



ФЕДЕРАЦІЯ РОБОТОДАВЦІВ
АВТОМОБІЛЬНОЇ ГАЛУЗІ

Review

AUTOMOTIVE INDUSTRY

РЕАНІМАЦІЯ АВТОПРОМУ

Підсумки круглого столу «Автовиробництво в Україні: від розквіту до повного знищення. Термінові кроки для порятунку галузі».

ЦІНА РОЗВИТКУ

Світовий автопром посилено інвестує в Америці та Німеччині.

«ДИЗЕЛЬГЕЙТ» НЕ ПРОЙДЕ

В ЄС збираються посилити відповідальність автовиробників за порушення еконорм.

ЗМІНА ПРАВИЛНИКА

Герберт Дісс очолює посаду генерального директора концерну Volkswagen.

НОВИЙ РІВЕНЬ БЕЗПЕКИ

У ЄС нові авто будуть обладнані системою виклику екстрених служб.



Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

№4 (57) від 24.04.18

**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: autonews.ua

ЗАМІСТЬ ПЕРЕДМОВИ

Світовий автопром переживає глобальну трансформацію. Великі автомобільні гравці формують у форматі *must have* стратегії електромобільності, активно нарощують інвестиції та розширюють виробничі потужності для випуску екологічного транспорту.

Тож саме електромобілі – той шанс, що може дозволити Україні увірватися у виробничий процес і ланцюжок доданої вартості автомобільних глобальних компаній. Навіть якщо не як комплексного оригінального виробника, то у якості зовнішнього виробничого майданчика для світових автоконцернів.

Однак це реально лише за умови прийняття ряду рішучих антикризових кроків для забезпечення нормальних умов життя автомобільної галузі. Створення зрозумілих правил гри для інвесторів, підтримка кластерних ініціатив та розвитку індустріальних парків, стимулювання інноваційних підходів в галузі – це програма мінімум, яка існує у більшості європейських країнах, і на жаль, поки що відсутня в Україні.

Проблема у тому, що формула успіху містить ще одну змінну – прискорення. Наздоганяти лідерів набагато важче, аніж брати участь у регіонах відпочатку. Тож час стрімко спливає, і саме консолідовані проактивні дії влади і бізнесу допоможуть реалізувати потенціал

119,1%

ІНДЕКС ЦІН ВИРОБНИКІВ
ПРОМИСЛОВОЇ ПРОДУКЦІЇ

107,6%

ОБОРОТ РОЗДРІБНОЇ
ТОРГІВЛІ

113,8%

ІНДЕКС СПОЖИВЧИХ ЦІН

* За січня-березня 2018 до січня-березня 2017 року, Агрестат



РЕАНІМАЦІЯ АВТОПРОМУ

Підсумки круглого столу «Автовиробництво в Україні: від розквіту до повного знищення. Термінові кроки для порятунку галузі».

11 квітня за сприяння Українського Союзу промисловців та підприємців України (УСПП) і за підтримки Федерації роботодавців автомобільної галузі України (ФРА) та Асоціації «Укравтопром» відбувся круглий стіл на тему «Автовиробництво в Україні: від розквіту до повного знищення. Термінові кроки для порятунку галузі».

У заході взяли участь керівництво та представники ФРА, УСПП, галузевих асоціацій та провідних підприємств-виробників, представники виконавчої влади, депутати Верховної Ради України та представники науково-експертних установ.

Насамперед у ході заходу учасники діагностували стан автомобільної галузі в Україні. У 2017 році кількість продажів нових авто склала 80,3 тис. одиниць. Це у 7 разів менше, ніж у 2008 році. Значно скоротилися і обсяги виробництва. Для порівняння – у 2008 році українські заводи виробили більше 400 тис.

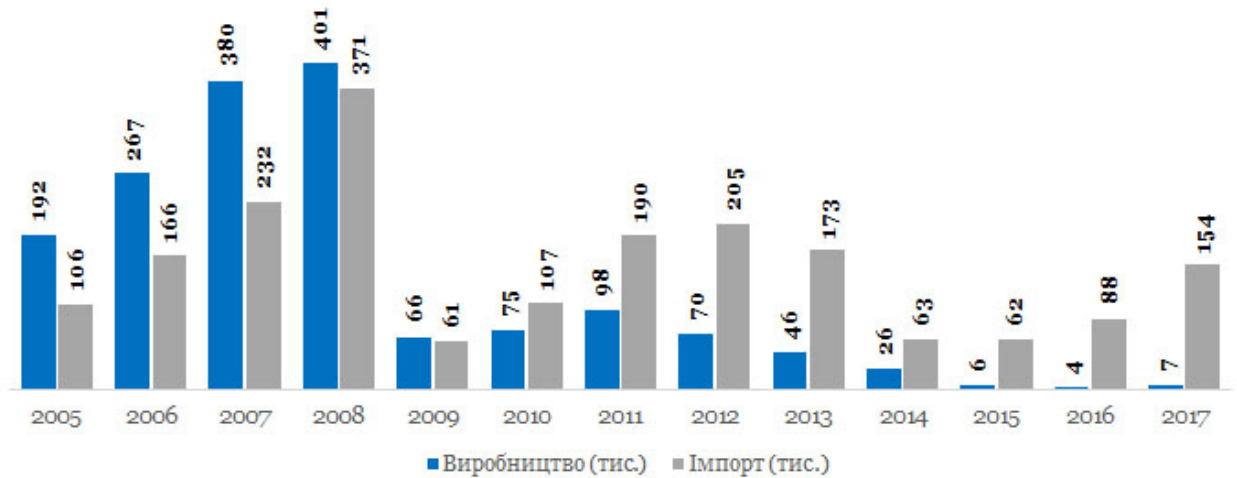
авто. Натомість минулого року – лише 7,3 тис. одиниць, що, зважаючи на існуючі виробничі потужності і потенціал – крапля в морі. І якщо у 2008 році автомобільна промисловість формувала 4% ВВП і принесла 900 млн. доларів податкових надходжень, то зараз цього немає.

Разом з тим, українці продовжують імпортувати легкові автомобілі. У 2017 році в країну було завезено автомобілів на суму 2077 млн. дол. США. Це четверта за обсягом товарна позиція, що формує негативний торгівельний баланс країни, і цей ресурс спрямовується на фінансування автопромів інших країн.

Відтак, українська автомобільна галузь переживає затяжну стагнацію. При цьому Україна переживає не просто кризу, а кризу системного державного управління. І важливою передумовою для початку відновлення галузі є прийняття чіткої виваженої державної стратегії з конкретним алгоритмом дій та відповідальними за її виконання.



ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО VS. ІМПОРТ



Але що важливо – потенціал для відродження конкурентоздатного національного автомобілебудування все ще є. І він може бути реалізований шляхом залучення світових автоконцернів до виробництва автомобілів та автокомплектуючих в Україні, використовуючи їх мотивацію зниження виробничих витрат та наявність преференційного доступу до ринку країн Євросоюзу.

Перспективним у цьому напрямі є створення умов для виробництва електромобілів і акумуляторних батарей. Голова Федерації роботодавців автомобільної галузі Олег Боярин відзначив, що сьогодні вся світова традиційна автомобільна промисловість знаходиться перед глобальним викликом з боку індустрії електромобілів.

Світові виробники мають потребу у розширенні виробничих потужностей для випуску електричного транспорту і шукають нові виробничі майданчики, а інвестиції у випуск електромобілів вже зараз обчислюються сотнями мільярдів доларів.

«Скільки з цих коштів може бути «припарковано» в Україні, зі створенням робочих місць – питання до уряду, і відповідь на нього залежить від відповіді на питання, скільки з цієї потенційної суми хоче отримати Україна», – окреслив перспективи Олег Боярин.

Тож в Україні є шанс бути не аутсайдером, а стати одним із лідерів електромобільного руху, якщо докласти максимум зусиль та ство-

рити відповідні умови. І визначення першочергових кроків, необхідних для відродження української автомобільної галузі, стало центральною темою обговорення на круглому столі.

Зокрема, важливою передумовою для розвитку галузі і активного залучення інвесторів у країну є впровадження податкових стимулів для учасників індустріальних парків та прийняття законопроектів, що стимулюють розвиток електричного транспорту в Україні. Багато уваги було приділено також питанню освіти, що передбачає підготовку кадрів для промислового виробництва та автомобілебудівної галузі.

Крім того, суттєво перешкоджає розвитку авторинку досі нерегульоване питання з автомобілями на іноземних номерах. За попередніми підрахунками AUTO-Consulting, втрати бюджету в результаті легалізації б/в автомобілів та масового ввезення автомобілів на іноземних номерах склали більше 19 млрд доларів.

І затягування вирішення цього гострого соціального та економічного питання – це бомба з годинниковим механізмом, що завдає удару як на ринок нових і б/в автомобілів, так і на поповнення бюджету податковими відрахуваннями, не кажучи вже про погіршення екології за рахунок ввезення автомобілів, що не відповідають існуючим екологічним нормам, та наростання соціального напруження.

За підсумками обговорення викликів, ризиків та проблем розвитку існуючого потенціалу автомобільної галузі учасники заходу виокремили ряд першочергових завдань та уклали офіційну резолюцію з наступними пропозиціями до:

Верховної Ради України:

1. У першому півріччі 2018 року:

- забезпечити впровадження фіскальних та митних стимулів для учасників індустріальних парків шляхом прийняття в I півріччі 2018 року законопроектів №2554а-д та 2555а-д;
- ініціювати прийняття пакету стимулів для розвитку української промисловості, у т.ч. автовиробництва (на базі законопроекту №8145 від 16.03.2018);
- законодавчо забезпечити проведення закупівлі за державні кошти автомобільної техніки виключно вітчизняного виробництва;
- скасувати акцизний податок на кузова для промислового складання легкових автомобілів;
- прийняти проект Закону про внесення змін до Митного кодексу України щодо стимулювання розвитку галузі електричного транспорту в Україні №8160 від 19.03.2018 та проект Закону про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо стимулювання розвитку галузі електричного транспорту в Україні, №8159 від 19.03.2018 р.;
- врегулювати ситуацію з безконтрольним та нелегальним ввезенням автомобілів на іноземній реєстрації в Україну.

2. До кінця 2018 року розробити та прийняти:

- Закон «Про стимулювання виробництва екологічного транспорту та його складових в Україні»;
- Закон «Про підтримку вітчизняного автомобілебудування шляхом створення автомобільного кластеру».

Кабінету Міністрів України:

1. До кінця першого півріччя 2018 року розробити та прийняти:

- концепцію розвитку автомобільної промисловості;
 - соціально-економічну програму запобігання трудової міграції населення за кордон;
 - програму відновлення в Україні професійно-технічної освіти, в якій передбачити підготовку кадрів для промислового виробництва та автомобілебудівної галузі. Скоординувати цю програму з очікуваною пропозицією робочих місць.
2. Розпочати роботу Експортно-кредитного агентства в поточному році, як це визначено в планах уряду. Передбачити в державному бюджеті України на 2019 рік збільшення видатків на формування статутного капіталу Експортно-кредитного агентства та його фінансування.
 3. Розробити і реалізувати механізми щодо компенсації інвестору коштів за створення інфраструктури (енерго- і водопостачання, під'їзні дороги, тощо).
 4. З метою завантаження потужностей діючих підприємств прийняти проект постанови КМУ «Про внесення змін до Порядку визначення товарів, що ввозяться на митну територію України для використання у промисловому виробництві моторних транспортних засобів».
 5. Терміново розпочати переговори з Єврокомісією щодо дострокової лібералізації імпорتنих мит ЄС на автомобілі, що вироблені в Україні.

Федерація роботодавців автомобільної галузі висловлює особливе занепокоєння щодо ситуації в національному автопромі та закликає представників органів влади до конструктивного діалогу на впровадження першочергових кроків з метою подолання кризової ситуації в галузі.

Представники галузі впевнені, що без антикризових кроків українська автомобільна промисловість приречена на загибель, відтак необхідно імплементувати план невідкладних дій, аби відродити український автопром та зберегти Україну у списку високотехнологічних країн з сильним потенціалом розвитку.



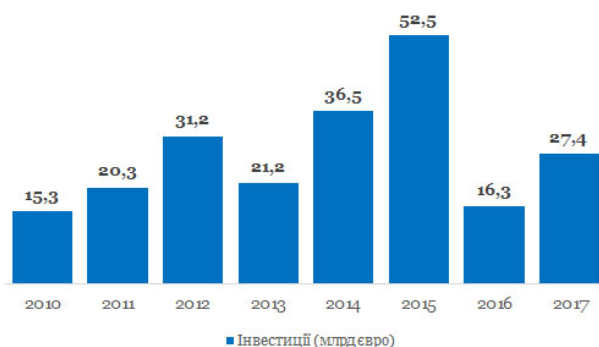
ЦІНА РОЗВИТКУ

Світовий автопром посилено інвестує в Америці та Німеччині.

У найбільших автобудівників світу змінюються інвестиційні пріоритети. Провідні представники галузі тепер посилено вкладають гроші у США і в Євросоюзі, особливо в ФРН, і скорочують капіталовкладення в Китаї і в інших країнах з ринками, що розвиваються. У виробництво електромобілів найактивніше інвестують зараз німецькі концерни, при цьому вони роблять ставку на підприємства в самій Німеччині, пише [DW](#).

Такі найважливіші висновки дослідження, опублікованого 12 березня під Франкфурт-на-Майні німецьким відділенням міжнародної консалтингової компанії [Ernst & Young](#) (EY).

ІНВЕСТИЦІЇ АВТОМОБІЛЬНИХ КОМПАНІЙ



Її експерти проаналізували інвестиційні рішення, прийняті в 2010-2017 роках 16 найбільшими німецькими, японськими, американськими, південнокорейськими, французькими та італійськими автомобілебудівними фірмами: від Volkswagen, Toyota і General Motors до Renault, Fiat Chrysler або Kia.

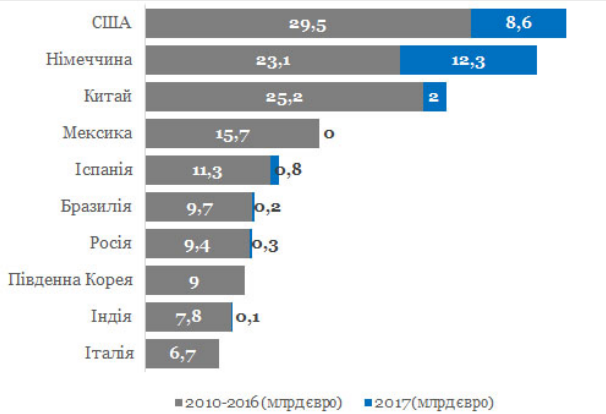
Капіталовкладення компаній з Китаю та інших країн не враховувалися (перш за все через відсутність достатньої кількості вільно доступних даних).

Лідери галузі розгорнули грошові потоки

Автори дослідження підраховали, що 16 найбільших світових компаній у минулому році оголосили про проекти вартістю 27,4 мільярда євро, у тому числі у розширення заводу, нові фарбувальні цехи або нові центри розвитку. Це на 68% більше, ніж інвестиції попереднього року обсягом у 16,3 млрд євро.

При цьому у першій половині цього десятиліття півтора десятка лідерів світового автопрому ліву частку своїх інвестицій направляли у три країни.

ІНВЕСТИЦІЇ АВТОМОБІЛЬНИХ КОМПАНІЙ



У США з 2010 по 2016 рік у модернізацію існуючого та створення нового автомобільного виробництва було вкладено 29,5 млрд євро, у Китаї – 25,2 млрд євро, у Німеччині – 23,1 млрд євро. Для порівняння: у Росії, яка зайняла в цьому списку 7-е місце слідом за Мексикою, Іспанією і Бразилією, за той же період іноземні автовиробники інвестували 9,4 млрд євро.

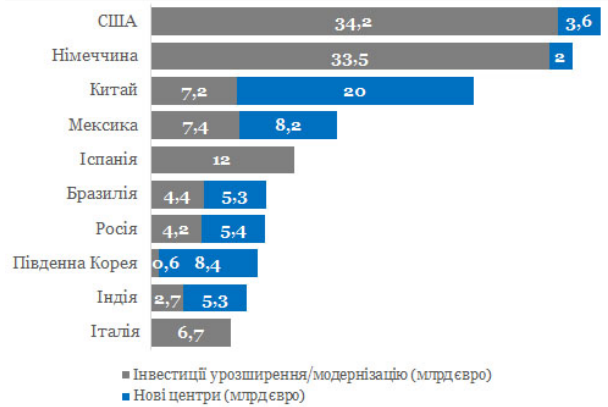
Однак у 2017 році, як свідчить дослідження, картина помітно змінилася. Якщо в Китаї було вкладено 2 млрд євро, то у США – 8,6 млрд євро, а в Німеччині – 12,3 млрд євро. Іншими словами, трійка лідерів не змінилася (що не дивно, адже це найбільші авторинки на своїх континентах), однак всередині неї відбулися знакові перестановки: іноземні капіталовкладення в автомобільну промисловість Китаю обвально скоротилися, зате в німецькому автопромі почався інвестиційний бум, який катапультиував Німеччину з третього відразу на перше місце.

Звичайно, дані одного року можуть виявитися зовсім не показовими. Тому експерти ЕУ наводять такі підрахунки.

На чотири країни групи БРІК – Бразилія, Росія, Індія і Китай – в 2010-2012 роках припадало в середньому 42 відсотки усіх інвестицій світового автопрому, в 2014-2017 роках частка групи становила в середньому вже тільки 19 відсотків, а якщо брати один лише минулий рік, то вона знизилася до 9 відсотків.

Тенденція до зміни географії капіталовкладень в галузі очевидна. Період, коли інвестиції активно йшли з індустріально розвинених країн на ринки, що розвиваються, де стрімко ство-

ІНВЕСТИЦІЇ АВТОМОБІЛЬНИХ КОМПАНІЙ



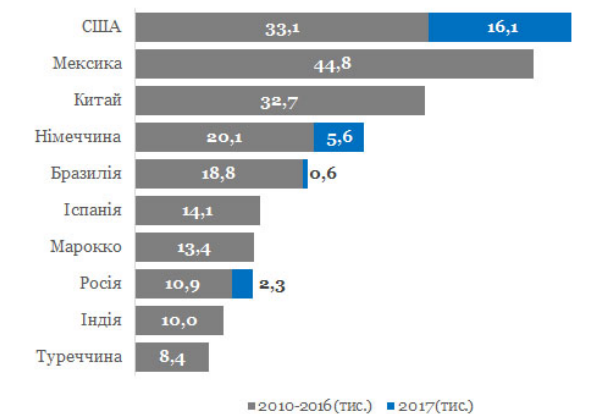
рювалися і збільшувалися потужності для виробництва автомобілів, схоже, закінчилось. Потоки розгорнулися, гроші в даний момент знову «повертаються» в Америку і Європу. Перш за все – в Німеччину, хоча в 2017 році, наприклад, 1,1 млрд євро було вкладено в Чехію; 0,8 млрд євро – в Іспанію і по 0,3 млрд євро – до Франції і Великобританії.

Найбільші автобудівники готуються до буму електромобілів

Мат'є Майєр (Mathieu Meyer), співавтор дослідження і член правління німецького відділення ЕУ, вказує: світовий автопром переживає зараз переломний момент – галузь готується до майбутнього буму електромобілів.

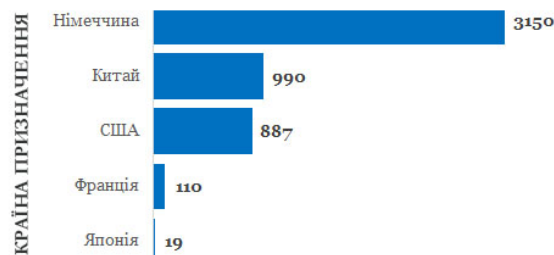
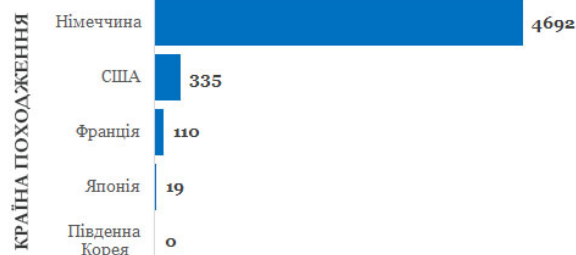
Тому найбільші автоконцерни, у тому числі німецькі, «інвестують в нові конструкторські і виробничі потужності на найважливіших ринках, а також підвищують рівень автоматизації і гнучкість діючих підприємств – у тому числі для того, щоб зустріти у всеозброєнні очікуване сильне зростання продажів електромобілів».

РОБОЧІ МІСЦЯ, СТВОРЕНІ АВТОКОМПАНІЯМИ





ІНВЕСТИЦІЇ В ЕЛЕКТРОМОБІЛІ



■ Інвестиції (2016-2017, млн євро)

Особливо наочно це видно на прикладі німецьких автоконцернів. Захоплені розвитком дизельної технології, вони певною мірою проспали переорієнтацію на альтернативні двигуни, що почалася в світовому автопромі: серійне виробництво гібридів почала в Японії Toyota, електромобілі стали асоціюватися в першу чергу з американською Tesla або японською Nissan. І ось тепер група Volkswagen (включаючи Audi і Porsche), Daimler і BMW намагаються якомога швидше надолужити згагане.

У дослідженні ЕУ вказується, що за останні два роки 16 найбільших автобудівників світу запустили 25 конкретних інвестиційних проектів в області електромобільності загальною вартістю 5,2 млрд євро, з них на частку трьох німецьких концернів припали

15 проектів вартістю 4,7 млрд євро. «З 2019 року в Китаї буде діяти 10-відсоткова квота на електромобілі. Щоб і далі грати роль на цьому ринку, а він є найбільшим для німецьких автоконцернів, необхідно істотно розширити пропозицію електромобілів», – пояснює експерт по автомобільному ринку ЕУ і співавтор дослідження Петер Фус (Peter Fuß).

Німецькі автоконцерни розвивають виробництво у себе вдома

Думаючи про китайський ринок, а також про американський, німецькі автобудівники основні інвестиції в електромобільні здійснюють все ж у себе вдома, підраховували експерти ЕУ. З виділених за останні два роки на проекти в цій сфері 4,7 млрд євро 3,2 млрд євро було вкладено в Німеччині, на рідному ринку реалізуються 11 з 15 інвестиційних проектів.

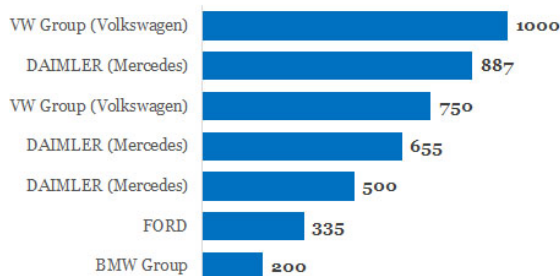
Volkswagen, наприклад, виділив 1 млрд євро на переорієнтацію свого заводу в східнонімецькому місті Цвіккау виключно на випуск електромобілів, а також 750 мільйонів євро на розгортання виробництва електродвигунів в Касселі.

Daimler, зокрема, вклав 500 мільйонів євро в будівництво другої фабрики з виробництва акумуляторних батарей в східнонімецькому Кам'янці.

«Нинішній електричний наступ німецьких автоконцернів вселяє надію, що Німеччина і в майбутньому збереже за собою великий шматок в пирозі світового автобудування», – приходиться до висновку Мат'є Майєр з німецького відділення консалтингової компанії Ernst & Young.



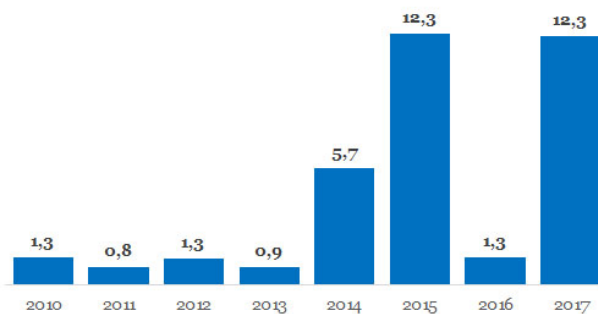
ІНВЕСТИЦІЇ В ЕЛЕКТРОМОБІЛІ



■ Інвестиції (2016-2017, млн євро)



ІНВЕСТИЦІЇ НІМЕЦЬКИХ АВТОКОМПАНІЙ



■ Інвестиції (млрд євро)



«ДИЗЕЛЬГЕЙТ» НЕ ПРОЙДЕ

В ЄС збираються посилити відповідальність автовиробників за порушення еко-норм.

photo: syfi.com

Новий закон, що запобігає черговому скандалу з викидами, 19 квітня був схвалений членами Європейського парламенту і повинен бути ще офіційно прийнятим іншим співзаконодавцем – Радою ЄС.

Нові правила Європейського союзу включають ряд заходів, які гарантують, що виробники в майбутньому не зможуть маніпулювати рівнем шкідливих викидів і впливати на результати випробувань.

Відтак, кожна країна ЄС повинна буде проводити мінімальну кількість перевірок на автомобілях щороку, тобто щонайменше одну на кожні 40 тис. нових автомобілів, зареєстрованих у державі-члені в попередньому році. Принаймні 20% цих випробувань мають бути пов'язані з викидами. Для країн з низьким рівнем реєстрації автомобілів буде проведено не менше п'яти випробувань.

При цьому Комісія ЄС також зможе накладати адміністративні штрафи на автовиробників до 30 тис. євро за кожний транспортний засіб, який показав невідповідність в тестах на викиди, і відкликати ці автомобілі.

Закон також дає право на перевірку автомобілів, які вже перебувають в експлуатації, щоб вони продовжували відповідати параметрам в реаль-

них умовах руху після того, як були схвалені для продажу. Європейська влада також зможе проводити вибіркові перевірки організацій, що сертифікують транспортні засоби на шкідливі викиди.

У документі була запропонована і нова поліпшена система відклику, яка дозволить швидко вивести з експлуатації автомобілі, якщо буде виявлено шахрайство з тестами на шкідливі викиди.

Завдяки новому закону незалежні станції технічного обслуговування отримають доступ до раніше конфіденційної інформації про нові транспортні засоби. Це дозволить їм на більш рівних засадах конкурувати з авторизованими СТО в ремонті і обслуговуванні автомобілів.

Даніель Дальтон, який керував цим законодавством через парламент, сказав: «Це сильна реакція в Європі на скандал «Дизельгейт». Це законодавство зробить автомобілі безпечнішими та екологічно чистішими, і в поєднанні з реальним випробуванням на викиди під час руху гарантує, що «Дизельгейт» не зможе відбутися знову».

Планується, що новий закон буде введено усіма державами-членами ЄС до вересня 2020 року.



ЗМІНА ПРАВЛІННЯ

Герберт Дісс очолює посаду генерального директора концерну Volkswagen.

фото: automobildwheide

Рада директорів і наглядова рада концерну Volkswagen прийняли рішення про комплексне удосконалення структури правління концерну.

У такий спосіб Volkswagen продовжує послідовну роботу над реорганізацією підприємства і на етапі надзвичайно динамічних змін у компанії та автомобільній галузі в цілому впроваджує більш ефективну структуру управління.

З метою закріплення нової структури відбудуться зміни в персональному складі ради директорів. Матіас Мюллер за згодою сторін негайно залишає посаду Генерального директора. У ході засідання наглядової ради, яке відбулось 12 квітня, його наступником було обрано Герберта Дісса.

«Метою концерну Volkswagen були і залишаються подальша адаптація компанії та її брендів до потреб майбутнього, зміцнення позицій концерну у ключових сферах світової автоіндустрії за рахунок інноваційності та високої прибутковості, а також активна участь у розробці рішень для індивідуальної мобільності майбутнього з використанням усіх

потужностей брендів концерну. Герберт Дісс - саме той керівник, який потрібен для цього. У ході реорганізації бренду Volkswagen він начисто продемонстрував, з якою швидкістю і рішучістю він здатен впроваджувати процеси глибокої трансформації. Саме ці здібності забезпечили йому мандат на повноцінну реалізацію нашої програми «Strategy 2025» протягом наступних вирішальних років», – сказав Пьотч.

«Концерн Volkswagen – об'єднання сильних брендів з великим потенціалом. Матіас Мюллер заклав підвалини для нашої трансформації. Моїм найважливішим завданням буде напружена робота над перетворенням компанії на провідного і рентабельного постачальника рішень у сфері стійкої мобільності глобального рівня, якою ми будемо займатися спільно з командою управлінців і персоналом. На етапі фундаментальних перетворень автомобільної промисловості Volkswagen повинен взяти відповідний темп і визначити чіткі акценти у сферах електромобільності, впровадження цифрових технологій в автомобілях, сфері перевезень та нових мобільних сервісів», – сказав Дісс.



НОВИЙ РІВЕНЬ БЕЗПЕКИ

У ЄС нові авто будуть обладнані системою виклику екстрених служб.

З квітня для нових авто стала обов'язковою система eCall, яка при ДТП автоматично передає аварійним службам координати автомобіля.

Усі нові автомобілі в Європі тепер повинні мати систему автоматичного виклику служб порятунку при ДТП, яка називається eCall. Її мета – забезпечити максимально швидко надання допомоги постраждалим.

Відповідний закон набув чинності в ЄС 31 березня 2018 року.

Система eCall при серйозній аварії автоматично передає аварійним службам розташування автомобіля, напрямок його руху, час, коли трапилася дорожня подія. Система працює повністю автономно, навіть якщо водій знаходиться без свідомості. Але eCall також можна активувати і вручну, натиснувши відповідну кнопку.

Завдяки eCall час реагування на надзвичайні ситуації має скоротитися на 50% в сільській місцевості і до 60% в населених пунктах.

При цьому eCall передає тільки інформацію, необхідну для допомоги, і не записує дані. Тому її володарі можуть не турбуватися про те, що їх особисті дані потраплять не в ті руки.

«eCall дозволяє рятувальникам і лікарям швид-

ше потрапити на місце ДТП. Завдяки цьому буде збережено багато життів. Це дуже потрібне нововведення. Але це тільки початок підвищення безпеки дорожнього руху. Автовиробникам потрібно впроваджувати сучасні активні системи безпеки», – сказав Ерік Джоннарт, глава Європейської асоціації автовиробників (ACEA).

ACEA зараз також виступає за те, щоб у Європі всі нові автомобілі вже в базовій комплектації мали систему автономного екстреного гальмування (АЕВ). Поки ж, за даними Thatcham Research, тільки 30% нових автомобілів, що продаються на європейському ринку, оснащуються такою системою.

Закон про запровадження eCall був ухвалений в Європарламенті ще в 2015 році. Євродепутати також зобов'язали Єврокомісію оцінити протягом трьох років після весни 2018 року, чи необхідно впроваджувати систему eCall в інші транспортні засоби, такі як автобуси або вантажні автомобілі.

Зниження смертності на дорогах є одним із пріоритетів ЄС. За даними статистики безпеки дорожнього руху на дорогах ЄС в 2016 році загинуло близько 25 500 людей і 135 000 людей отримали серйозні травми. Показник смертності на 2% нижчий показника 2015.

НОВИНИ ФЕДЕРАЦІЇ

Круглий стіл «Як імпортувати обладнання для власного виробництва на території України та розстрочити при цьому імпортований ПДВ?»

Необхідність проведення КС була зумовлена наявними практичними питаннями, на які відсутні чіткі відповіді у затверженому КМУ Порядку №85 від 07.02.2018р. Головною метою даного механізму розстрочки зі сплати ПДВ при імпорті обладнання для власного виробництва на території України є створення сприятливих умов для оновлення основних фондів українських підприємств.

Засідання робочої групи Української сторони Платформи громадянського суспільства

На засіданні відбулося обговорення та схвалення доповідей «Зміна клімату в контексті зобов'язань відповідно до Паризької угоди: виклики та можливості співпраці для ЄС та України» і «Роль оплати праці в скороченні бідності та її вплив на трудову міграцію», що розкривають основну тематику засідання в Брюсселі. Представниками робочої групи було схвалено рекомендації від РГЗ УС ПГС до тексту Спільної декларації ПГС за підсумками засідання в Брюсселі від 12 квітня 2018 року.

Засідання Комітету Федерації роботодавців України з надкористування

Вирішення проблем у сфері користування надрами є нагальним та актуальним питанням, оскільки багатство надр України може стати ще однією конкурентною перевагою країни разом із територіальним розташуванням. Як зазначив голова Комітету ФРУ з надкористування Валентин Шеветовський, лише один із наочних прикладів – літій.

Під час засідання Комітету було обговорено результати роботи Комітету у 2017 році, зокрема, позитивним досягненням стало скасування необхідності повторної державної експертизи та оцінки запасів родовищ корисних копалин кожні 5 років, незалежно від зміни кількісних показників запасів.

ВИРОБНИЦТВО

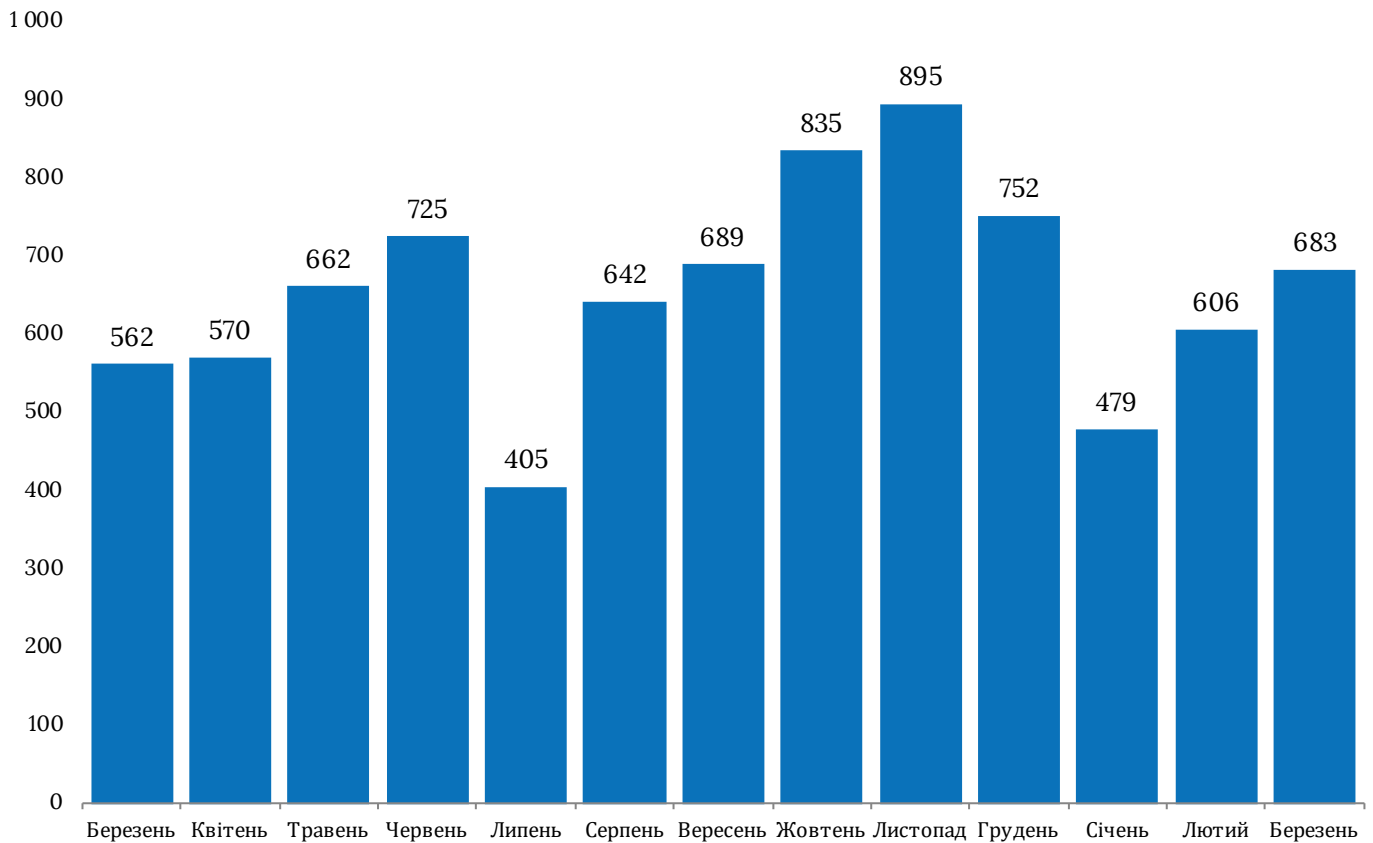
У березні з заводів України вийшло 773 авто-транспортних засобів. Виробничі потужності національного автопрому продовжують функціонувати лише на 2% від своїх можливостей, а такий обсяг випуску автотранспорту в 52 рази менше березневого результату десятирічної давності, відзначають в асоціації «Укравтопром».

Повномасштабне виробництво легкових автомобілів в країні повністю зупинено. Вже не перший місяць статистику легкового сегмента національного автопрому формують виключно звіти про великовузлове складання. Минулого місяця кількість зібраних легкових автомобілів становила 683 шт. (всі на заводі «Єврокар»). Тільки завдяки надзвичайно низькій базі порівняння такий обсяг SKD складання сформував позитивну динаміку в легковому дивізіоні в порівнянні з березнем минулого року (+21%) і відносно попереднього місяця (+13%).

У той же час, виробництво комерційних автомобілів в Україні зменшилося на 36% до березня 2017 року і на 20% до лютого 2018 року, становивши всього 28 автомобілів. У статистиці відсутні дані по КраЗу, який з незрозумілих причин перестав розкривати інформацію про обсяги виробництва своїх автомобілів з серпня 2016 року.

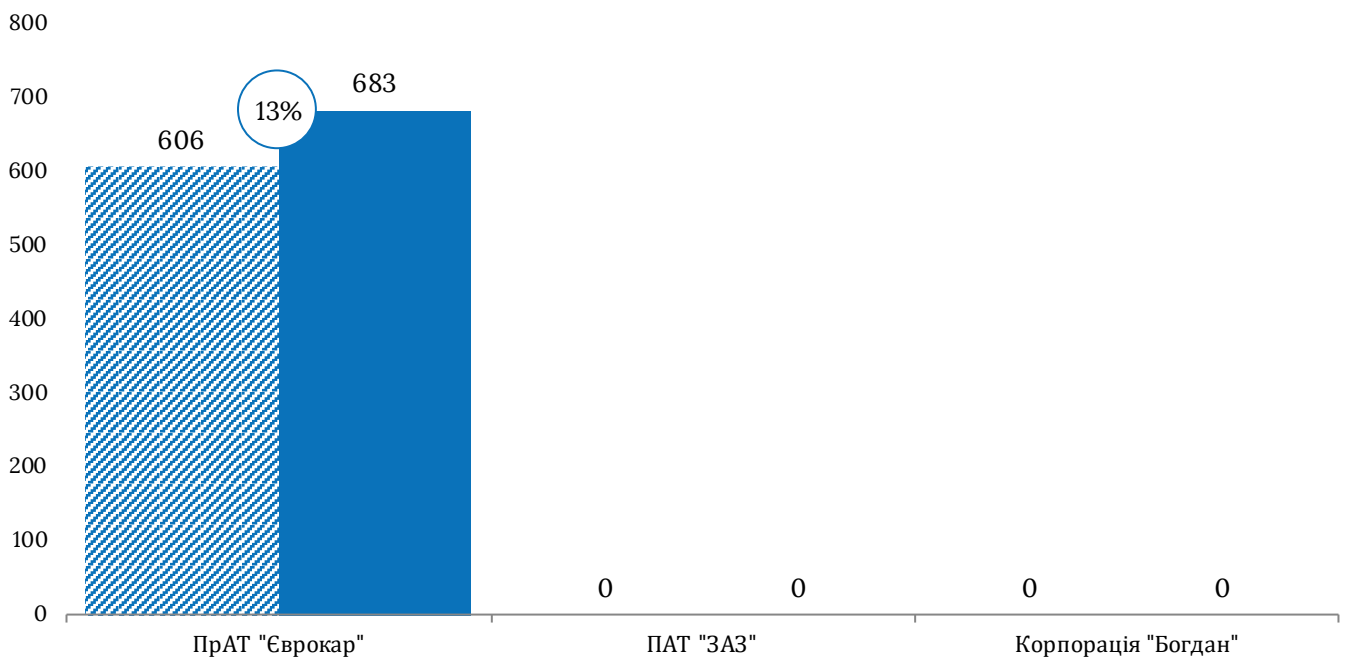
Знову впало виробництво автобусів. Планка березневого результату цього року опустилася до 62 автобусів, що на 24% менше показника річної давності і на 23% нижче лютневого обсягу виробництва.

ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО



ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

(Лютий 2018 р. - березень 2018 р., шт. та % росту період до періоду)



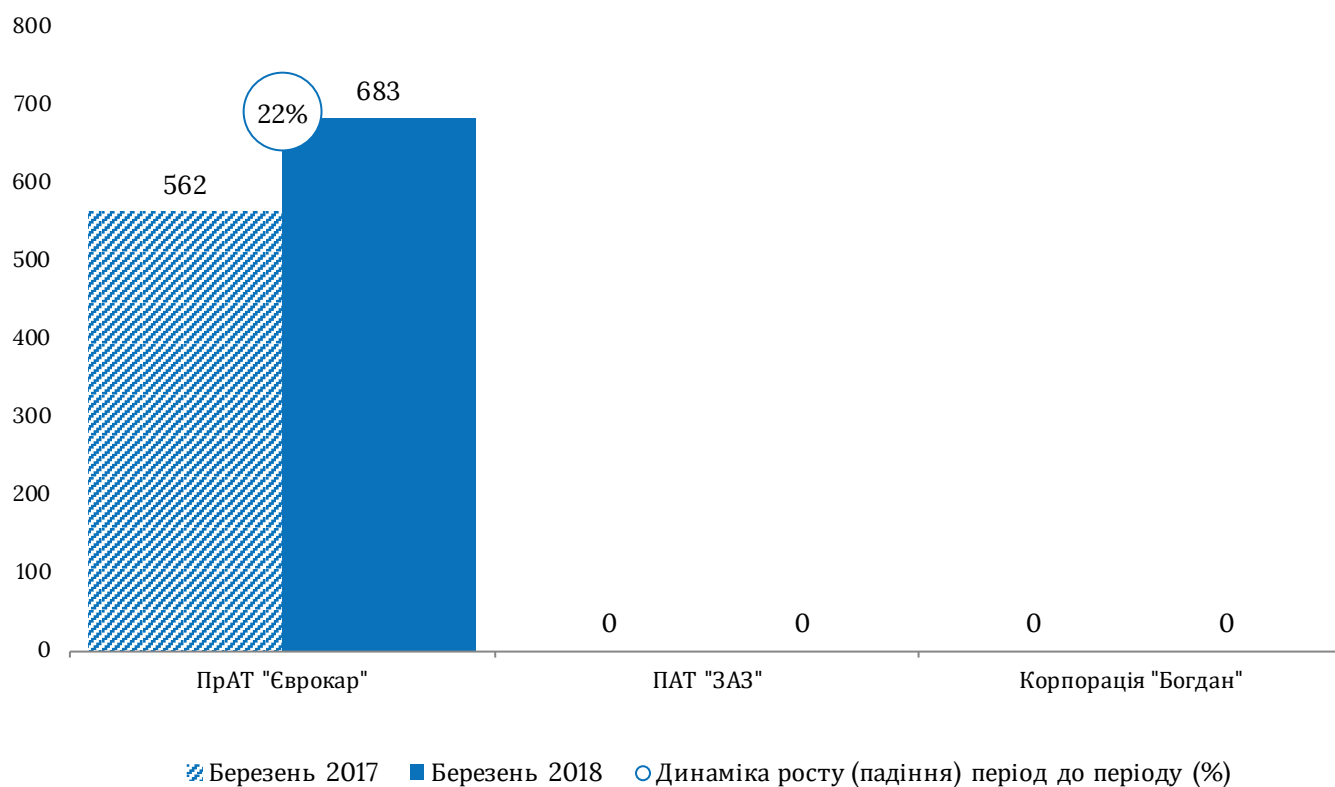
▨ Лютий 2018

■ Березень 2018

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

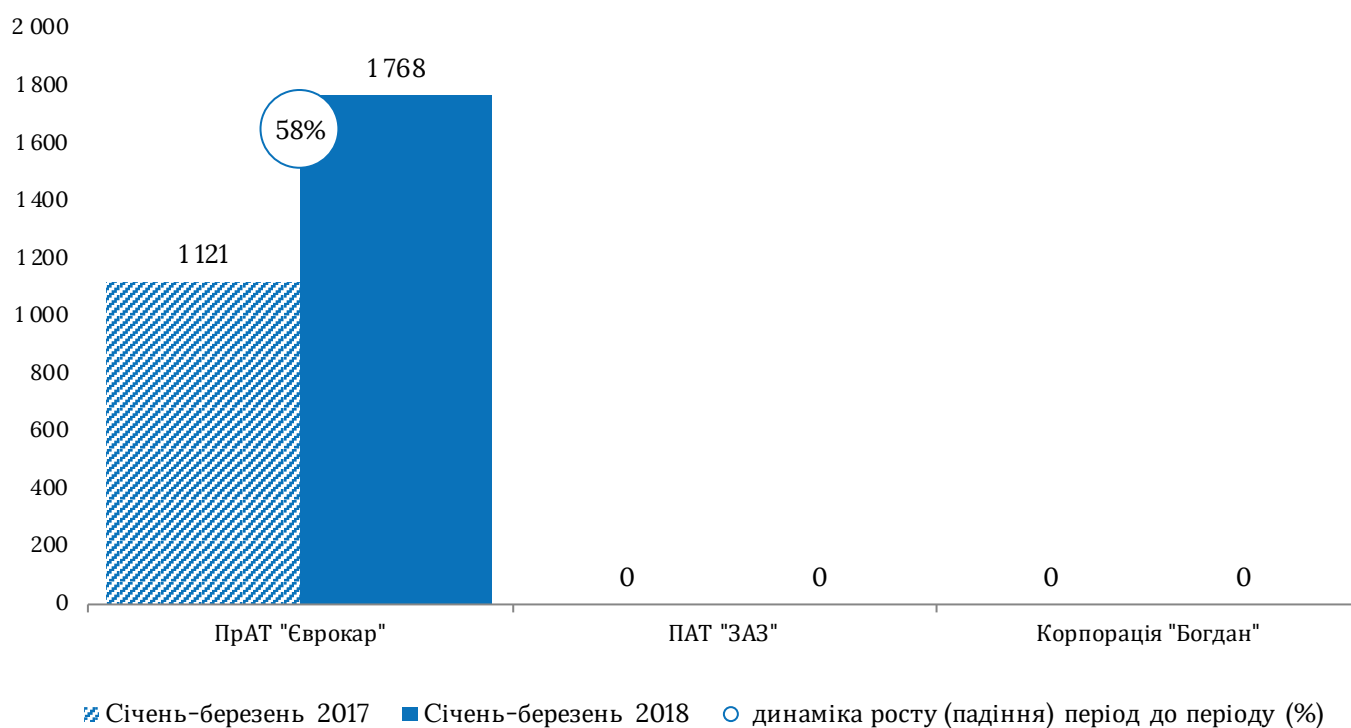
ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

(Березень 2017 р. - березень 2018 р., шт. та % росту період до періоду)

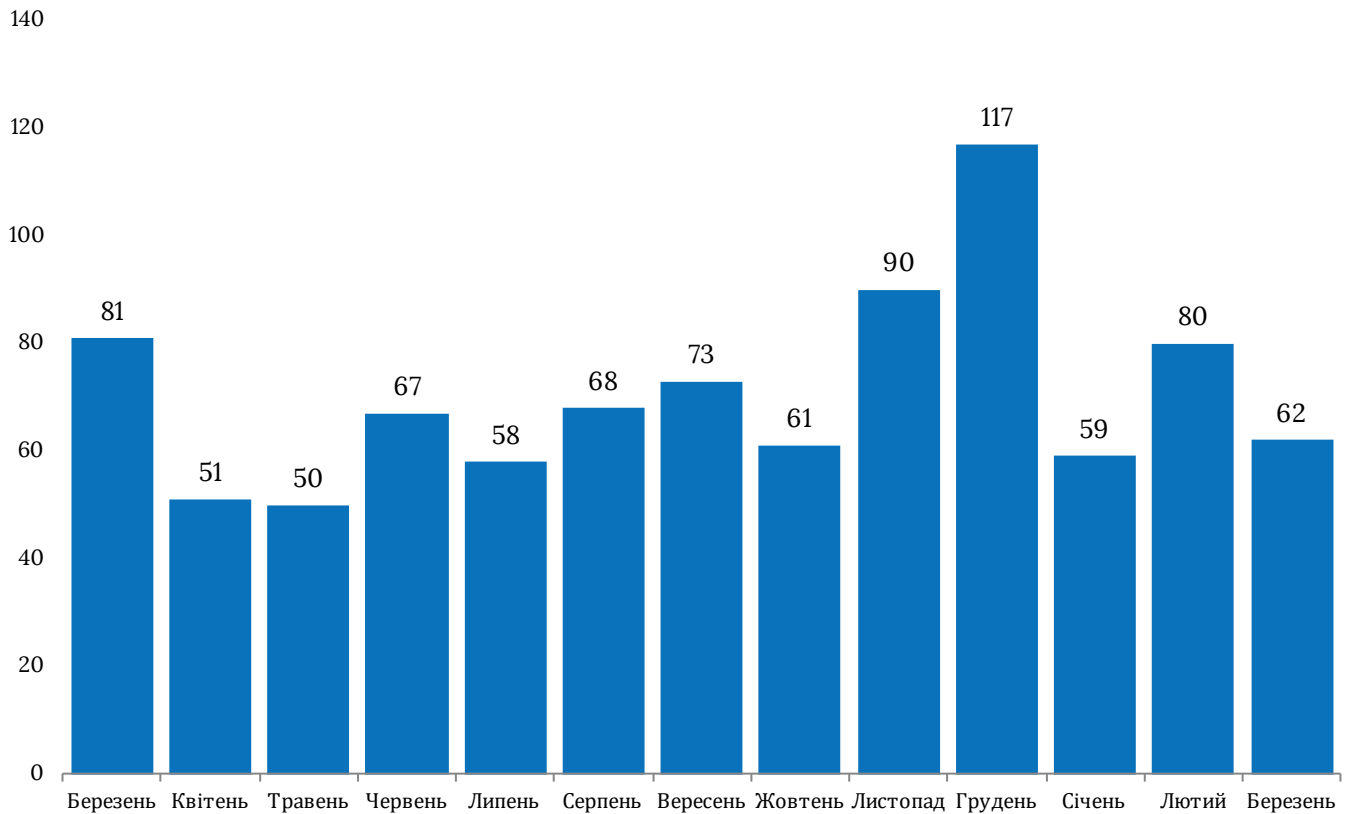


ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

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

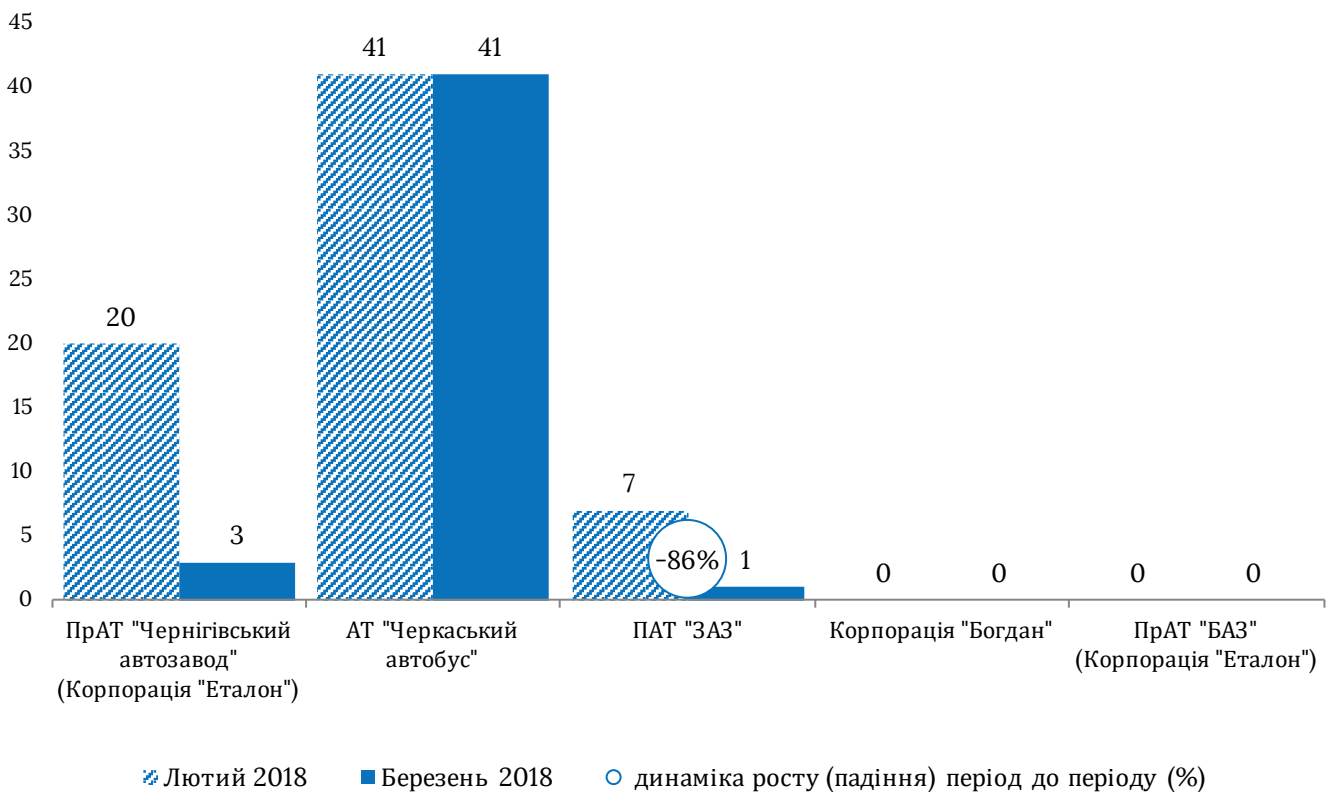


ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ



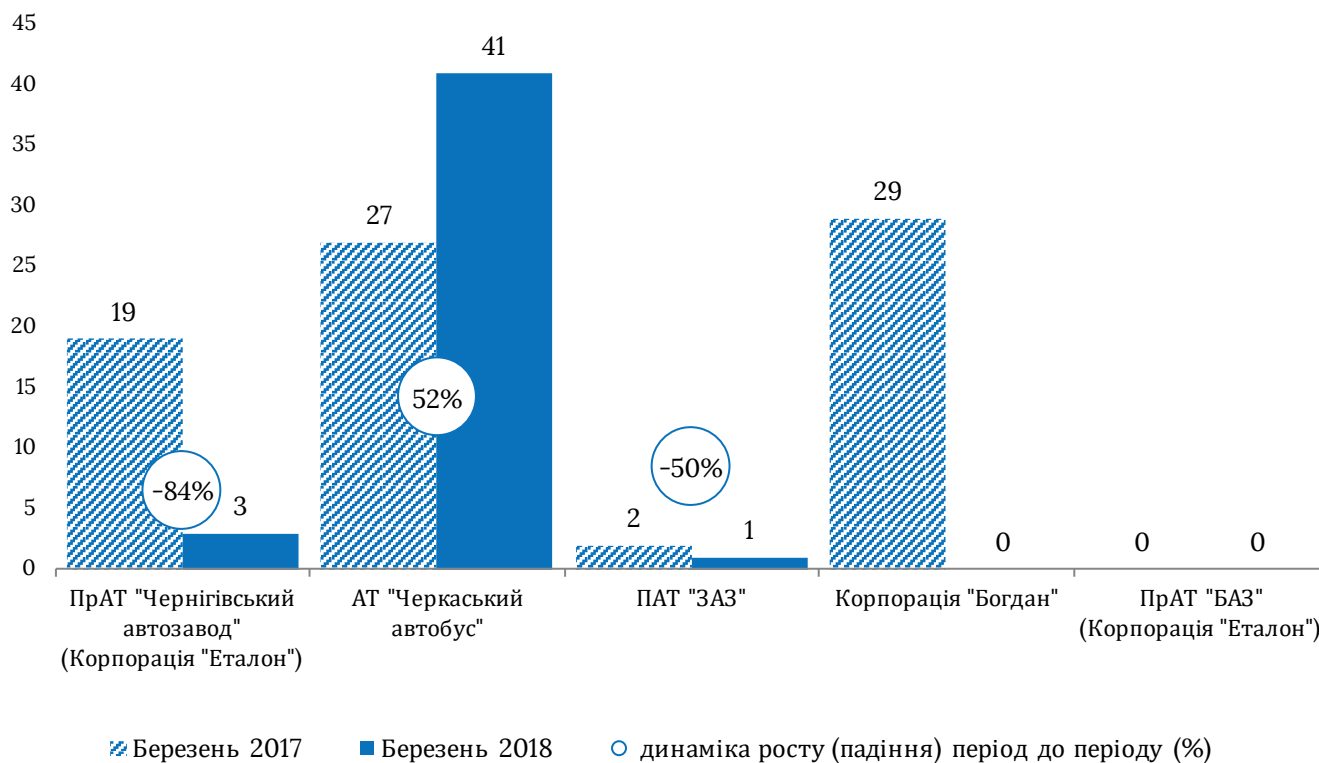
ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

(Лютий 2018 - березень 2018, шт. та % росту період до періоду)



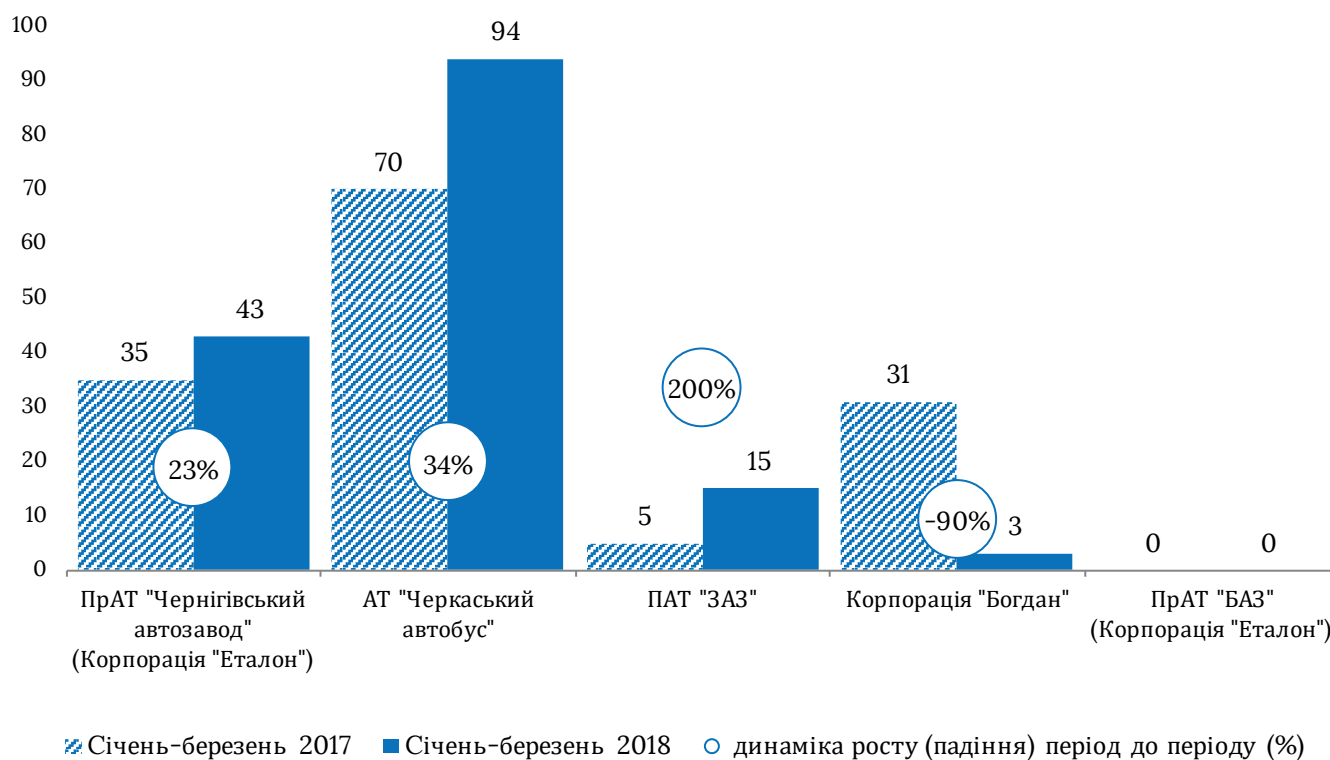
ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

(Березень 2017 - березень 2018, шт. та % росту період до періоду)

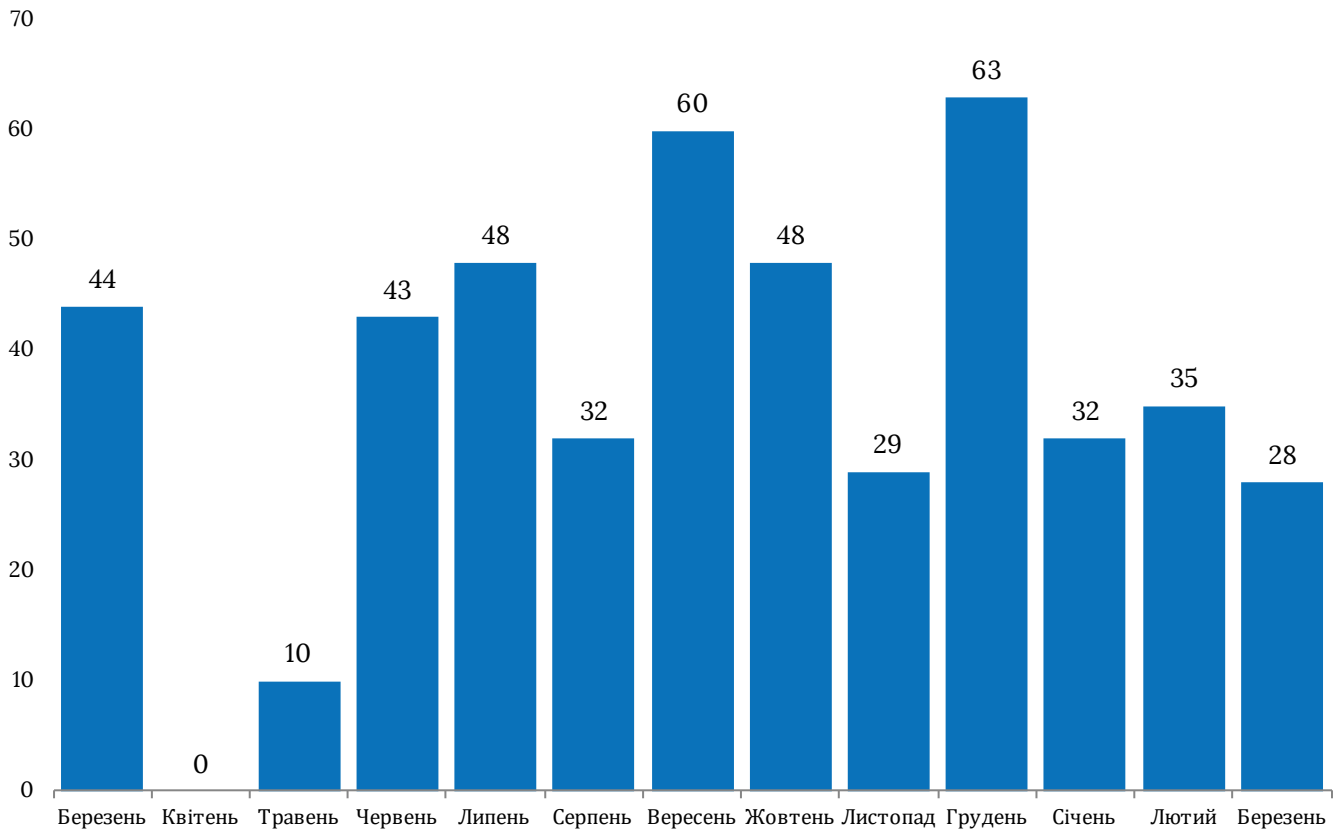


ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

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

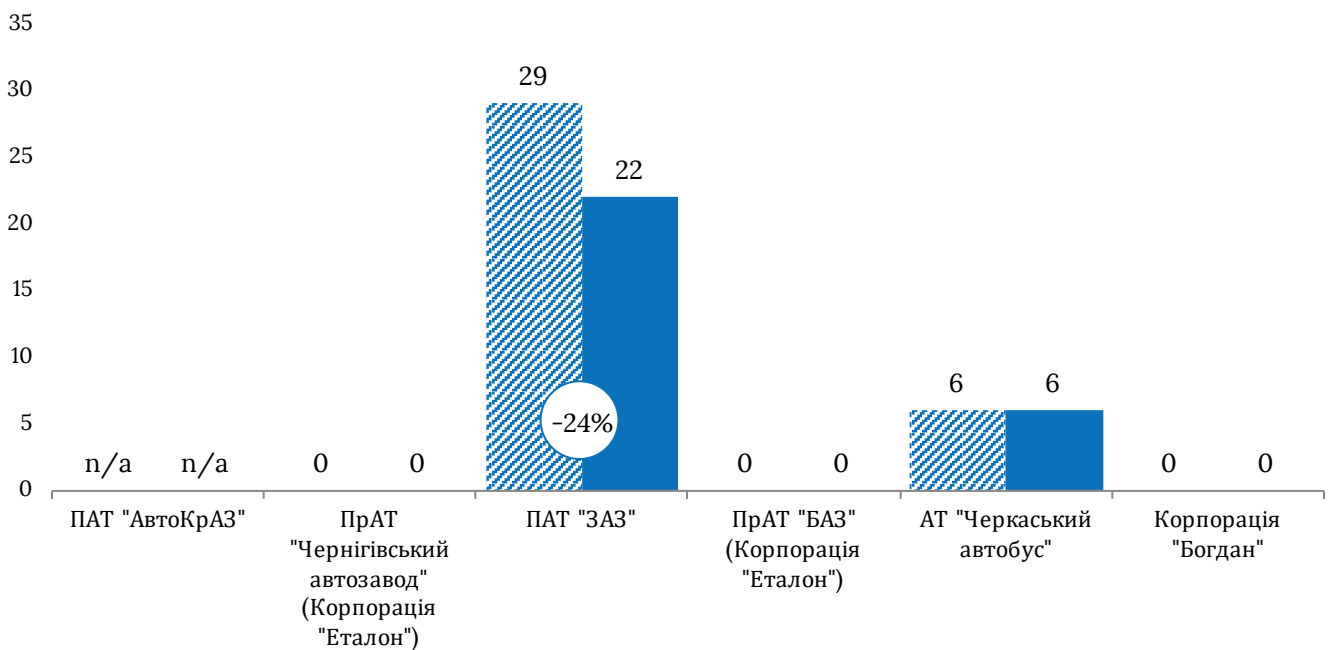


ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО



ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Лютий 2018 - березень 2018, шт. та % росту період до періоду)



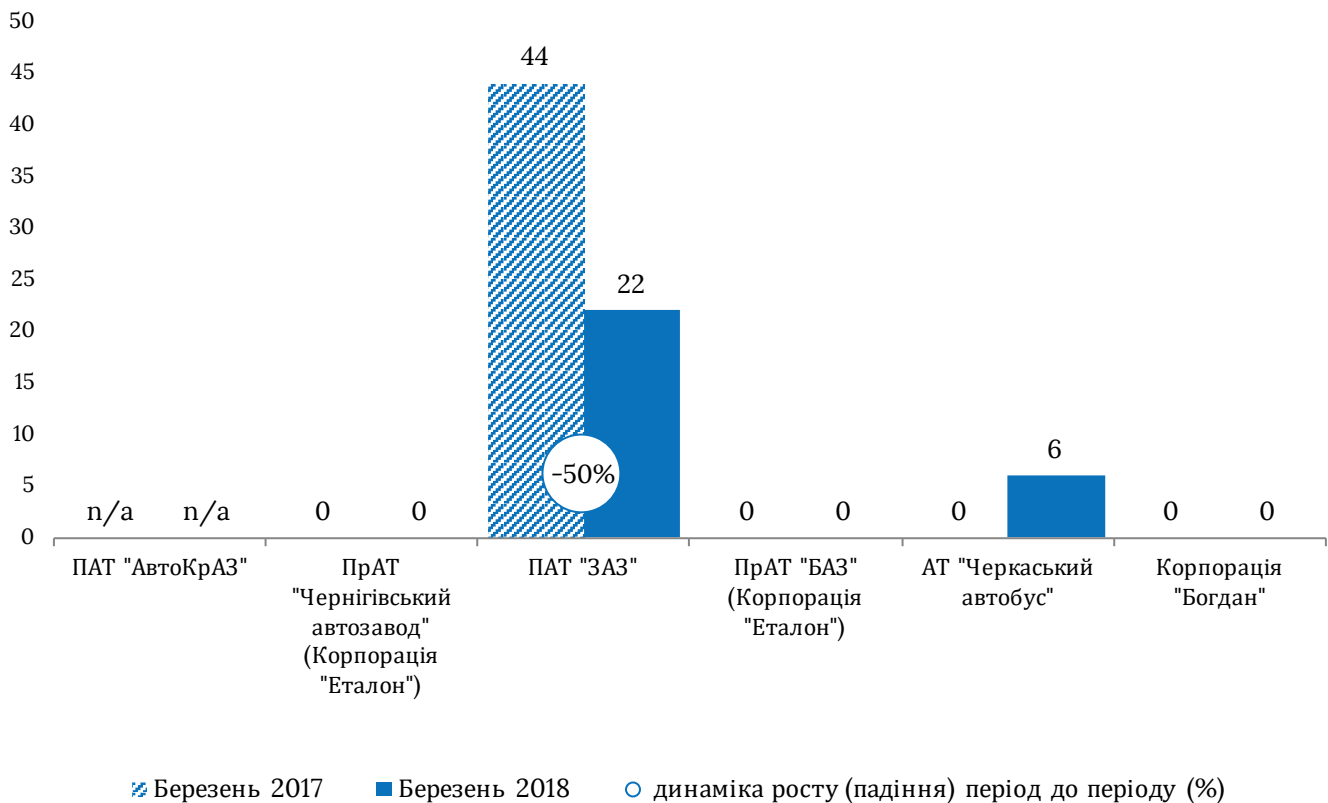
▨ Лютий 2018

■ Березень 2018

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

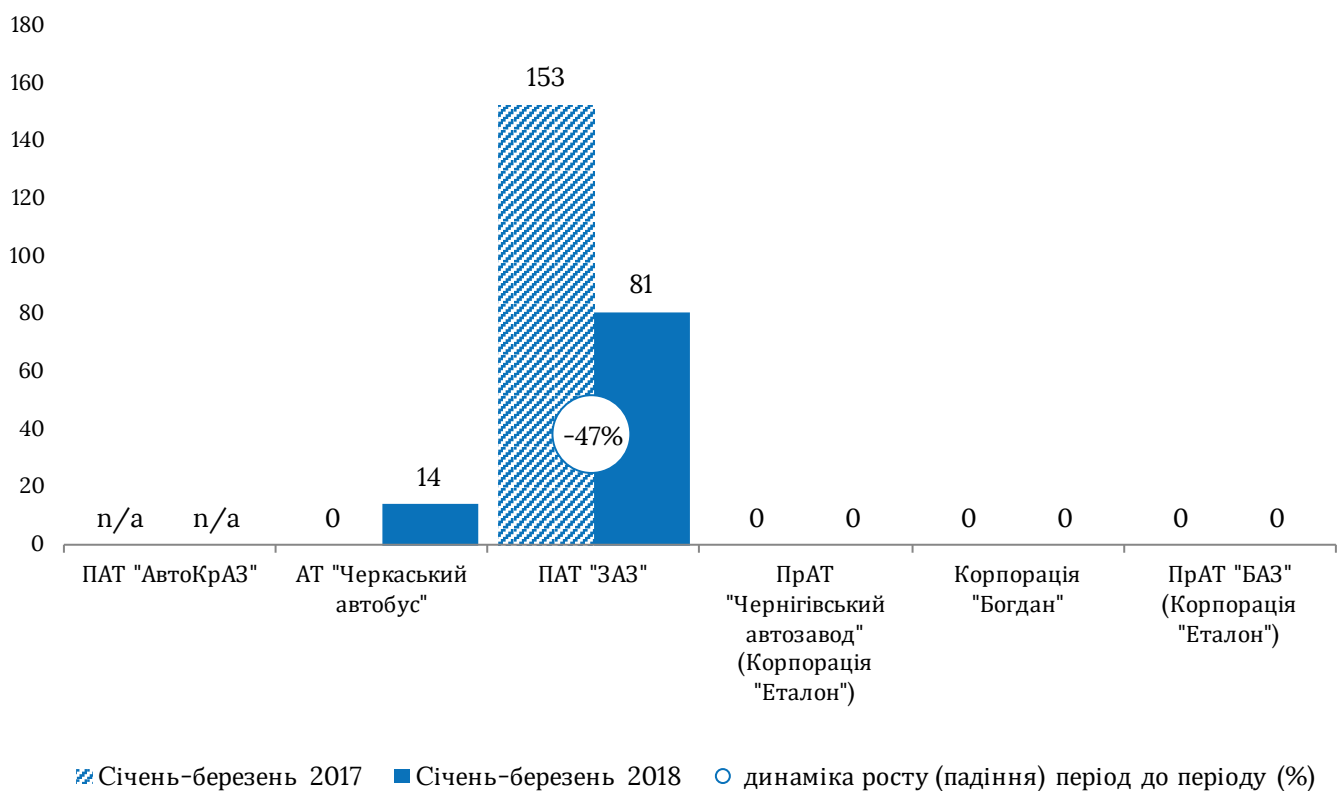
ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Березень 2017 - березень 2018, шт. та % росту період до періоду)



ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

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



ПРОДАЖІ

Як повідомляє AUTO-Consulting, в березні зусиллями всіх операторів автомобільного ринку України було продано 6,7 тис. нових легкових автомобілів. У порівнянні з торішнім березнем, продажі скоротилися на 3,8%, хоча на тлі люневих показників реалізація зросла на 16%. Проте, негативна динаміка на початку весняного бізнес-сезону - це досить тривожний знак.

Тим більше, що якщо уважно подивитися на позиції брендів, то стає зрозуміло, що майже 20% авторинку тримається на так званих "дизельгейтних" автомобілях, які через свою ціни не залишили жодного шансу конкурентам.

Перше місце в березні зайняв Volkswagen, на частку якого довелося майже 14% всіх покущів. На другому місці Toyota, з часткою ринку майже 13% і пристойним зростанням на 28% в порівнянні з лютим.

Незмінними залишилися і позиції Renault, а також Audi.

А ось Skoda і Hyundai поліпшили свої позиції, і тепер займають 5-е і 6-е місце відповідно. Стабільні і позиції Ravon, Ford, Mazda. Єдина негативна зміна в Топ-10 в порівнянні з лютим - це перехід Nissan з 5-го на 7-е місце. А невеликий спад на 3% був зафіксований тільки у узбецького Ravon.

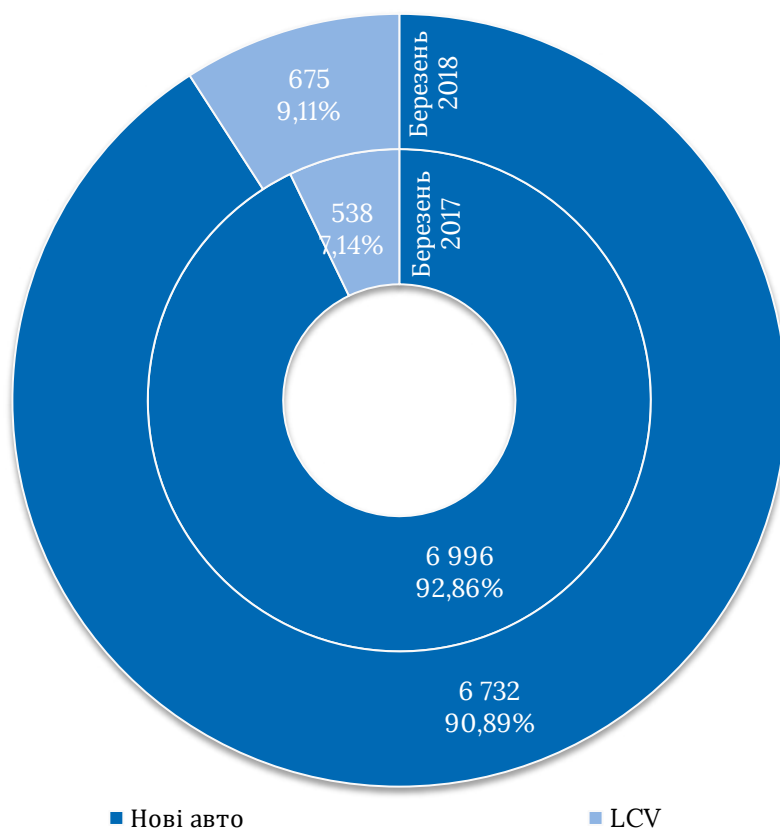
А ось в Топ-20 змін вже набагато більше. У березні активно нарощували продажі Mercedes-Benz, BMW, Kia, Lexus, і, що несподівано, - ЗАЗ.

За інформацією AUTO-Consulting, за 3 місяці в Україні вже продано 19152 нових автомобілів, що на 16,3% більше, ніж роком раніше. Поки березень став єдиним місяцем з негативною динамікою в 2018 році. До цього ринок зростав дуже непоганими темпами.



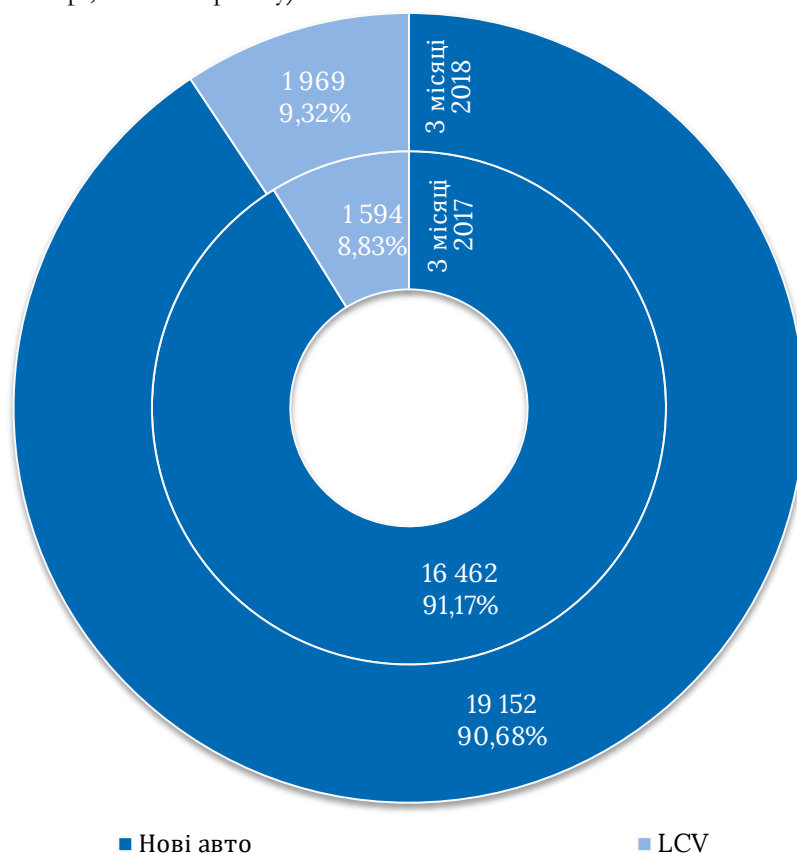
ПРОДАЖІ АВТО

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



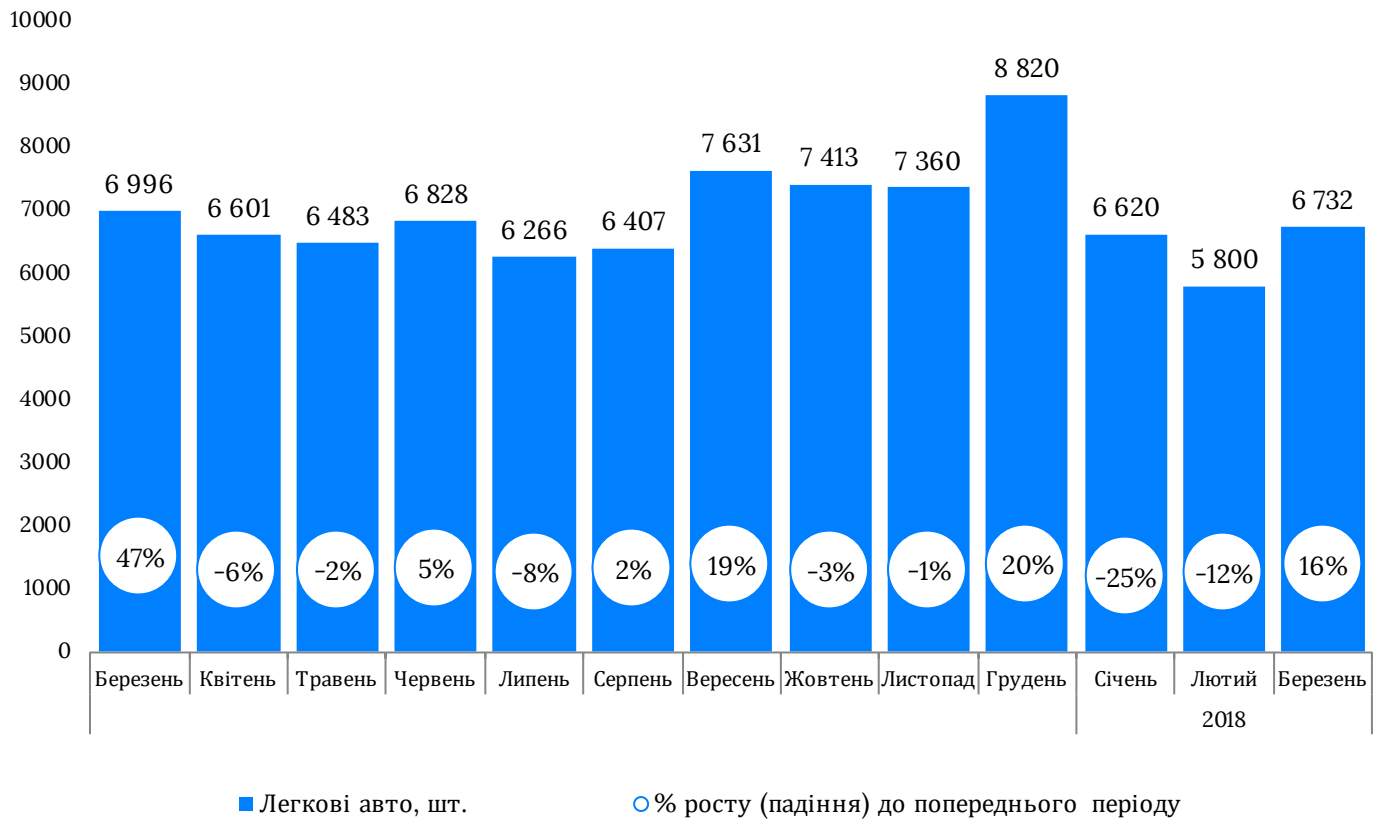
ПРОДАЖІ АВТО

(3 місяці 2018 р. та 3 місяці 2017 р., шт. та % ринку)



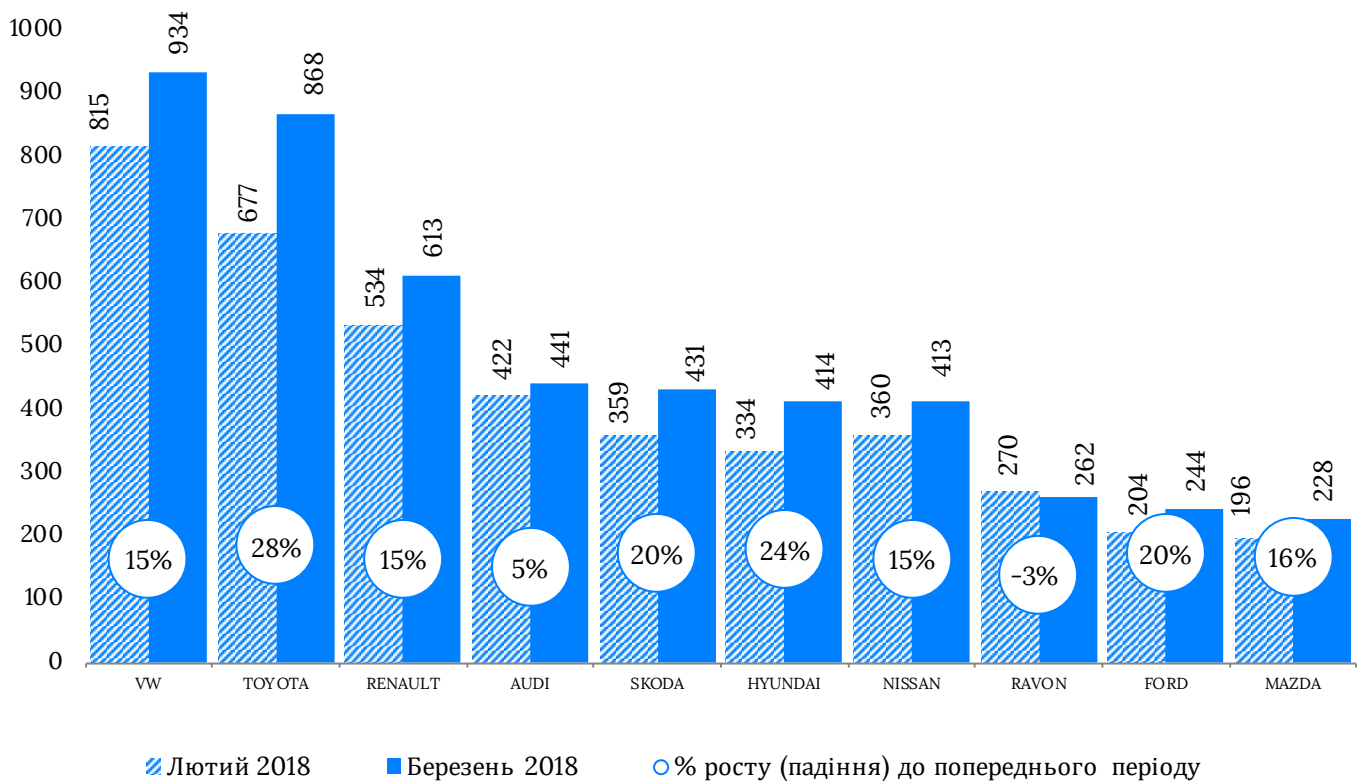
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(шт. та % росту до попереднього місяця)



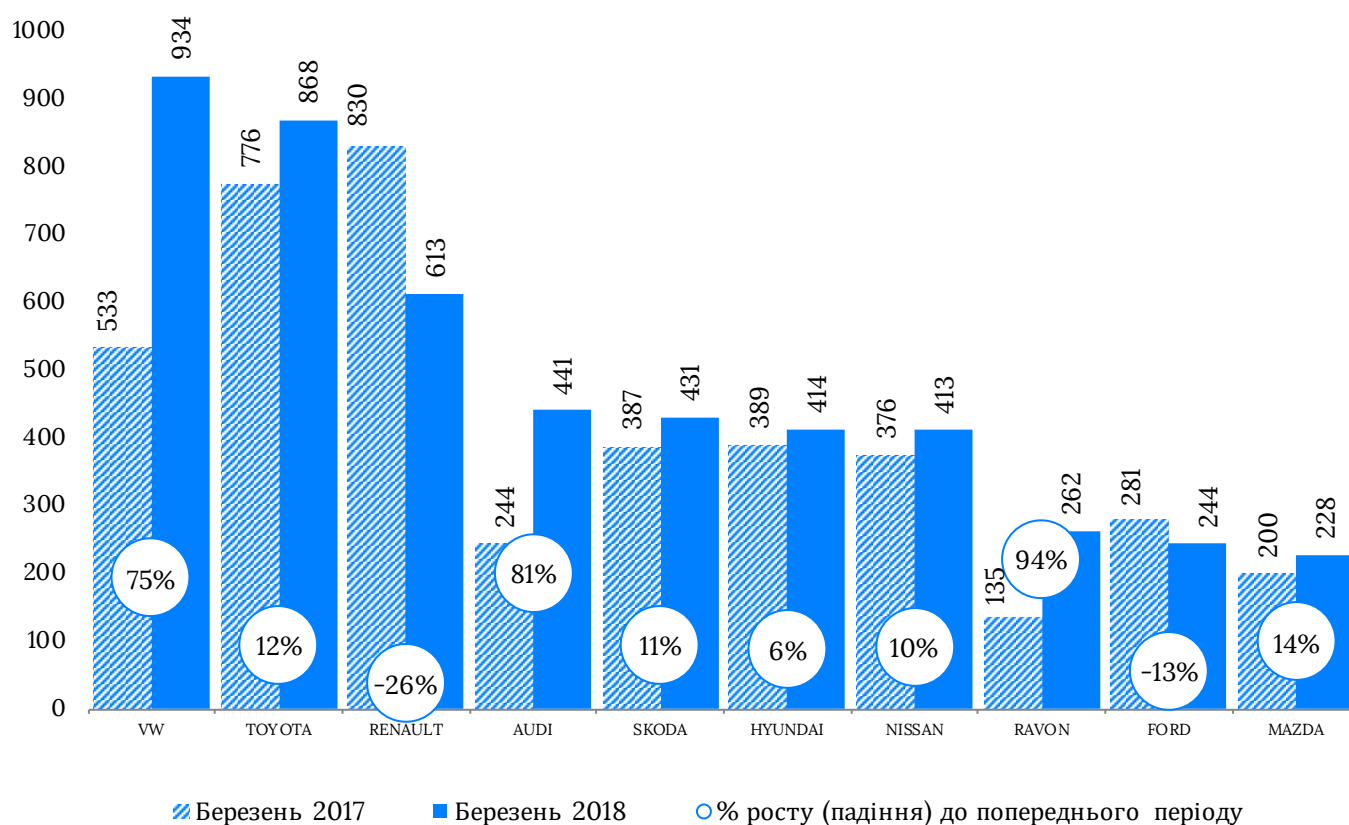
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(лютий 2018 та березень 2018, шт. та % росту період до періоду)



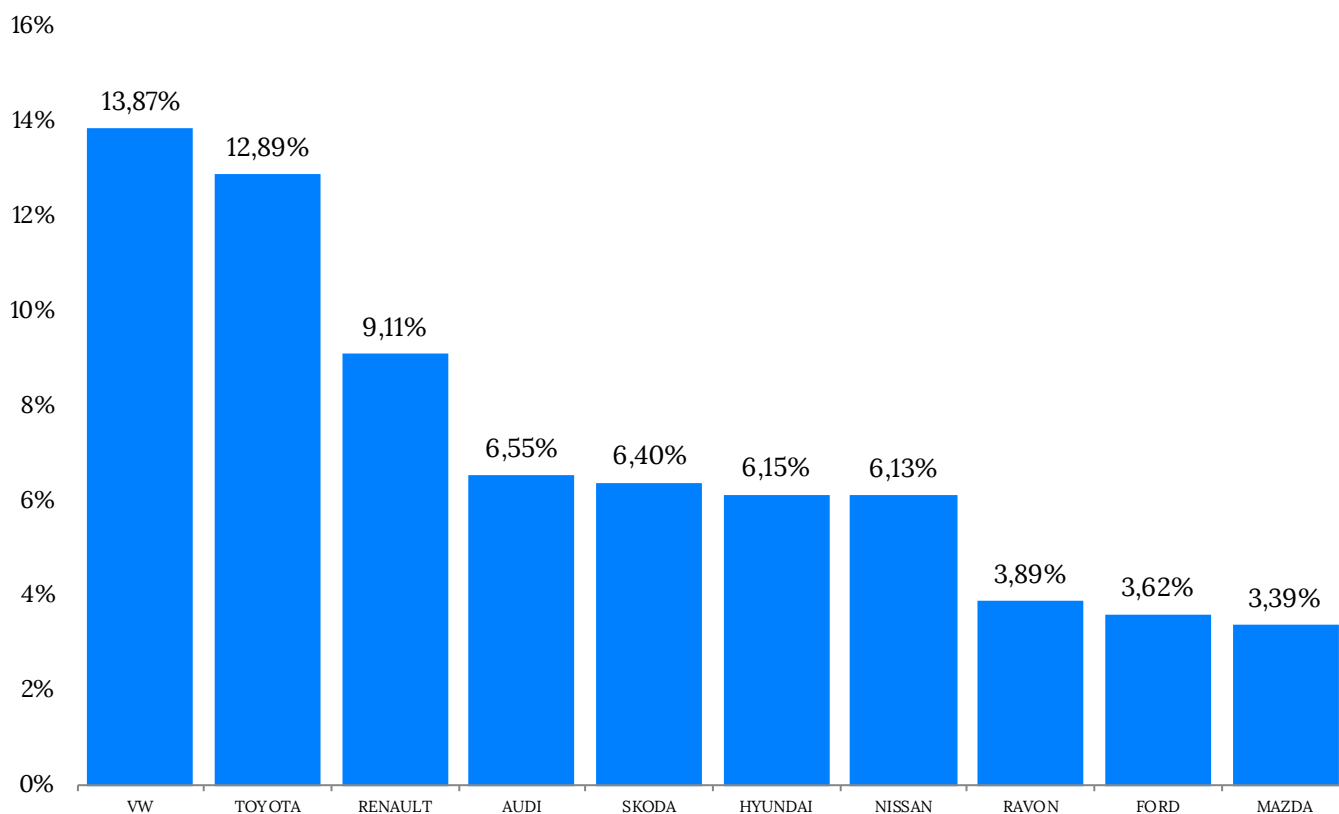
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

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



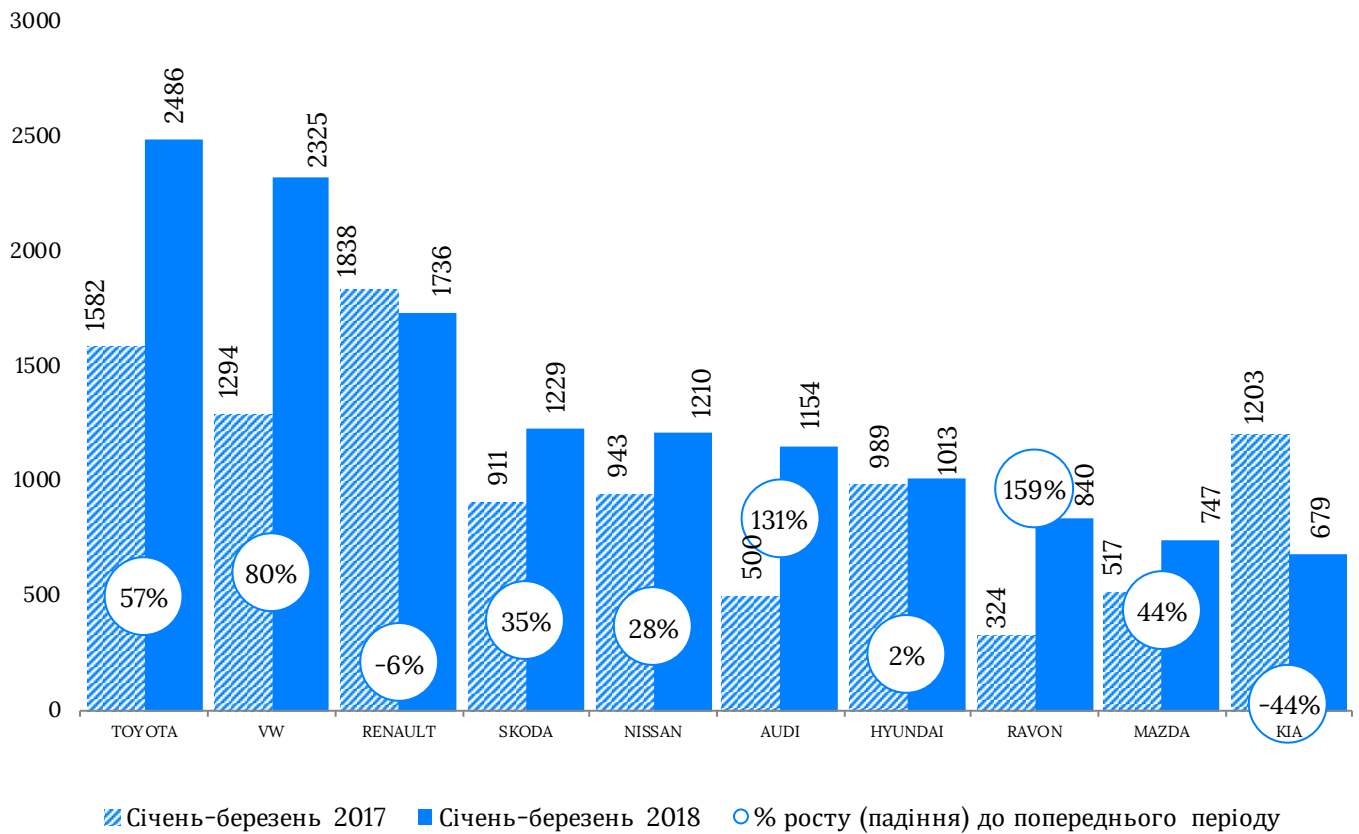
РЕЙТИНГ ПРОДАЖІВ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(березень 2018, % від усіх проданих легкових авто)



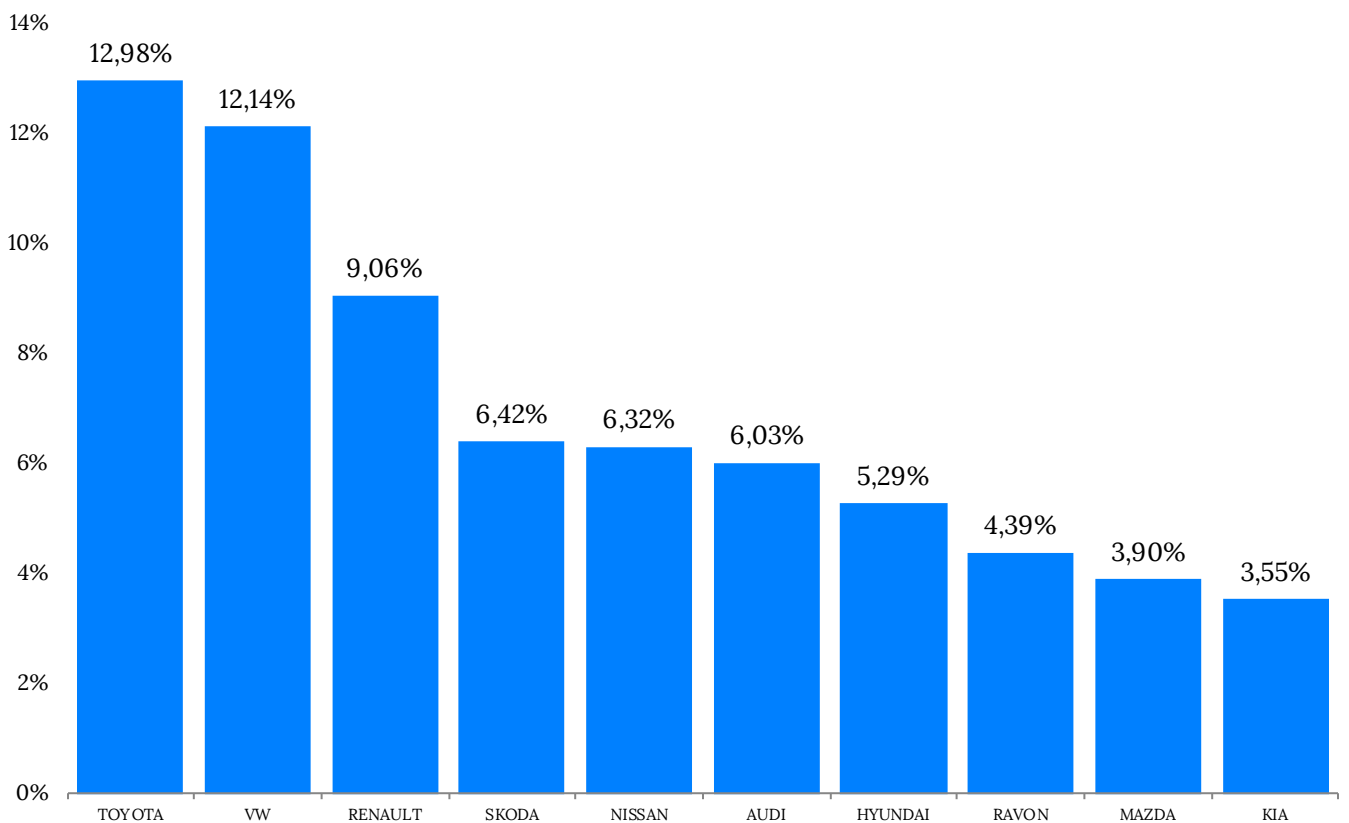
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

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



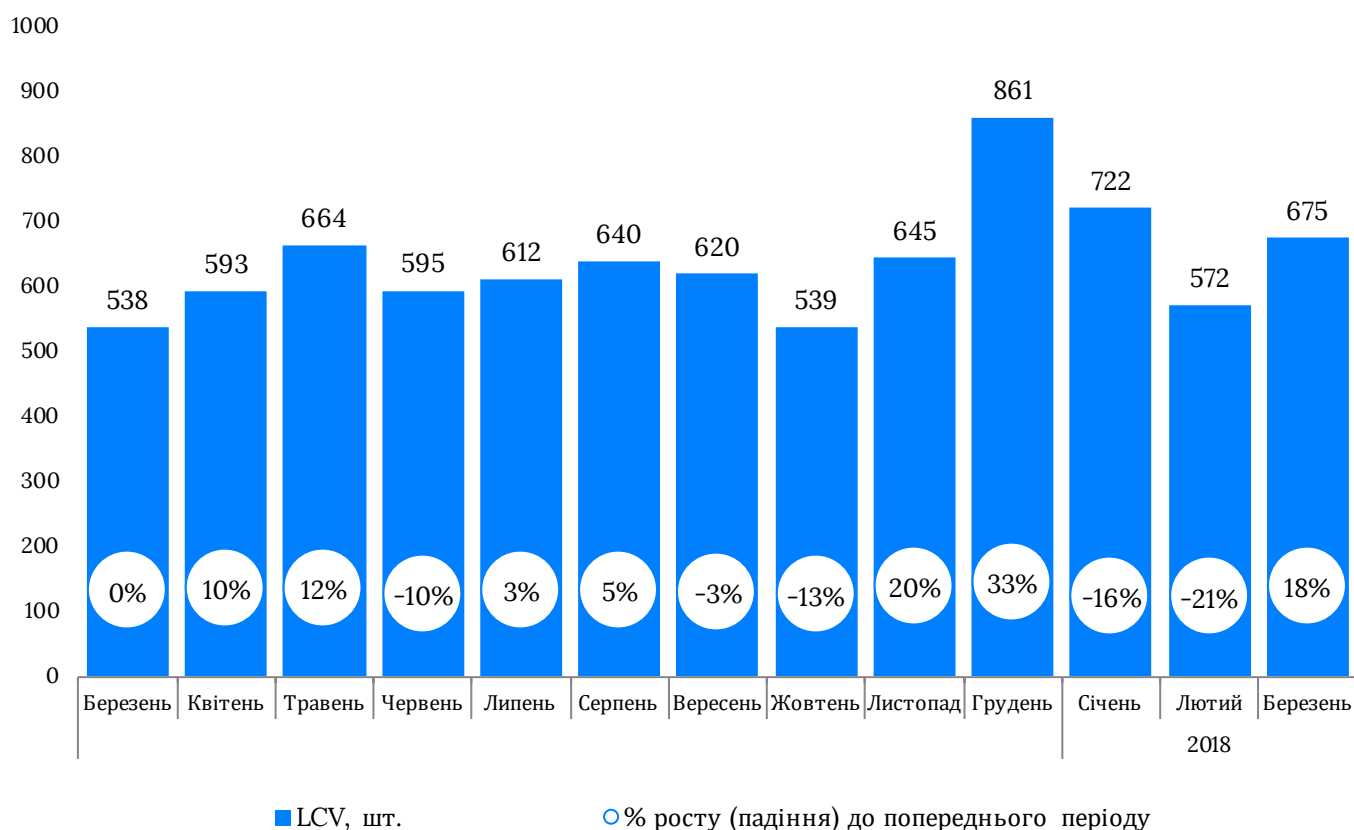
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(січень-березень 2018, % від усіх проданих легкових авто)



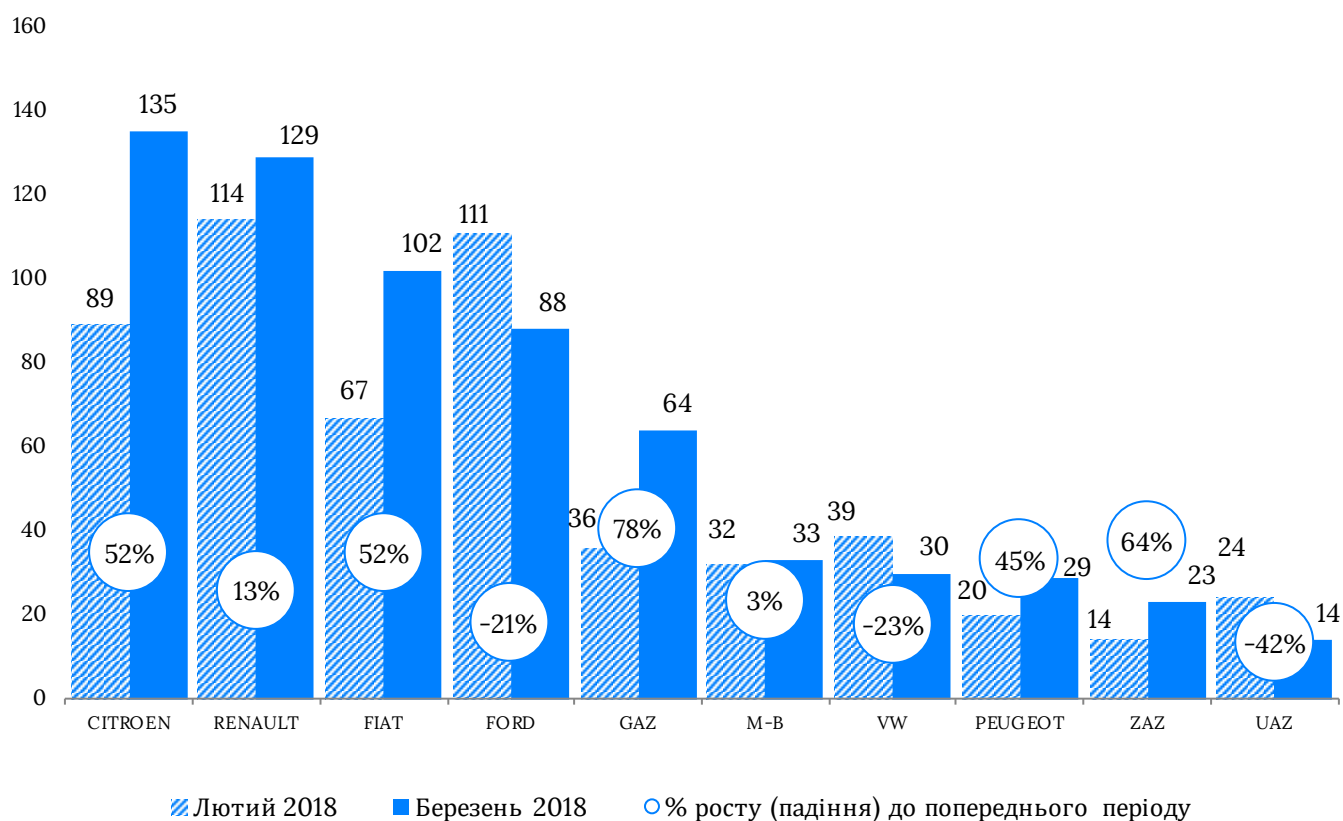
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(шт. та % росту до попереднього місяця)



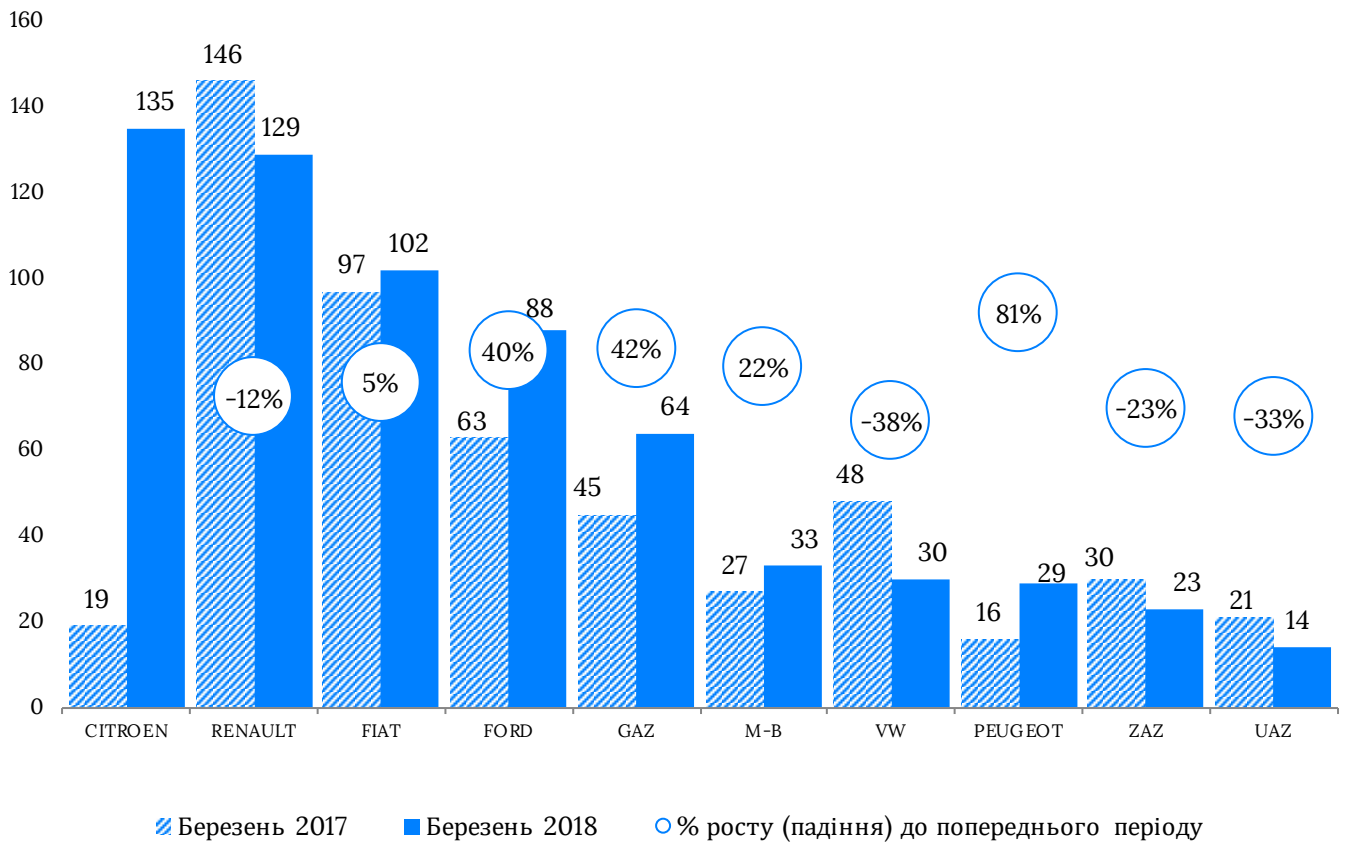
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(лютий 2018 та березень 2018, шт. та % росту період до періоду)



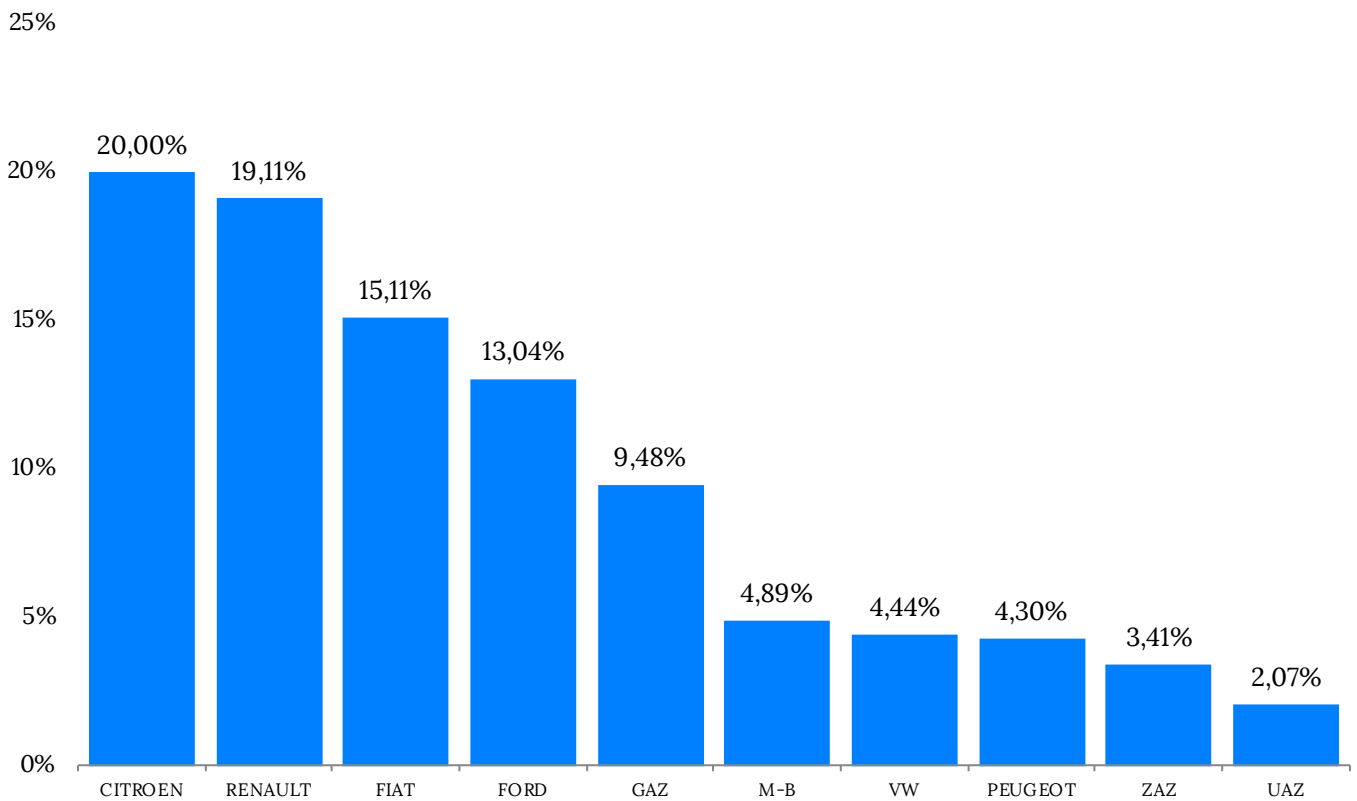
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

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



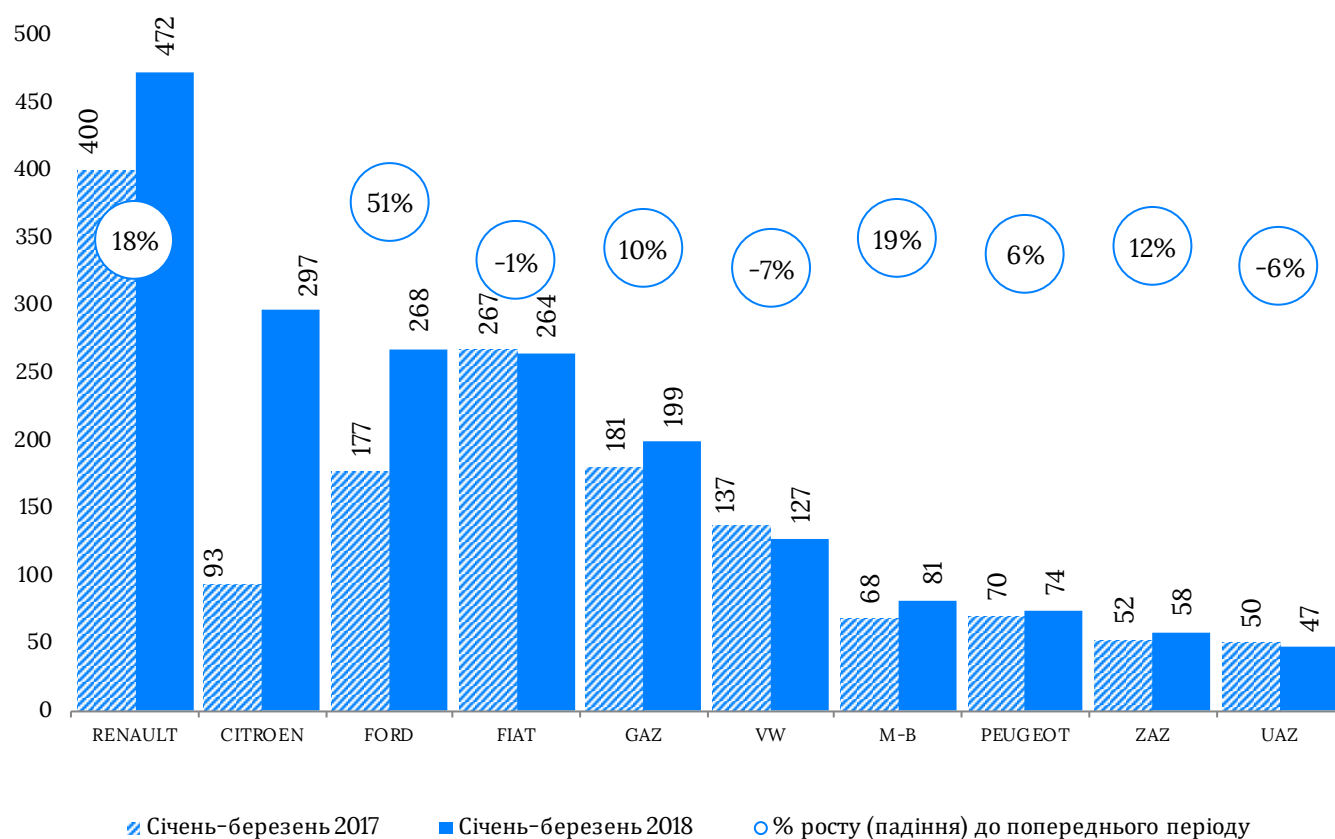
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(березень 2018, % від усіх проданих LCV)



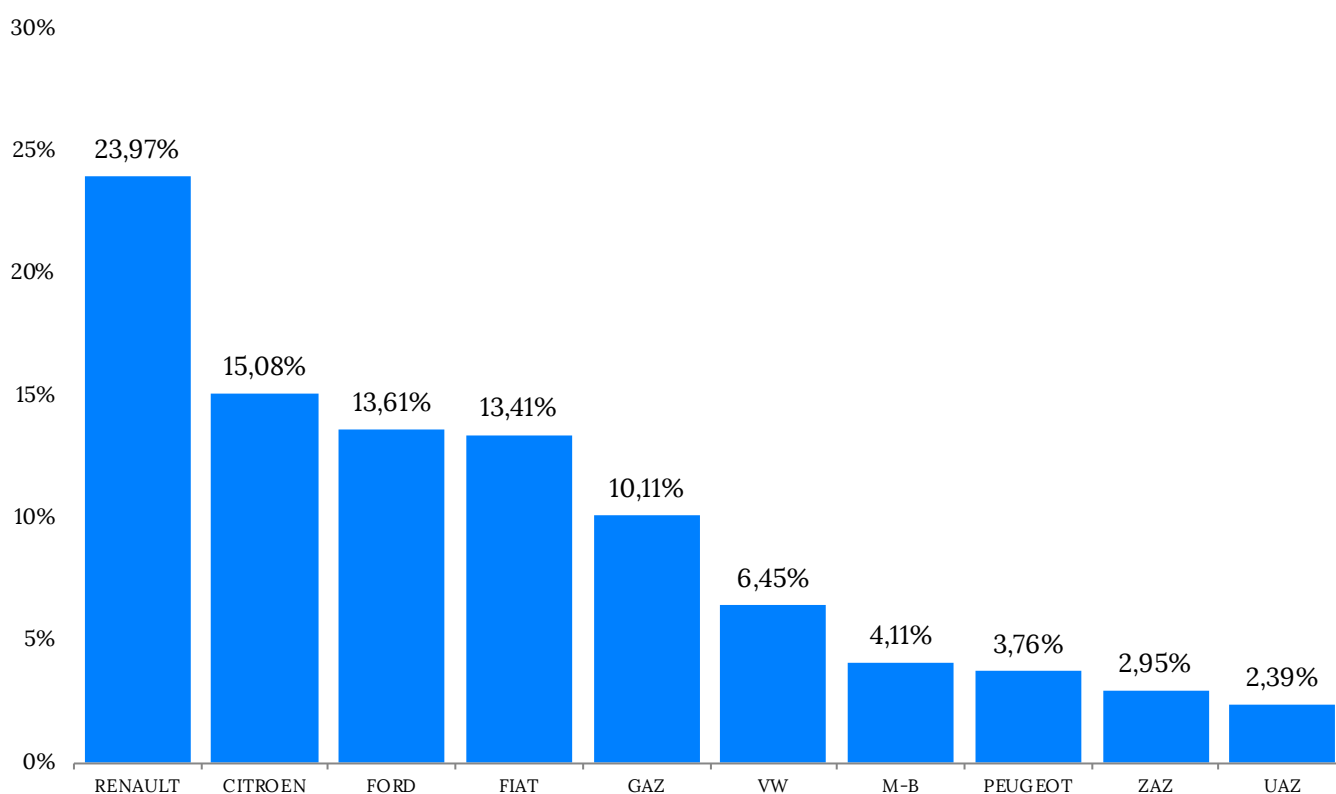
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

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



ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(січень-березень 2018, % від усіх проданих легкових авто)





Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

№4 (57) від 24.04.18

**Офіційне видання Федерації роботодавців
автомобільної галузі України**

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

Розповсюджується безкоштовно в електронному вигляді.