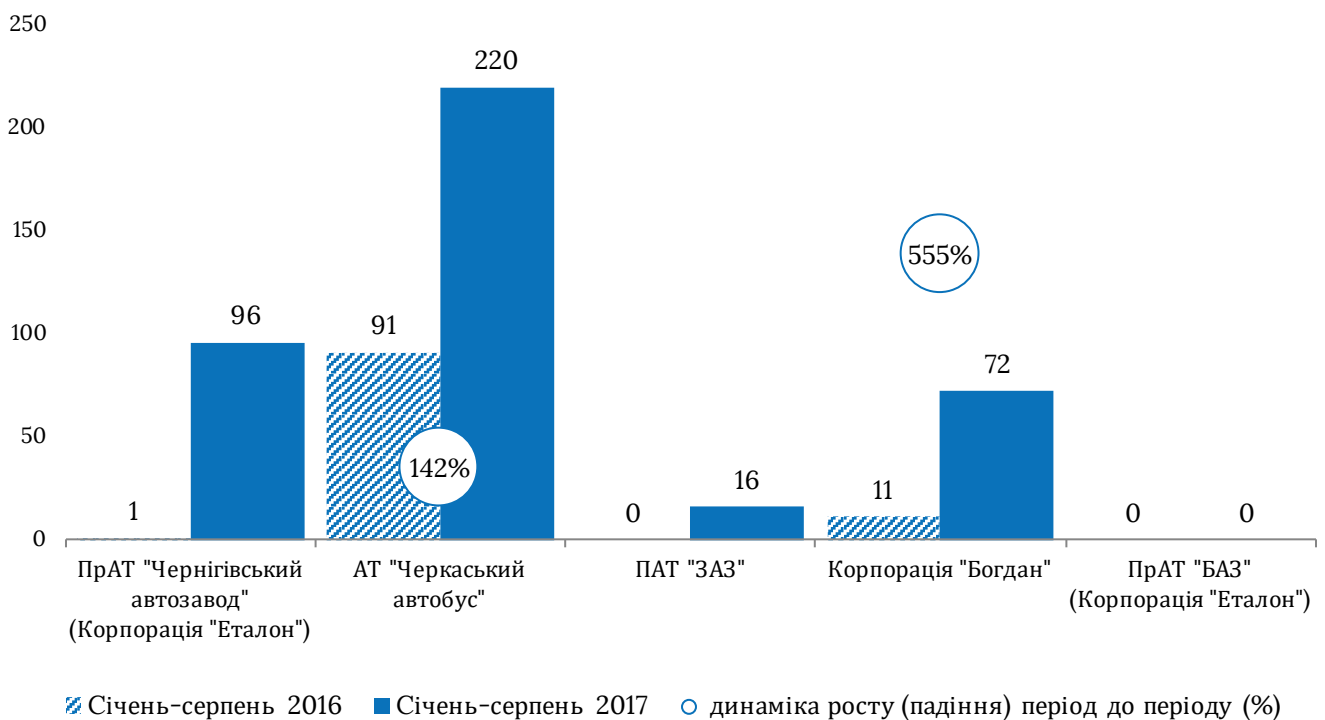
## ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

(Серпень 2016 - серпень 2017, шт. та % росту період до періоду)

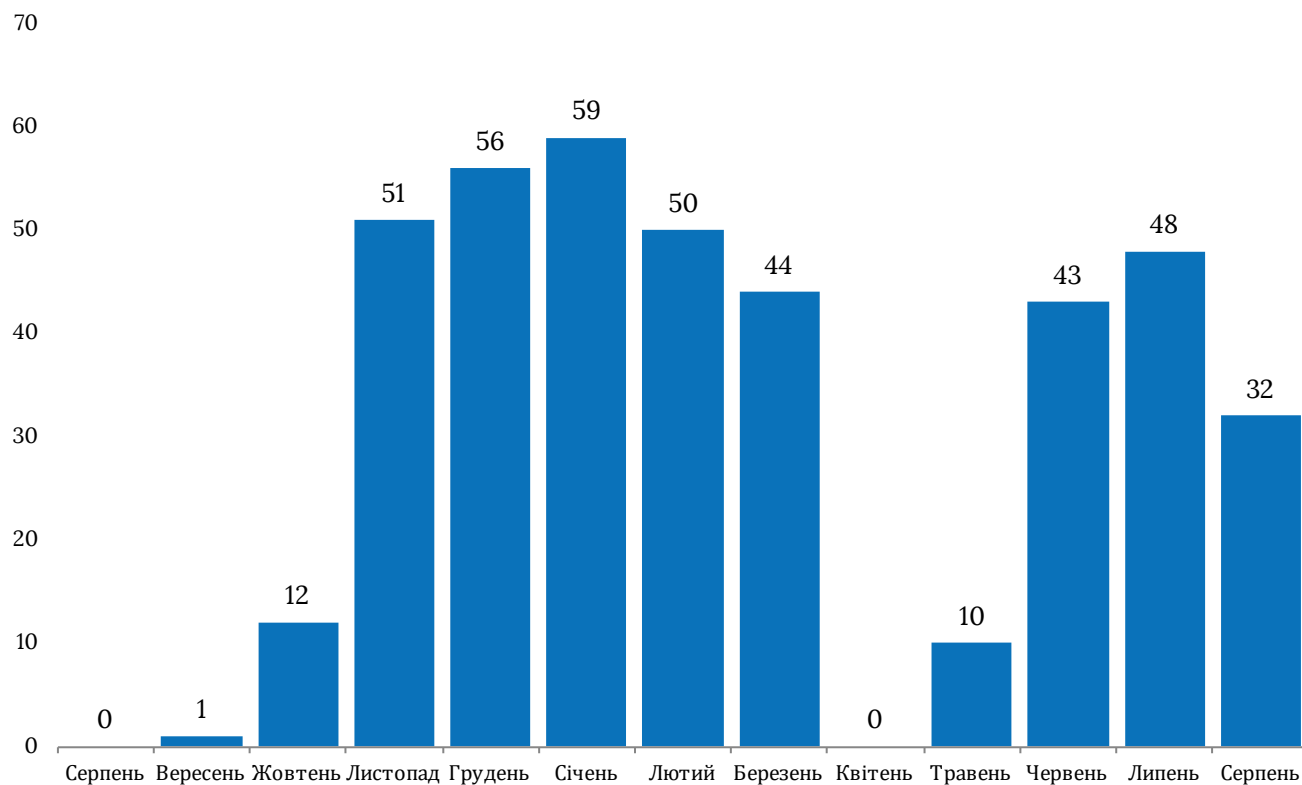


## ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

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

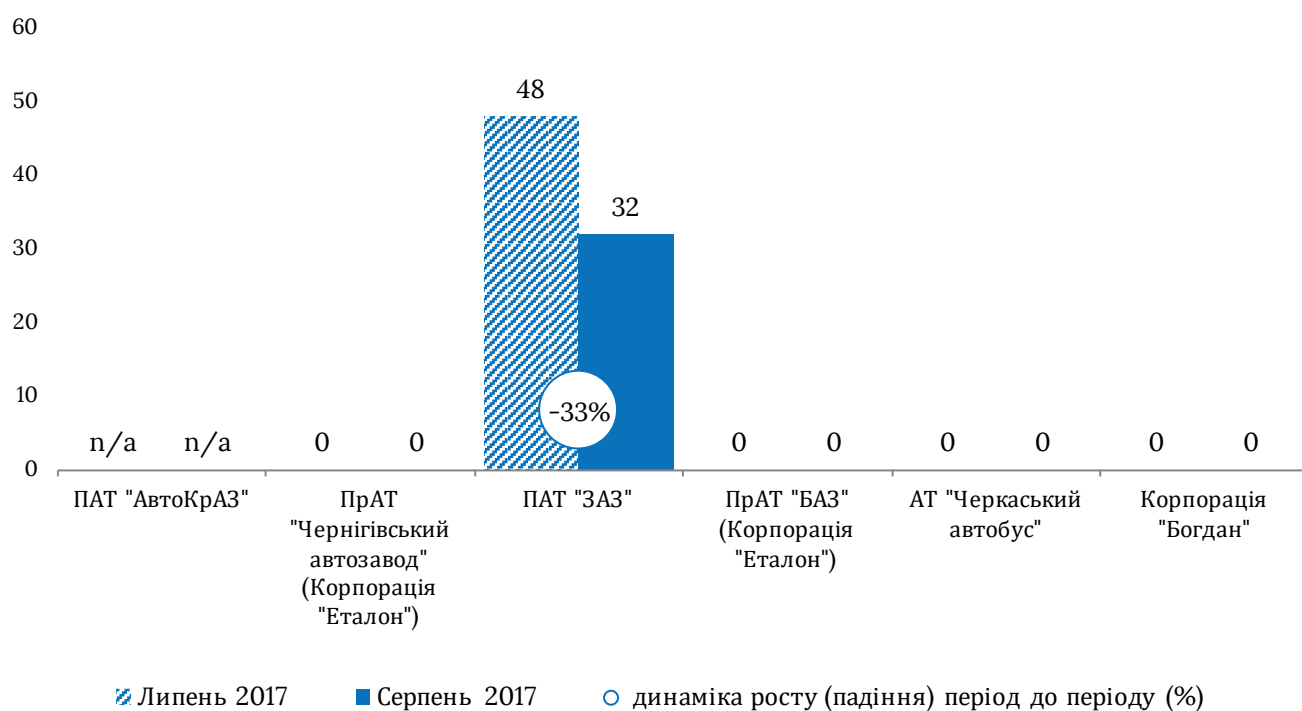


## ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО



## ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

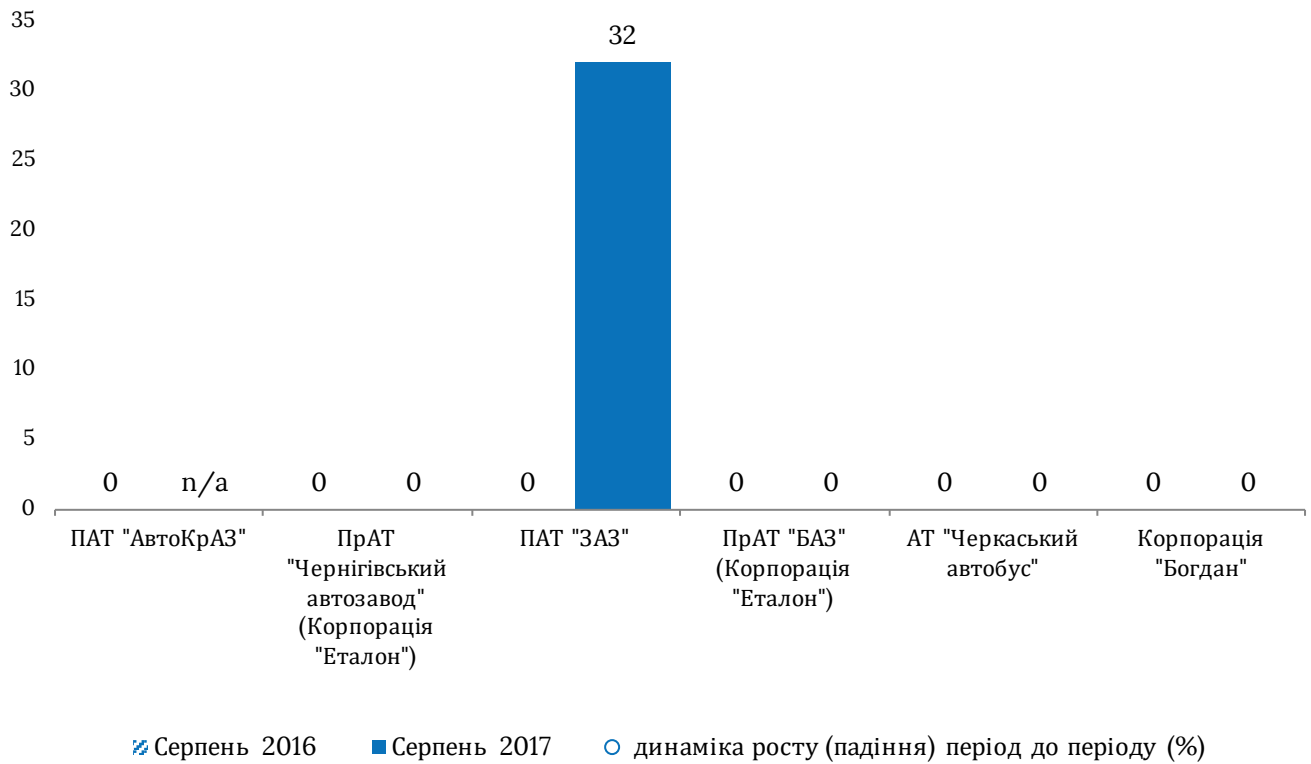
(Липень 2017 - серпень 2017, шт. та % росту період до періоду)





## ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Серпень 2016 - серпень 2017, шт. та % росту період до періоду)



## ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

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



## ПРОДАЖІ

Як повідомляє AUTO-Consulting, в серпні зусиллями всіх операторів вдалося реалізувати 6,4 тис. нових легкових автомобілів, що на 14% більше, ніж рік тому. Зростання триває, але динаміка вже затухає.

Притому, ряд брендів в серпні вже фіксували відтік клієнтів.

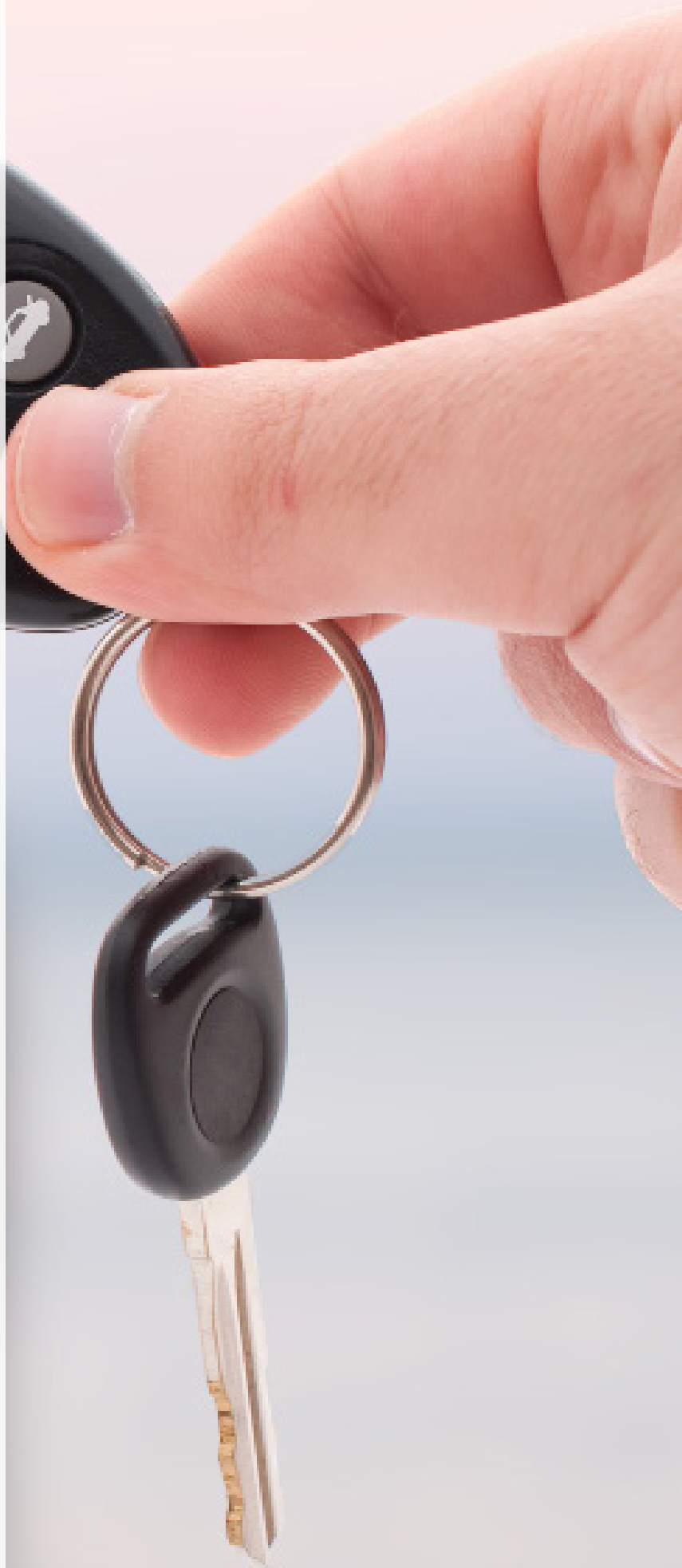
За даними AUTO-Consulting, лідером українського авторинку в серпні знову стала Toyota, яка змогла реалізувати 13,5% усіх нових автомобілів. На другому місці - Renault з показником 11% ринку. А на третю позицію вийшов Volkswagen, у якого тепер 7,6%.

Стабільно 4-е місце займають автомобілі Kia, а Skoda тепер на 5-му місці. Ще однією зміною в Топ-10 стала рокировка Ford і BMW, які за підсумками серпня фінішували практично з однаковим результатом продажів.

Продовжує нарощувати продажі узбецький бренд Ravon. У серпні він вже впригол підібрався до лідируючої групи марок, змістивши з колишніх позицій Suzuki. Стабільним попитом користуються і Mercedes-Benz, що дозволило бренду зберегти положення.

У серпні дуже динамічно нарощували продажі і дилери Peugeot і Citroen, але абсолютний рекорд за темпами зростання продемонстрував китайський бренд Geely. Після повернення на український ринок моделі Emgrand 7, Geely знову спробує відвоювати позиції у конкурентів.

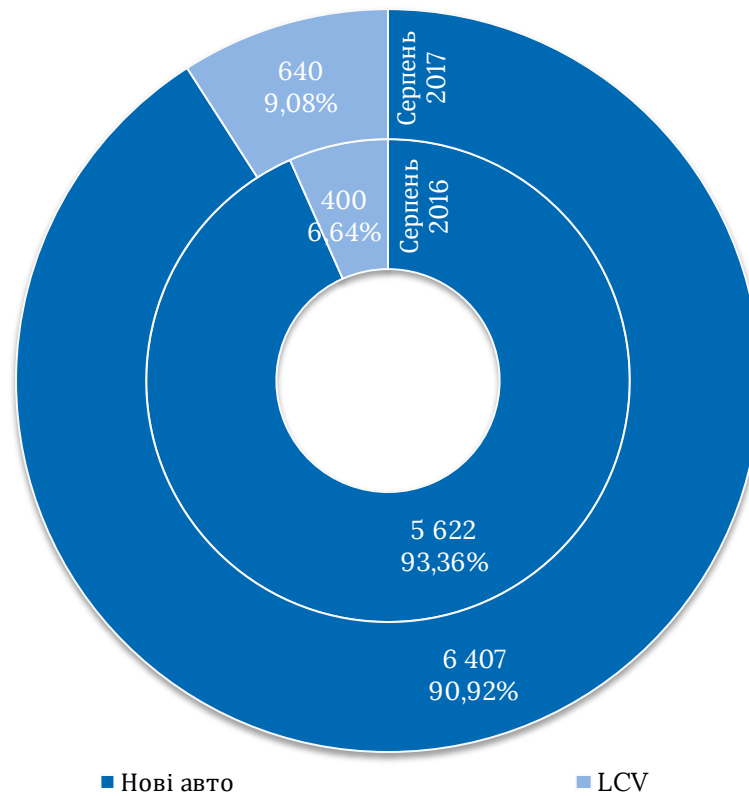
Як повідомляє AUTO-Consulting, за підсумками 8 місяців в Україні реалізовано вже 49047 нових легкових автомобілів, що на 29% більше, ніж в минулому році. Ринок зберігає позитивний тренд все місяці 2017 року, але динаміка зростання почала згукати.



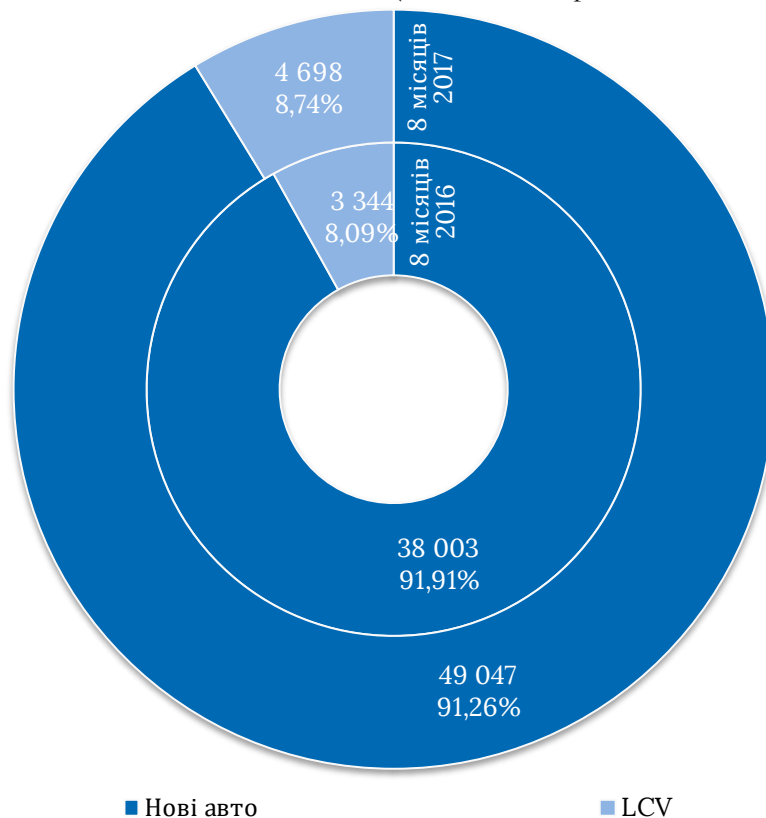


**ПРОДАЖІ АВТО**

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

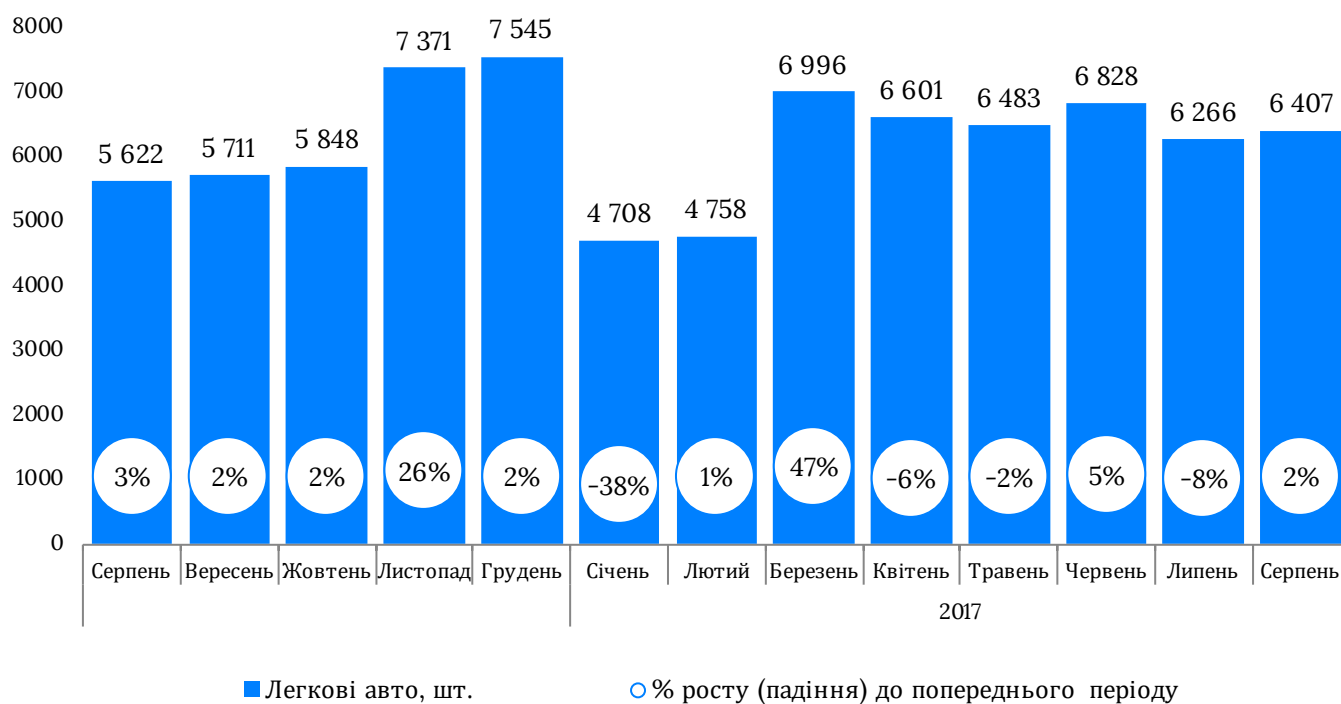
**ПРОДАЖІ АВТО**

(8 місяців 2017 р. та 8 місяців 2016 р., шт. та % ринку)



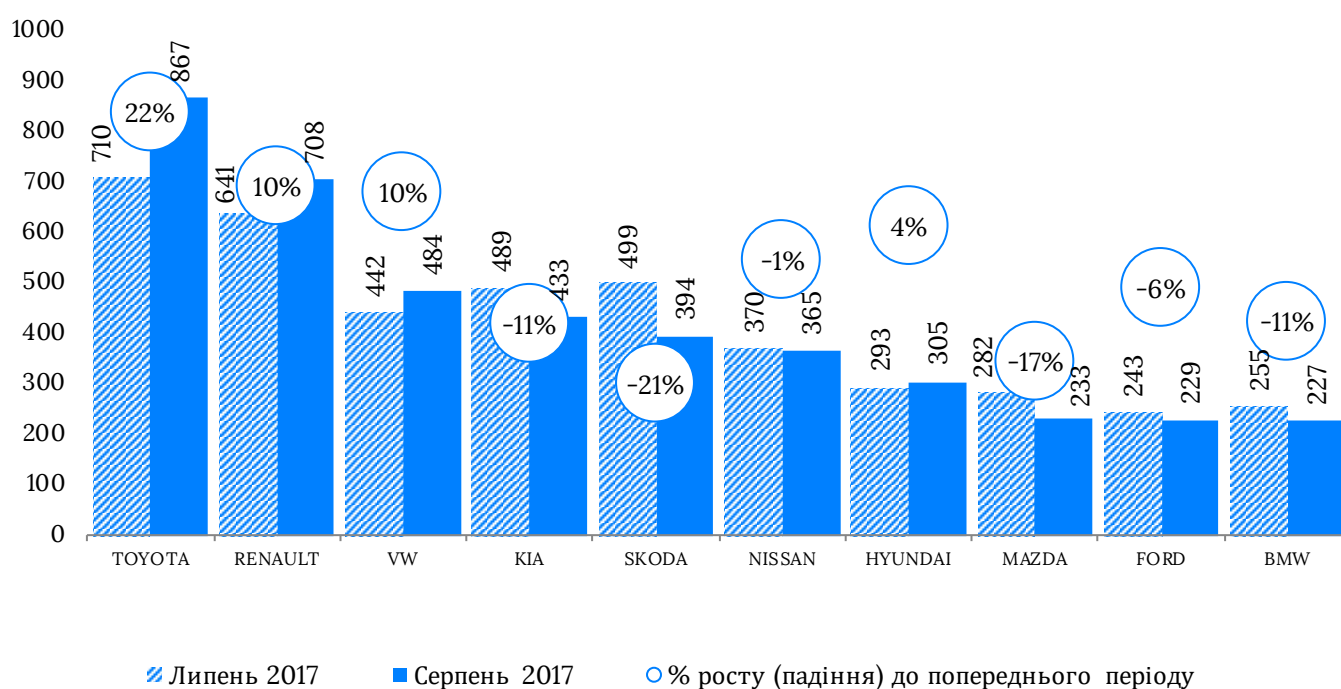
## ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(шт. та % росту до попереднього місяця)



## ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

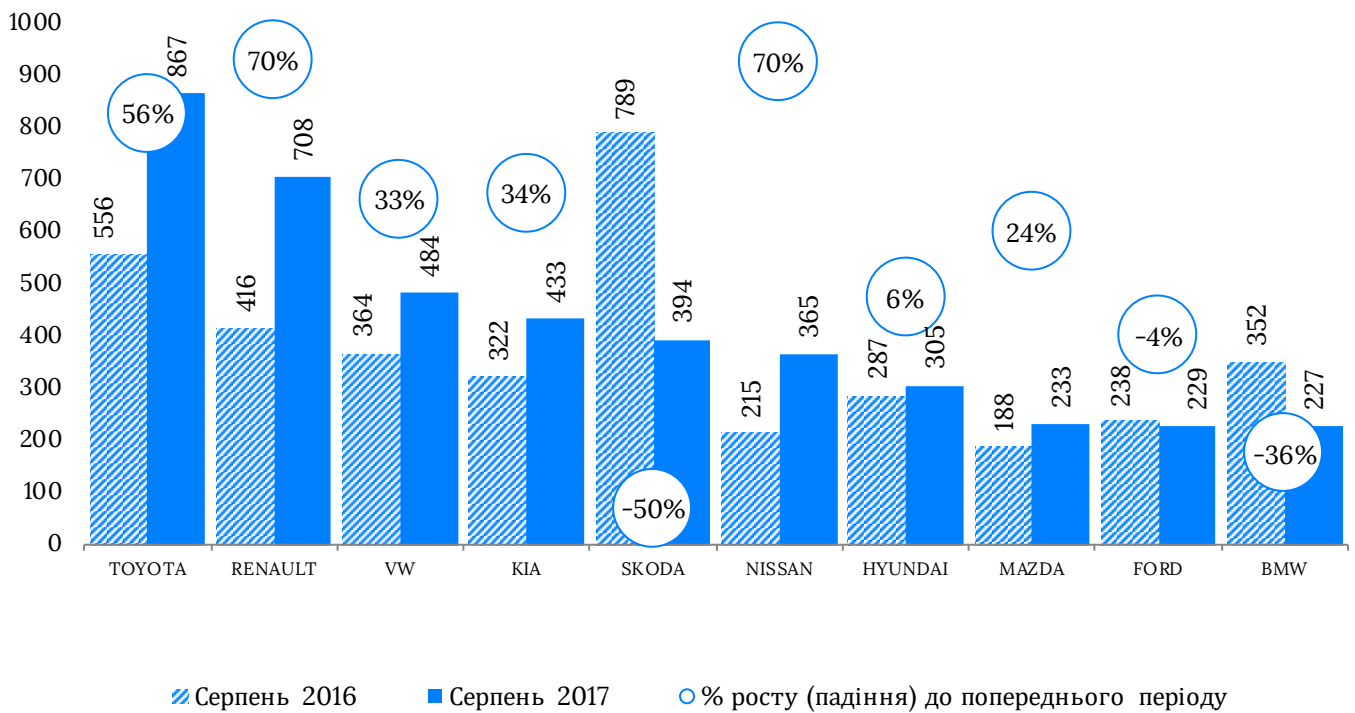
(липень 2017 та серпень 2017, шт. та % росту період до періоду)





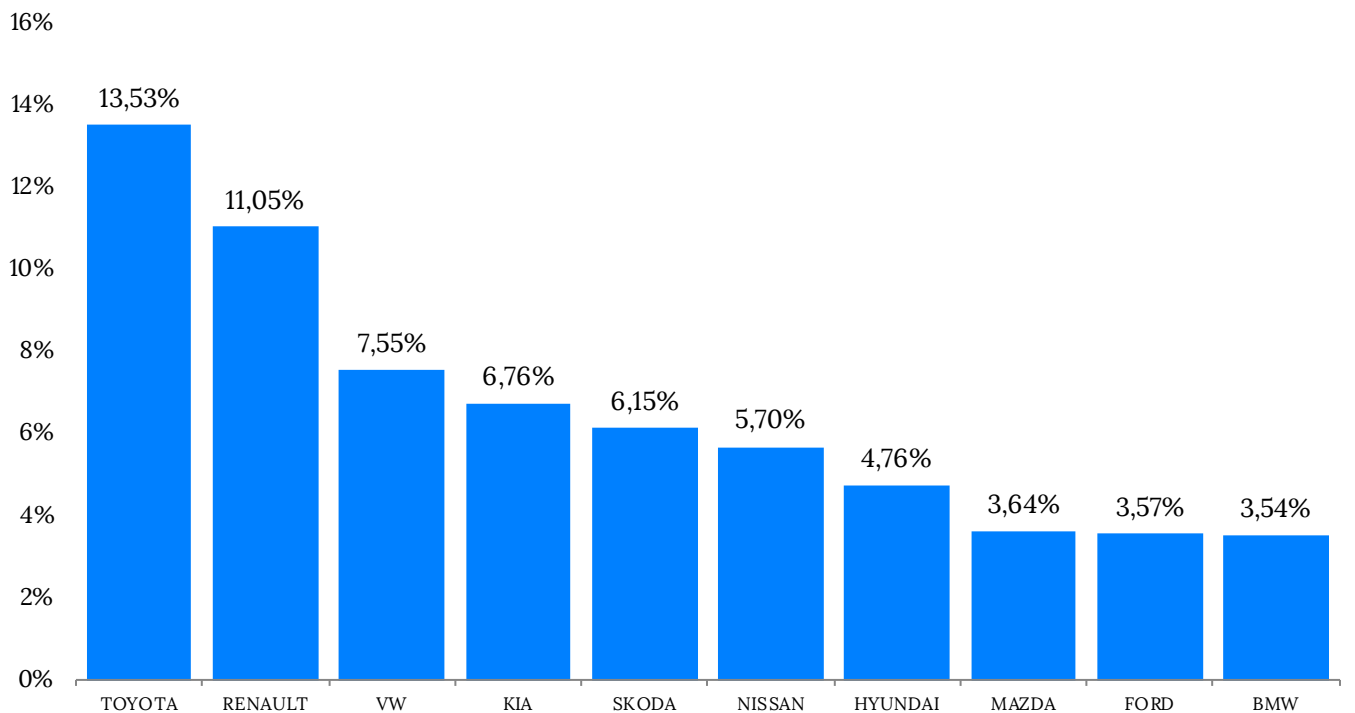
## ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

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



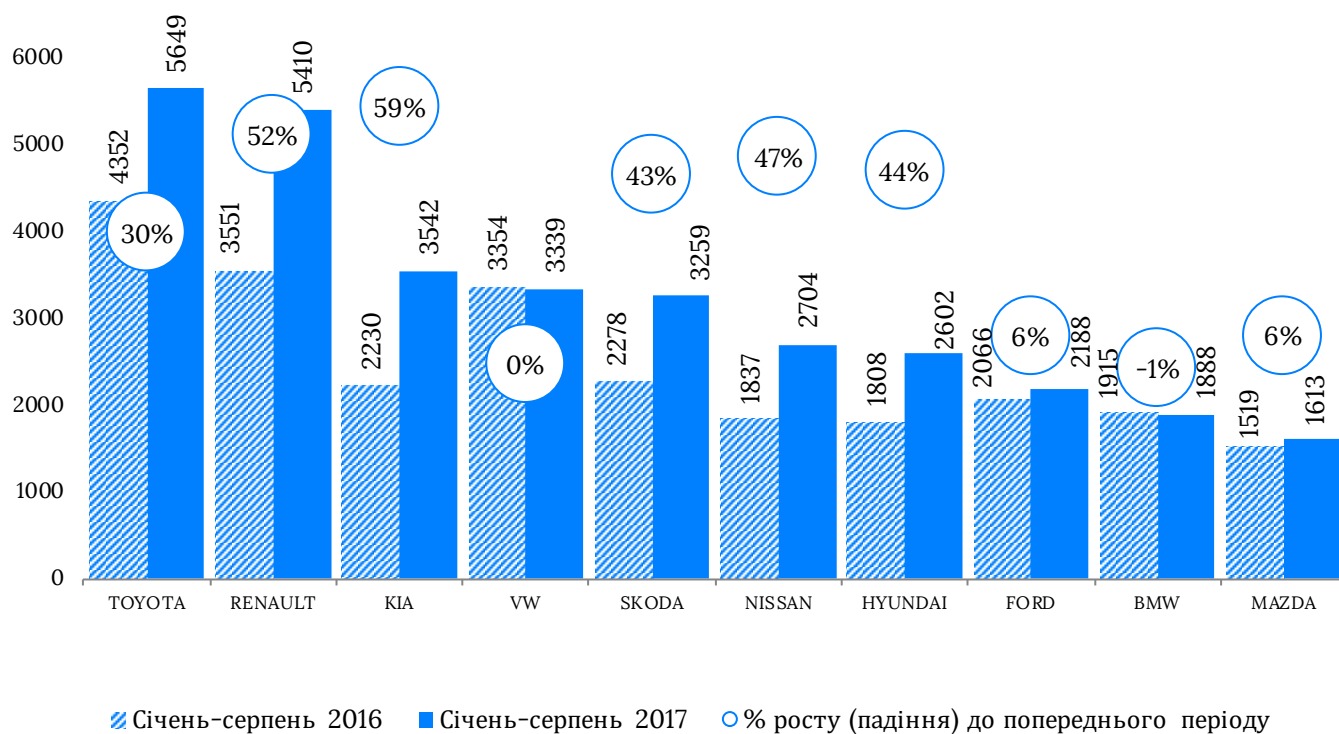
## РЕЙТИНГ ПРОДАЖІВ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(серпень 2017, % від усіх проданих легкових авто)



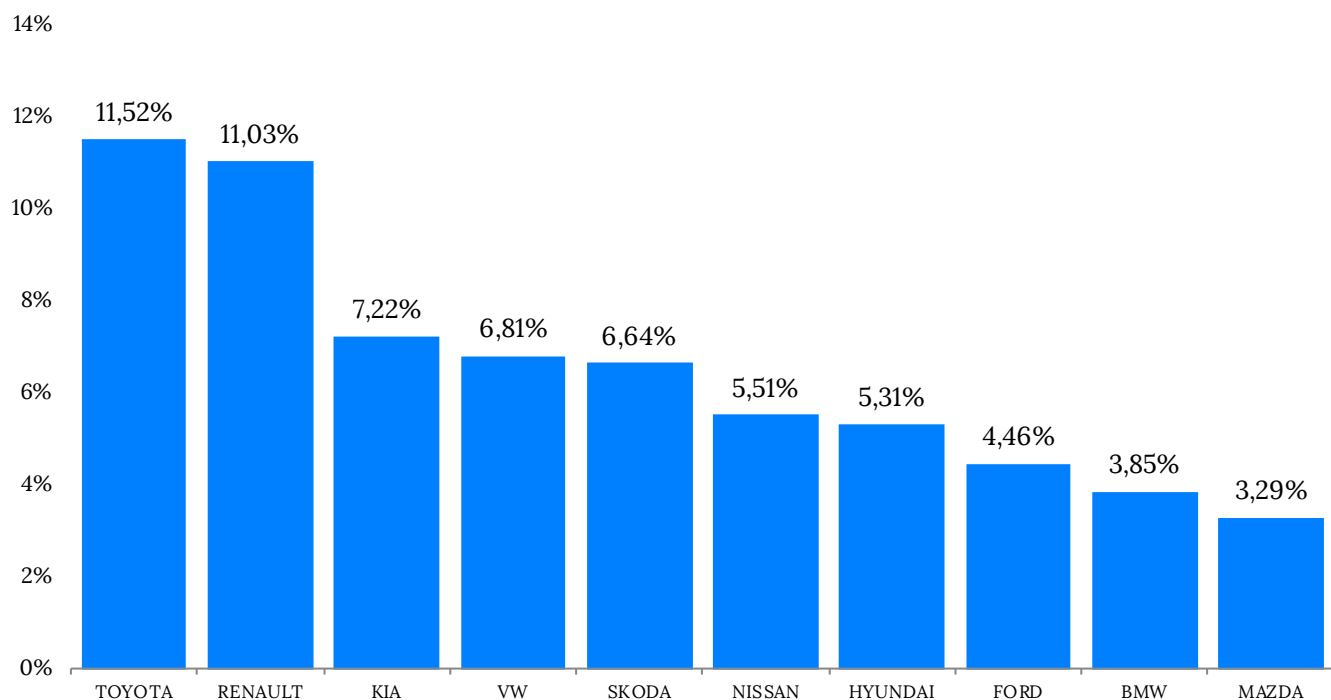
## ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

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



## ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

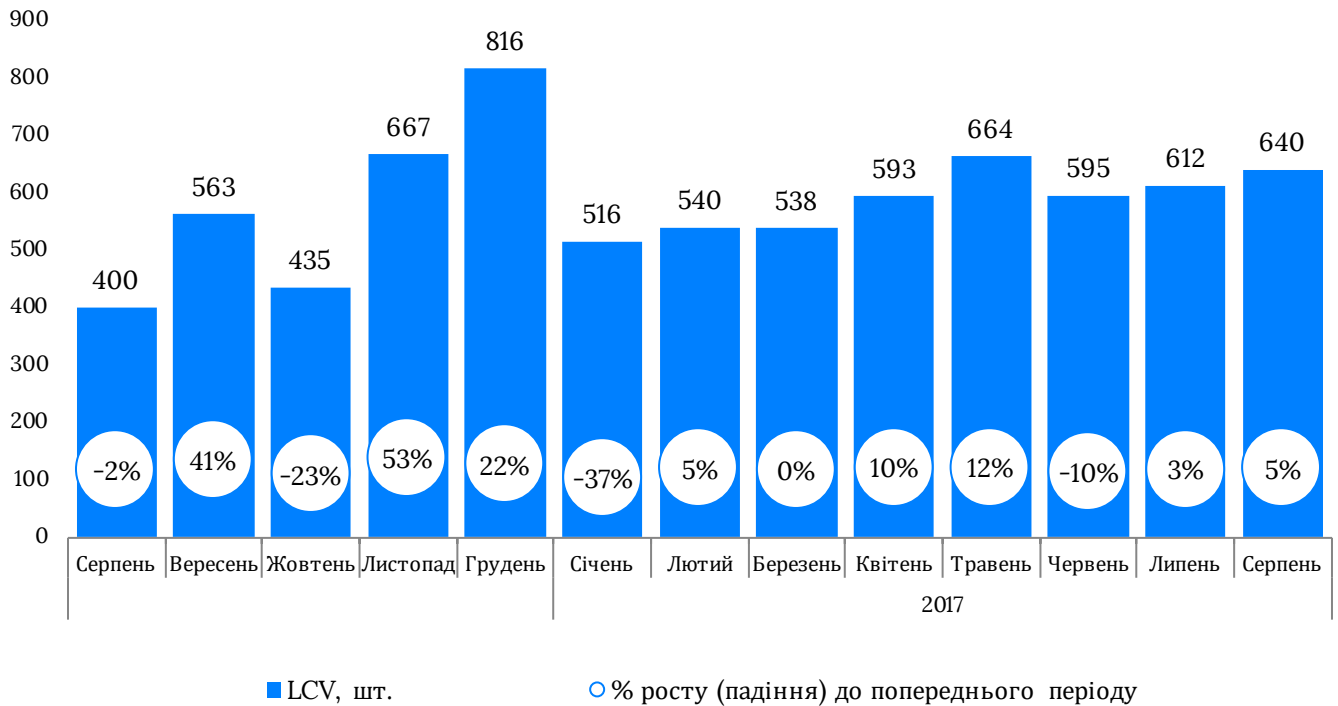
(січень-серпень 2017, % від усіх проданих легкових авто)





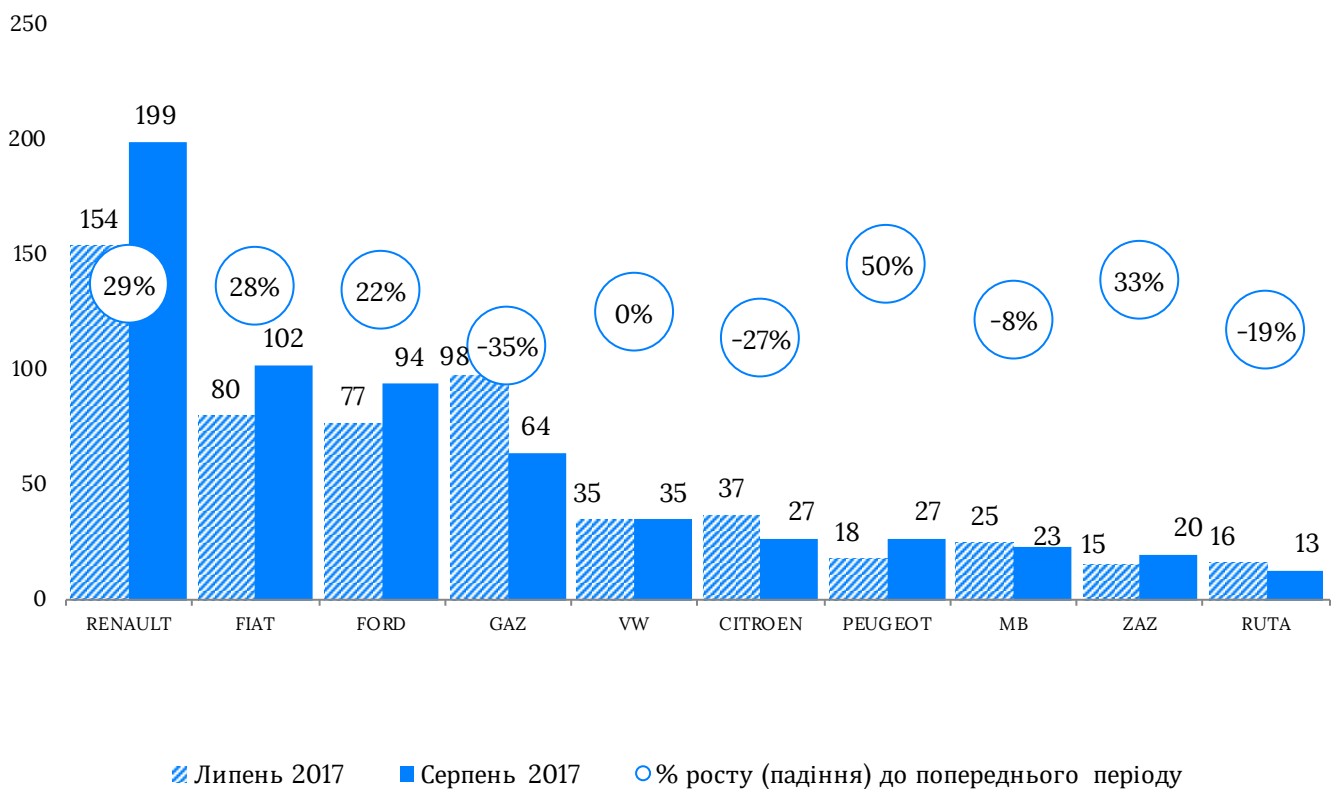
## ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(шт. та % росту до попереднього місяця)



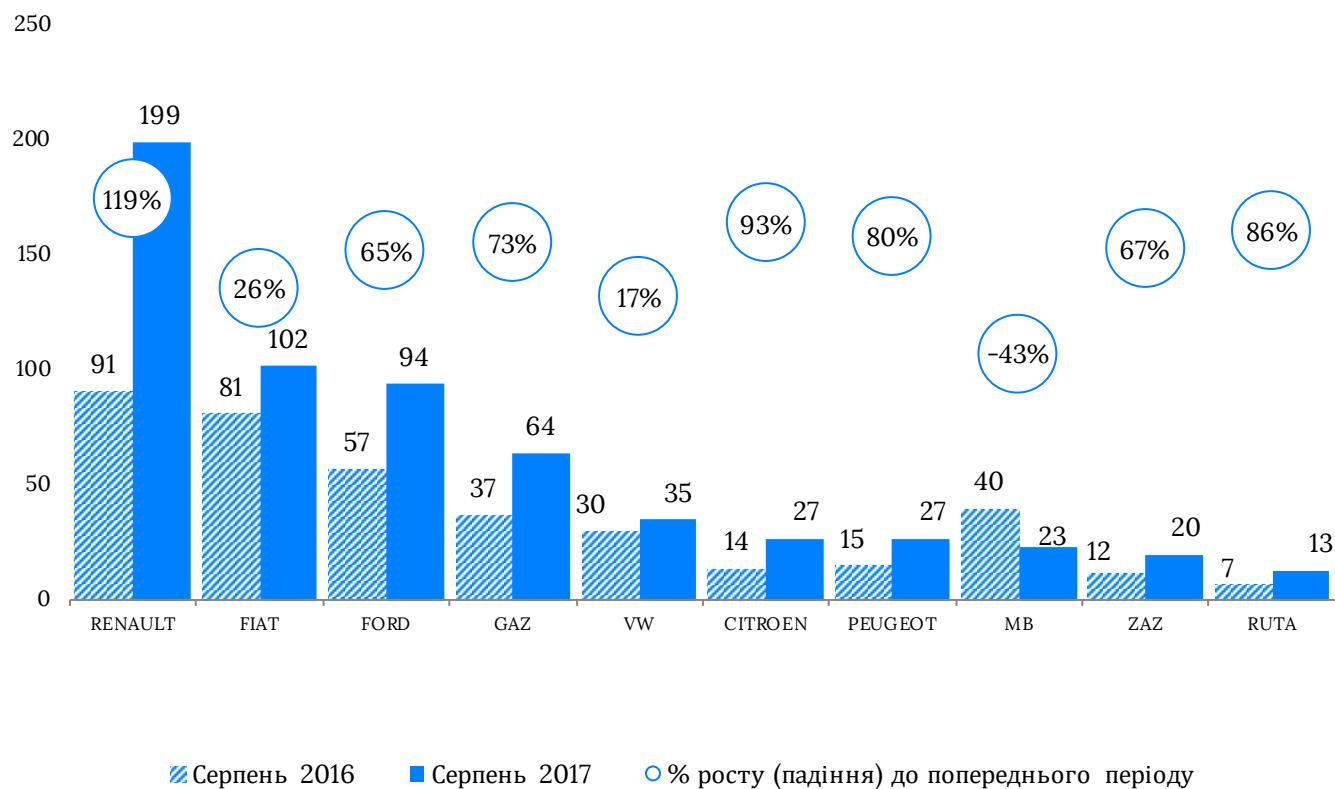
## ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(липень 2017 та серпень 2017, шт. та % росту період до періоду)



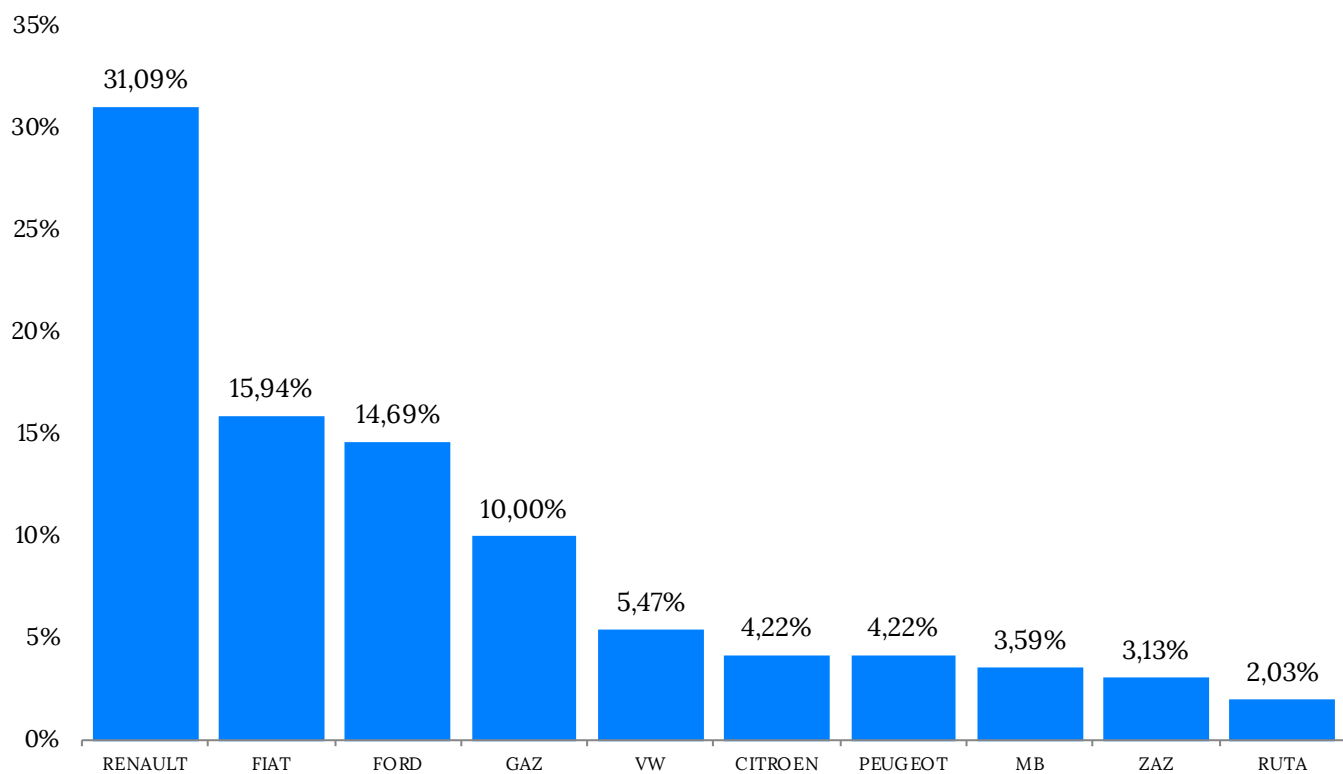
## ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

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



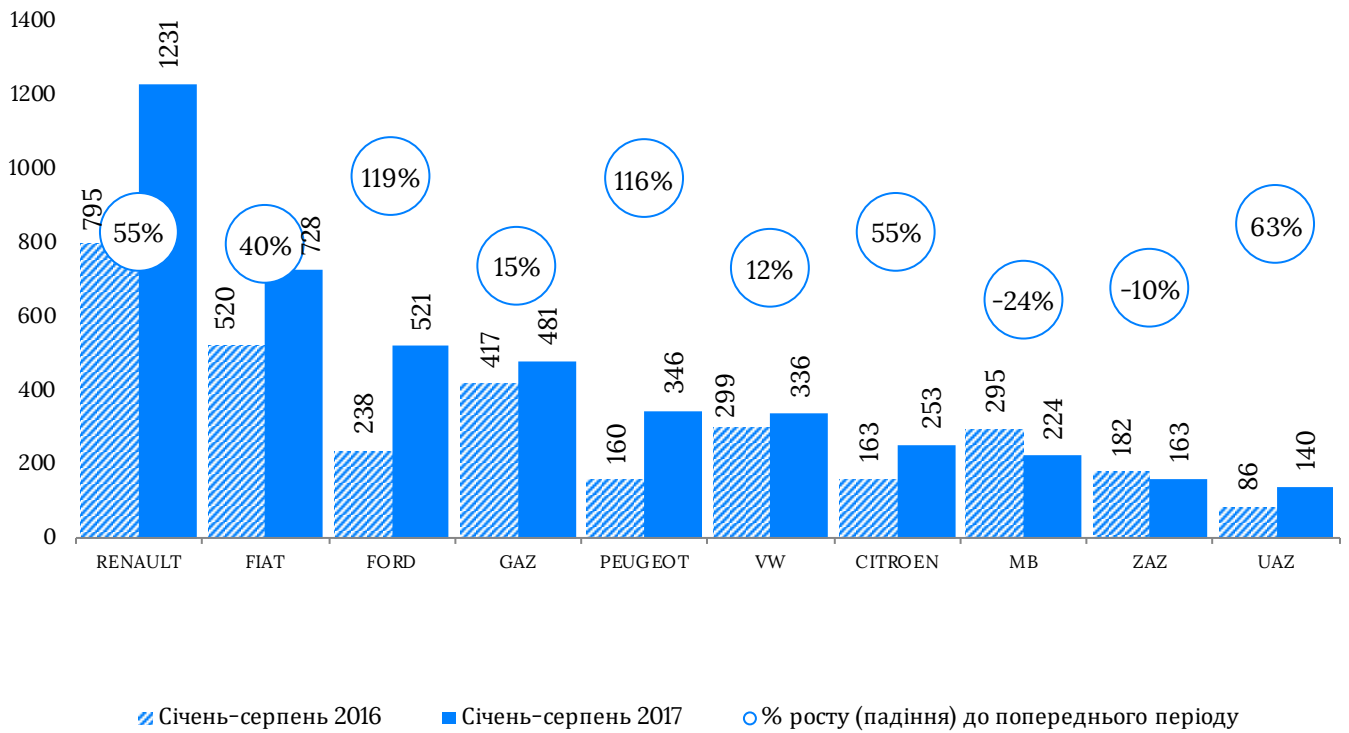
## ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(серпень 2017, % від усіх проданих LCV)



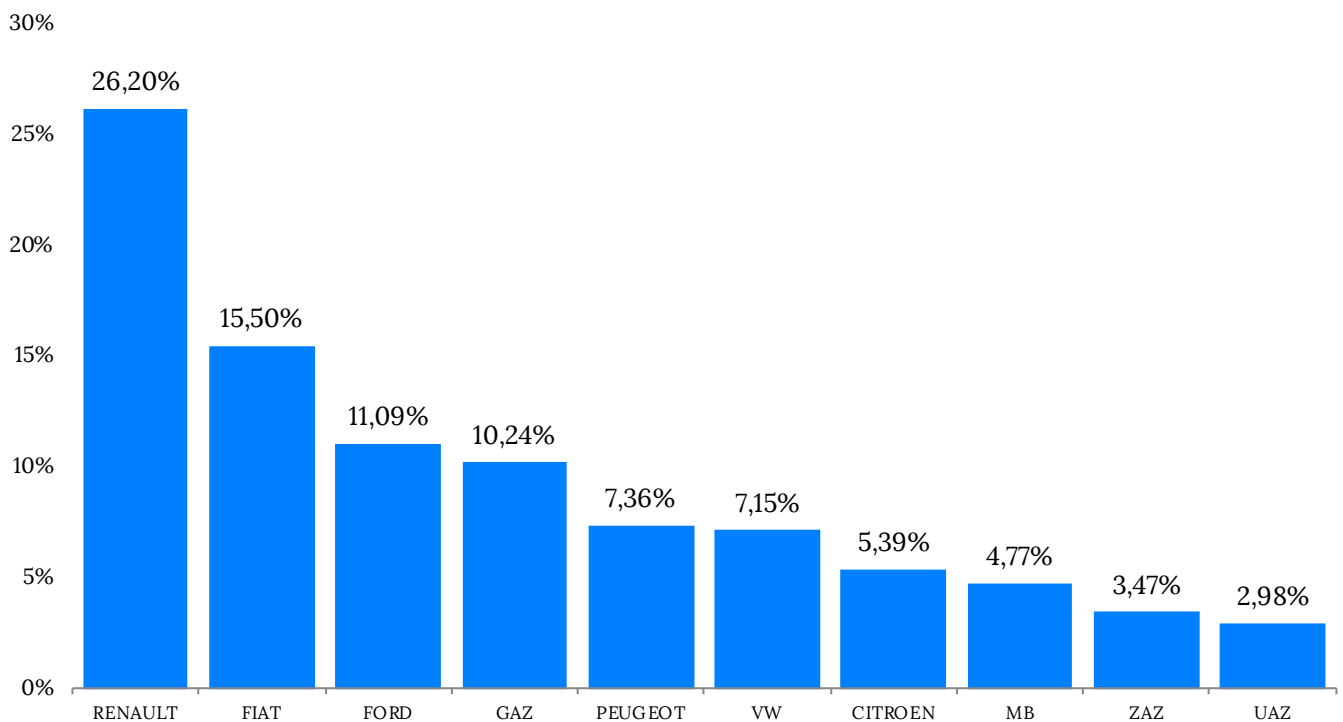
## ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

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



## ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

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







Review  
AUTOMOTIVE INDUSTRY

№9 (50) від 25.09.17

**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.