



ФЕДЕРАЦІЯ РОБОТОДАВЦІВ
АВТОМОБІЛЬНОЇ ГАЛУЗІ

№12 (65) ВІА 26.12.18

ФЕДЕРАЦІЯ
РОБОТОДАВЦІВ
УКРАЇНИ

Review

AUTOMOTIVE INDUSTRY

УКРАЇНСЬКИЙ АВТОПРОМ. ДАЛІ БУДЕ?

Які перспективи є в українського
автомобілебудування?

ЗАКРУЧУЮТЬ ГАЙКИ

Європейські автовиробники вважа-
ють плани ЄС нереалістичними.

ЖИТТЯ БЕЗ ДИЗЕЛІВ

Мадрид підбив перші підсумки
заборони дизельних авто.

ТРЕНДИ 2019 РОКУ

У наступному серед головних
трендів індустрії електромобілів –
позашляховики і бездротова зарядка.



Review

AUTOMOTIVE INDUSTRY

№12 (65)

**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.
В розділі «Реєстрації електромобілів» використані дані МВС.

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

Росповсюджується безкоштовно в електронному вигляді.

Фото на титульній сторінці: [facebook.com](https://www.facebook.com)

ЗАМІСТЬ ПЕРЕДМОВИ

Бути чи не бути українському автопрому?

Для нас це питання риторичне, а відповідь однозначна.

Адже в Україні є усе, щоб стати розвинутою автомобільною країною. Кваліфікована робоча сила – у 2.8 рази вигідніше, ніж у Китаї. Випуск одного автомобіля повномасштабним виробництвом – у 4 рази дешевше, ніж у Німеччині. Будь-який пункт на карті ЄС – на відстані максимум трьох днів шляху.

І такі можливості – у час світового переходу автомобільної індустрії у площину

електромобільності. Тож Україна отримує унікальний другий шанс стати видимою на автомобільній карті Європи.

І ми вже знаємо, що загадати під бій курантів.

Це виконання урядом того мінімуму дій, необхідного для нормального існування автомобільної промисловості.

Того мінімуму, щоб мрії про автомобільне майбутнє України стали дійсністю.

Адже дива трапляються, чи не так?..



УКРАЇНСЬКИЙ АВТОПРОМ. ДАЛІ БУДЕ?

Які перспективи є в українського автомобілебудування?

13 грудня 2018 року за організації Федерації роботодавців автомобільної галузі та Асоціації «Укравтопром» відбувся Круглий стіл «Розвиток українського автомобілебудування. Шлях до зростання», на якому учасники автомобільного ринку та представники влади обговорили ключові питання, що стосуються розвитку автомобільної галузі в Україні.

Відкриваючи Круглий стіл, Голова Федерації роботодавців автомобільної галузі Олег Боярин відзначив, що світова автомобільна індустрія переживає глобальні зміни. За прогнозами Bloomberg, до 2020 року електромобілі будуть коштувати стільки ж, як і автомобілі з ДВЗ, і до 2040 року електромобілі складуть вже 35% ринку.

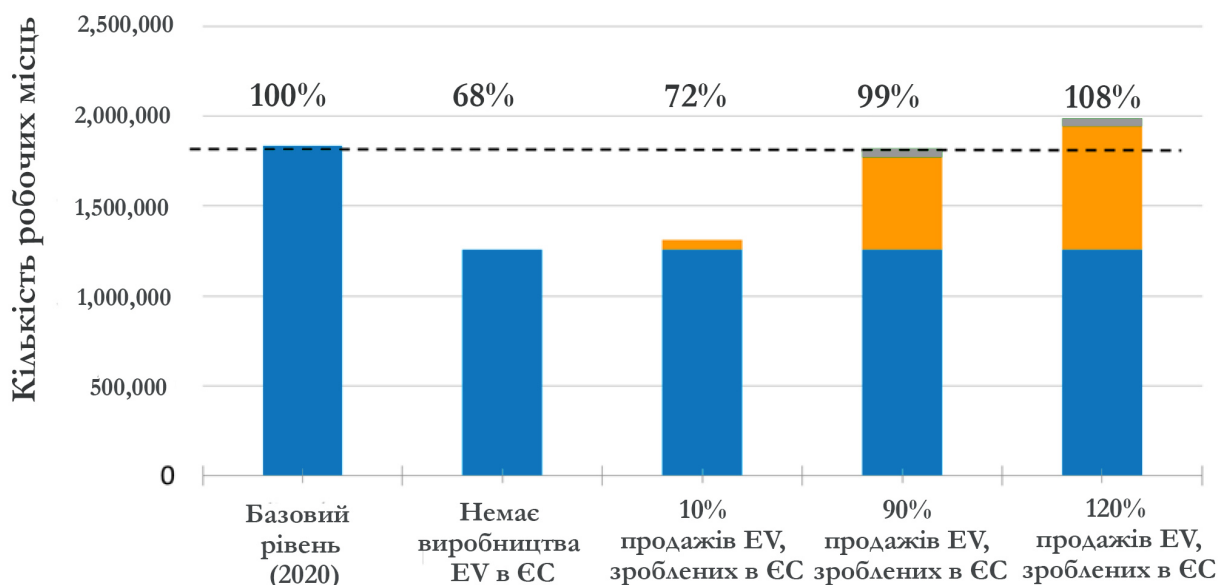


ПРОГНОЗ ЗАЙНЯТОСТІ В АВТОВИРОБНИЦТВІ НА 2030 РІК



Зайнятість у виробництві:

■ авто з ДВЗ ■ електромобілів ■ батарей



І Європа чудово розуміє необхідність просування ідеї електромобільності, адже це, окрім іншого, ще й питання зайнятості.

За оцінками Transport&Environment, Європа ризикує втратити до 2030 року третину робочих місць у автомобільному виробництві, якщо електричні транспортні засоби будуть не вироблятися, а імпортуватися.

І Україна має шанс стати «другим Китаєм» для європейських виробників, пропонуючи вигідні умови для лоукост виробництва електричного транспорту. Це той шлях розвитку галузі, який допоможе нашій країні стати видимою на автомобільній карті Європи.

Велику увагу учасники приділили проблемі дуальної освіти в Україні. Зокрема, було розглянуто питання нормативно-правового забезпечення впровадження елементів дуальної форми навчання у професійну підготовку кваліфікованих працівників, а також практичні напрацювання та успішний досвід в галузі дуальної освіти в Україні.

Крім того, у рамках заходу учасники обговорили сучасний стан авторинку, законодавчі ініціативи щодо підтримки автомобілебудування в Україні, зокрема, щодо стимулювання виробництва електромобілів, розвиток автомобільної кластерної ініціативи у Західній Україні, а також питання надання додаткових дозволів на переміщення товарів вантажним транспортом до країн-членів ЄС.

За результатами роботи учасники дійшли висновку, що виробництво автомобілів та автокомплектуючих в Україні має потенціал до випуску понад 400 000 автомобілів на рік та виробництво комплектуючих на рівні 3% ВВП держави.

Перспективним напрямком для галузі повинна стати орієнтація на виробництво електромобілів усіх категорій, залучення провідних автомобільних компаній та розвиток мережі, необхідної для використання електромобілів.

Підсумовуючи роботу Круглого столу, було прийнято Резолюцію, згідно з якою учасники вирішили:

1. Визначити наступні пріоритети для галузі на 2019 рік:

1.1. Розробка Державної цільової Програми розвитку автомобілебудування в Україні та Переліку Заходів до неї.

1.2. Прийняття Верховною Радою України законопроектів щодо стимулювання розвитку ринку та виробництва електромобілів, а також розвитку зарядної інфраструктури.

1.3. Створення Закарпатського автомобільного кластеру з подальшим створенням міжрегіонального кластеру.

1.4. Розблокування діяльності індустріальних парків.

1.5. Розвиток професійно-технічної освіти з підготовки кадрів для промисловості та підтримка дуальної освіти у вищих навчальних закладах.

2. До 29 грудня створити робочу групу по формуванню переліку першочергових заходів у галузі, що потребують законодавчого врегулювання у 2019 році та сформувати перелік зацікавлених осіб.

3. До 1 березня 2019 року ініціювати створення при МЕРТ робочої групи з питань розвитку автомобілебудування в Україні.

4. Розробити до 1 березня 2019 року програму та план дій щодо підготовки кваліфікованих працівників робочих професій для підприємств галузі.

4.1. Створити разом з представниками Міністерства освіти та науки України робочу групу по формуванню програми та плану дій щодо підготовки кваліфікованих працівників для підприємств галузі.

5. Доручити представникам Федерації роботодавців автомобільної галузі та «Укравтопрому» довести до відома міністерств та відомств перелік першочергових заходів, що потребує законодавчого врегулювання у 2019 році та план дій щодо підготовки кваліфікованих працівників для підприємств галузі.



ЗАКРУЧУЮТЬ ГАЙКИ

Європейські автовиробники вважають плани ЄС щодо скорочення викидів CO² нереалістичними.

фото: syf.com

Європейська асоціація автовиробників (АСЕА) опублікувала заяву, в якій розкритикувала графік ЄС щодо скорочення викидів CO².

Згідно з цим планом, до 2030 року викиди діоксиду вуглецю від легкових автомобілів повинні скоротитися на 37,5%, а від мікроавтобусів – на 31%, повідомляє [InfoCar](#).

АСЕА закликала членів Європарламенту бути більш конструктивними, так як реалізація вищезазначених цілей в такі стислі терміни лише здається досяжною, але виходячи з нинішнього стану європейського автопрому, є просто нереалістичною.

Представники організації вважають, що цей план – результат політичних ігор, що не враховує технологічні та соціально-економічні реалії.

Генеральний секретар АСЕА Ерік Йоннаерт заявив, що зусилля членів асоціації максимально спрямовані на подальше скорочення викидів CO². Але для досягнення поставлених завдань буде потрібно набагато більшу присутність на ринку електричних і гібридних транспортних засобів, ніж це можливо в реальності.

Виробники не відмовляються інвестувати у виробництво автомобілів з альтернативним джерелом харчування, але їх зусиль недостатньо для забезпечення доступності за вартістю таких автомобілів широкому колу споживачів, а також для швидкого розвитку інфраструктури для підзарядки, вважають в Асоціації.

АСЕА закликає 28 держав-членів і Європейську комісію забезпечити наявність всіх сприятливих умов для досягнення явно завищених цілей зі скорочення викидів вуглекислого газу, зокрема, необхідний рівень інвестицій в інфраструктуру.

Автовиробники попереджають, що надзвичайно амбітні плани щодо викидів CO² вдарять по робочих місцях у всьому ланцюжку створення вартості автомобілів, в якому зайнято близько 13,3 мільйона європейців.

Щоб пом'якшити негативний вплив цих структурних змін, особам, що формують політику, пропонується без зволікань представити конкретні пропозиції щодо належного та соціально прийняттого управління цими змінами у сфері зайнятості та підготовки кадрів.



ЖИТТЯ БЕЗ ДИЗЕЛІВ

Мадрид підбив перші підсумки заборони дизельних авто.

Іспанська влада ввела нові обмеження на рух в центрі столиці країни, Мадриді, спрямовані на зменшення забруднення повітря на 40%.

Нові заходи передбачають повну заборону руху в центрі міста старих автомобілів. Крім того, власникам всіх авто, доведеться протестувати викиди своїх машин. Як передбачалося, такі заходи також допоможуть зменшити рівень шуму в столиці і стимулювати перехід жителів на велосипеди.

Проект Madrid Central був запущений 30 листопада. Рішенням міської влади в центральну частину міста площею близько 5 кв. км заборонений в'їзд бензиновим авто, зареєстрованим до 2000 року, і дизельним до 2006 року. Крім того, гібридним авто дозволено в'їзд не більше ніж на дві години. До 2022 року ці обмеження не стосуються особистих автомобілів мешканців особливої зони. Про це повідомляє пише [Hightech.plus](#).

Зараз Мадрид – один з лідерів в списку європейських столиць з найбруднішим повітрям, відзначає Reuters. Вплив на екологію, втім, поки оцінювати рано.

Зате вже ясно, що пробок в центрі стало набагато менше. За підрахунками, план зачіпає близько 20% транспортних засобів, які регу-

лярно відвідують центр. Місцями вже в перші дні вплив виявилось сильнішим. Як передає Verge, в районі головної вулиці Гран-Віа стало майже на 32% машин менше.

Швидкість руху автобусів зросла на 14%, а в околицях «чистої зони» зафіксовано зниження транспортного навантаження на 1-2%.

Віддачу від Madrid Central оцінюють під мікроскопом, тому що міській владі довелося подолати колосальний опір, щоб прийняти план в нинішньому вигляді. Одні критикували його, запевняючи, що таксистів і перевізників розорить необхідність купувати новий екологічний транспорт. Інші, навпаки, називали перехідний період для жителів зони занадто протяжним.

Проте, Мадрид встав в ряд великих європейських міст, які поступово обмежують використання транспорту з ДВЗ.

У Парижі й Афінах до 2025 року повністю заборонять дизельні авто. У столиці Франції, крім того, хочуть домогтися 100%-ої електрифікації транспорту до 2030 року. У Лондоні заборонять рух чадних автомобілів для початку на дев'яти вулицях. А в Німеччині вирішення питання переклали на плечі регіональних властей.



ТРЕНДИ 2019 РОКУ

У наступному серед головних трендів індустрії електромобілів – позашляховики і бездротова зарядка.

У 2018 році виробники бензинових автомобілів почали масово анонсувати електричні моделі. Один тільки Volkswagen інвестує у виробництво електрокарів €44 млрд і збирається випустити 50 млн електромобілів. Audi і Jaguar навіть встигли представити свої електрокари в році, що минає. Але їх масове виробництво почнеться в 2019, який має всі шанси перетворитися на рік електромобілів, пише [Hightech.plus](#).

Позашляховики

Одним із головних трендів індустрії електромобілів в 2019 році експерти однозначно називають кросовери. На їхню думку, саме цей тип кузова буде особливо популярним і у виробників, і у покупців. Попит на них був високий і в цьому році. У наступному ситуація зміцниться разом з появою нових гравців.

Днями свій новий електрокросовер анонсувала китайська NIO. Автомобіль за \$58 000 проїде 500 км на одній зарядці. У 2019 електрокари в цьому ж сегменті збираються запуснути в серію Rivian і Byton.

Більш того, в наступному році почнуть масовий перехід на електрику виробники потужних позашляховиків. Особливо швидко тренд торкнеться дизельних моделей. Уже в цьому році виробники дизельних позашляховиків почали зазнавати серйозних труднощів з їх збутом. Очікується, що в 2019 році найбільші гравці

автопрому взагалі відмовляться від розробки нових дизельних позашляховиків.

Електрокари класу люкс

Дорогі бренди будуть активніше вибирати електрику в 2019 році. У цьому сегменті починається конкуренція, і Tesla, нарешті, може бути зміщена з п'єдесталу.

Audi представила e-tron ще в 2018 році, але поставки цього конкурента Model X намічені тільки на початок 2019 року.

Також в 2019 році Porsche представить свій електричний спорткар Taycan.

Бездротова зарядка і автомобільний ШІ

Окрема частина прогнозів стосується технологій, пов'язаних з розвитком інфраструктури для електромобілів. Wired обіцяє, що поширення отримає технологія бездротової зарядки.

Одну з таких розробило Міненерго США. З іншого боку електромобілі продовжать перетворюватися в гаджети. Виробники постараться зробити їх більш автономними за допомогою алгоритмів штучного інтелекту.

При цьому транспорт стане ще більш підключеним, а автопілот в ньому більш просунутим, хоча чекати повної автономності в наступаючому році не варто.



ДОРОГЕ ЗАДОВОЛЕННЯ

Випробування одного робомобіля обходяться в \$96-320 тисяч на рік.

Безпілотні автомобілі поки занадто дорогі для того, щоб вступити в масовий продаж. Але вони можуть використовуватися як таксі або автобуси, і тому компанії просять міста, штати і федеральний уряд США фінансово підтримати тестування безпілотного транспорту. За випробування робомобіля доводиться платити десятки і навіть сотні тисяч доларів на рік, повідомляє ITC.ua.

Журналісти Axios розібралися, скільки коштують тестування робомобілів в американських містах. Муніципалітет Х'юстона-Галвестона, штат Техас, опублікував документи, з яких стала відома ціна контрактів місцевої влади з двома операторами роботаксі – Drive.ai, компанії з Кремнієвої долини, і EasyMile, французького стартапу.

При укладанні договору на один рік, EasyMile стягує на місяць більше \$27 тис. за одну машину. При п'ятирічному контракті сума знижується до \$8 тис. Це означає, що одна машина обходиться від \$96 тис. до \$324 тис. на рік.

У Drive.ai схожі розцінки: \$14 тис. на місяць при річній співпраці і \$12 тис. – при п'ятирічному. Це виливається в \$154,8 тис. або \$168 тис. витрат за один помаранчевий мінівен на рік.

За ці гроші компанії-оператори повністю беруть на себе зобов'язання з експлуатації робомобіля.

«Більшість міст вважають, що співпраця з операторами безпілотних таксі нічого їм не буде коштувати, але це не так», – зазначає ваппінгтонський адвокат Грег Родрігез, який спеціалізується на темі автономного транспорту.

Наприклад, штат Род-Айленд уклав контракт з оператором безпілотних автобусів May Mobility. У 2019 за використання робомобілів Род-Айленд заплатить \$800 тис., з яких \$300 тис. – грант з федерального бюджету.

Axios задається питанням, чи розумно витрачати великі гроші на проекти безпілотного транспорту, якщо можна сконцентруватися на підтримці існуючої інфраструктури. Однак, додають вони, однозначних відповідей тут, схоже, немає.

«Автономні системи управління зроблять громадський транспорт більш ефективним і принесуть містам величезну економічну вигоду», – каже Даррел Уест, глава відділу досліджень у сфері транспорту з інституту Брукінгса.

Експерт зазначає, що витрати бюджетних грошей на тести робомобілів є тимчасовими і покликані дати розвитку технологій «початковий поштовх».

Згодом цією сферою зацікавиться великий бізнес, який почне вкладати в неї власні кошти.



БЕЗПІЛОТНІ ЛІДЕРИ

США і Німеччина – лідери за кількістю патентів.

Європа випереджає Америку та Азію за кількістю заявок на патенти, які пов'язані із самокерованими автомобілями. Серез окремо узятих країн лідерство – за США, пише DW

В усьому світі найактивнішими розробниками технологій для автономного водіння є американці та німці: із США і Німеччини надходить найбільша кількість заявок на патенти, пов'язані із автомобілями з автономним управлінням. Однак, якщо розглядати разом усі країни ЄС, то світовим лідером у цьому напрямку автомобілебудування є Європа. Про це свідчать дані, опубліковані Європейським патентним відомством (ЕРО), штаб-квартира якого розташована у Мюнхені.

Європейці спеціалізуються на логістиці та аналізі даних

ЕРО вказує на різке зростання кількості заявок на реєстрацію патентів стосовно різних аспектів автономного водіння у своєму дослідженні, опублікованому у листопаді. Якщо в 2011 році європейське відомство отримало з усього світу менше тисячі таких заявок (922), то в 2017 році їх виявилося вже майже чотири тисячі (3998).

За ці сім років понад 37 відсотків заявок надійшли з Європи, близько 34 відсотків із США та майже 29 відсотків з Азії. Можна припустити, що ці цифри досить точно відображають розподіл сил у сфері автономного водіння. Адаже для успіху будь-яких

винаходів і розробок, де б їх не зробили, необхідно їх запатентувати, зокрема, у Європі.

Експерти ЕРО проаналізували заявки на патенти і дійшли до висновку, що європейські розробки найчастіше пов'язані із системою автоматизованого керування автомобілем і його ідентифікацією, зі збором даних про ситуацію на дорозі, їхнім аналізом і прийняттям рішень (включно із взаємодією з іншими автомобілями або, наприклад, автоматизоване паркування). Найсильніші сторони американських розробників – зв'язок та обчислювальні процеси (як самі комп'ютери, так і програмне забезпечення).

Безпілотне водіння: п'ять європейських лідерів

Однак, американські розробники сильні і в багатьох інших сферах, інакше Сполучені Штати не були б беззаперечним лідером серед усіх країн. На одні тільки США припадає третина всіх заявок – 34 відсотки. Друге місце посіла Німеччина. Частка німецьких розробників склала майже 14,5 відсотка.

Третє місце – у Японії (приблизно 13,5 відсотка). Потім йдуть Південна Корея (близько 7,5 відсотка), Франція і Швеція (по п'ять відсотків). Приблизно по три відсотки припадають на Китай, Великобританію і Нідерланди.

Від одного до двох відсотків мали в 2011-2017 роках Фінляндія, Швейцарія та Австрія.



Отже, п'ятірка європейських лідерів в галузі розробок для безпілотних автомобілів така: Німеччина, Франція, Швеція, Великобританія, Нідерланди. Лідерство німецьких винахідників підкреслює той факт, що за сім років вони подали 2151 заявку на патент (з них близько 500 за один тільки минулий рік), тоді як з чотирьох інших країн разом узятих за аналогічний період надійшло в цілому 2276 заявок.

Середній і малий бізнес сприяє інноваціям

У дослідженні ЕРО наводиться перелік 25 компаній, які в 2011-2017 роках подали найбільшу кількість заявок на реєстрацію патенту. Тут цікаві як географія, так і сфера діяльності найактивніших компаній у сфері автономного водіння. Досить показово, що жоден традиційний автовиробник не увійшов у п'ятірку лідерів: всі вони поступилися місцем виробникам електроніки, чіпів, телекомунікаційного та комп'ютерного обладнання.

Останніми роками інноваційні технології для безпілотних автомобілів найактивніше розробляли Samsung (Південна Корея), Intel (США), Qualcomm (США), LG (Південна Корея) і Bosch (Німеччина). Перша класична автомобільна компанія Toyota (Японія) з'являється у списку лише на шостому місці, другий автовиробник, Volvo (Швеція), перебуває на 14-му місці, по-

ступаючись, зокрема, фінському виробникові телекомунікаційного обладнання Nokia і американському виробникові програмного забезпечення Microsoft.

Єдиним німецьким автовиробником, що потрапив у список 25 лідерів за кількістю патентів, стала компанія Audi, яка опинилась на 17-му місці (водночас у ньому виявилися три представники японського автопрому Toyota, Honda і Nissan). Таким чином, інновації в області безпілотного водіння в Німеччині розробляють не стільки самі автоконцерни, скільки їхні постачальники: Bosch (5-е місце), Continental (10-е місце), Siemens (19-е місце).

Водночас немає протиріччя у тому, що Німеччина займає друге місце в світі за кількістю патентів в сфері автономного водіння, однак тільки чотири німецькі компанії потрапили в список провідних розробників інновацій. Це лише підтверджує специфічну структурну особливість німецької економіки: її основу складають не кілька великих промислових груп, як, скажімо, в Південній Кореї або Японії, а велика кількість самостійних високоспеціалізованих середніх та малих підприємств. Саме вони, а не індустріальні гіганти, забезпечують основну масу патентів в різних сферах, пов'язаних із автономним водінням.

Круглий стіл «Мораторій на перевірки бізнесу закінчується, що далі?»

Актуальність у проведенні такого заходу очевидна, оскільки 31 грудня завершується дія дворічного мораторію на перевірки бізнесу державними контролюючими органами, і чого очікувати після – цікавить кожного суб`єкта господарювання.

Але остраху, що в країні відразу ж почнеться неадекватний тиск на бізнес, не має бути, про що зазначила Голова Державної регуляторної служби України Ксенія Ляпіна. Використання існуючих інструментів оскарження, публічності і прозорості процесу не дозволять перетворити перевірки бізнесу в хаос.

Презентація звіту «Україна та Угода про асоціацію: моніторинг виконання Угоди 2014-2018 роки»

Виконавчий директор Українського центру європейської політики Любов Акуленко презентувала результати четвертого експертного моніторингу щодо виконання Україною зобов'язань в частині адаптації законодавства до вимог ЄС.

За період 2014-2018 років прогрес виконання Угоди становить 24%. Якщо ж подивитися на динаміку, то у 2018 році вона зростає майже вдвічі. Якщо у 2018 році рівень виконання складає 21%, то у попередньому – лише 11%. Любов Акуленко відзначила, що в частині адаптації горизонтального законодавства до вимог ЄС зобов'язання були виконані на 100%, а в частині вертикального законодавства – на 80%.

Робоча нарада підкомітету з питань енергозбереження Комітету ВРУ з питань паливно-енергетичного комплексу, ядерної політики та ядерної безпеки

Під час наради розглядалися питання, які стосуються існуючих проблем у розвитку пунктів зарядки електромобілів і перспектив розвитку інфраструктури для електротранспорту. На обговорення було винесено ситуація з розвитком інфраструктури для електромобілів, а також обговорені перспективні кроки в напрямку розвитку сервісу для електротранспорту.

НОВИНИ ФЕДЕРАЦІЇ



ВИРОБНИЦТВО

За попередніми даними асоціації «Укравтопром», листопадовий випуск автотранспорту в Україні порівняно з минулим роком скоротився на 49% до 520 од.

Легковий підрозділ національного автопрому закінчив місяць з показником 440 автомобілів, продемонструвавши дворазове падіння відносно свого результату річної давності. Практично всю листопадову статистику по легкових автомобілях сформував завод «Єврокар», де було зібрано 439 машин, на 40% менше ніж роком раніше.

Один легковий автомобіль був вироблений на ЗАЗі. Як пояснили на заводі, виробництво автомобіля пройшло в тестовому режимі з метою перевірки тех. стану обладнання та технологічних процедур. Нагадаємо, в листопаді минулого року ЗАЗ виробив 160 л.а.

Виробництво вантажних автомобілів в минулому місяці (без урахування АвтоКрАЗу, який перестав розкривати інформацію про своє виробництво з серпня 2016 року) склало всього 2 одиниці, що в 14,5 раза менше листопадового результату 2017 року.

Автобусне виробництво впало на 13%, до 78 шт.

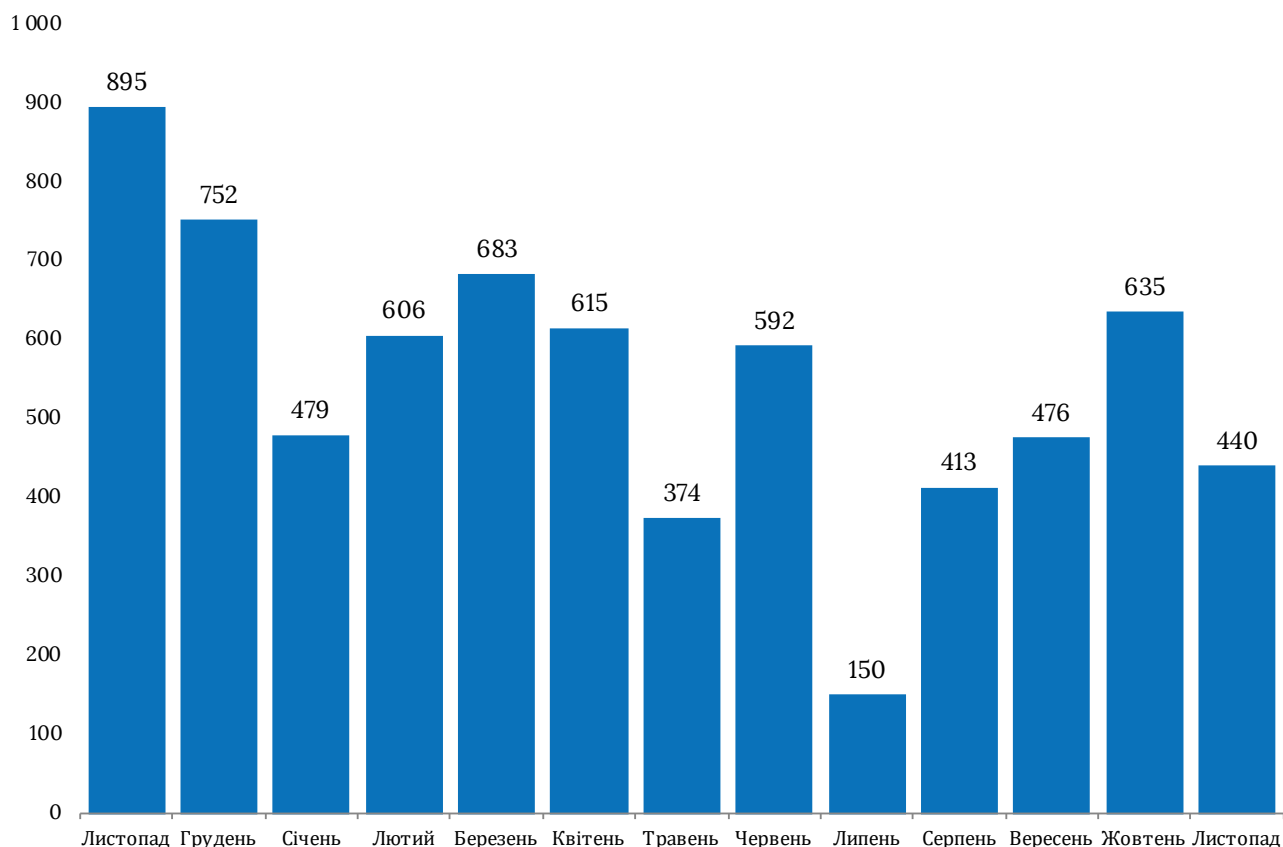
Всього з початку року в Україні було виготовлено 6350 од. автотранспортних засобів або на 17% менше ніж за аналогічний період минулого року.

Легкових автомобілів – 5463 шт. (-17%);

Комерційних – 132 шт. (-69%);

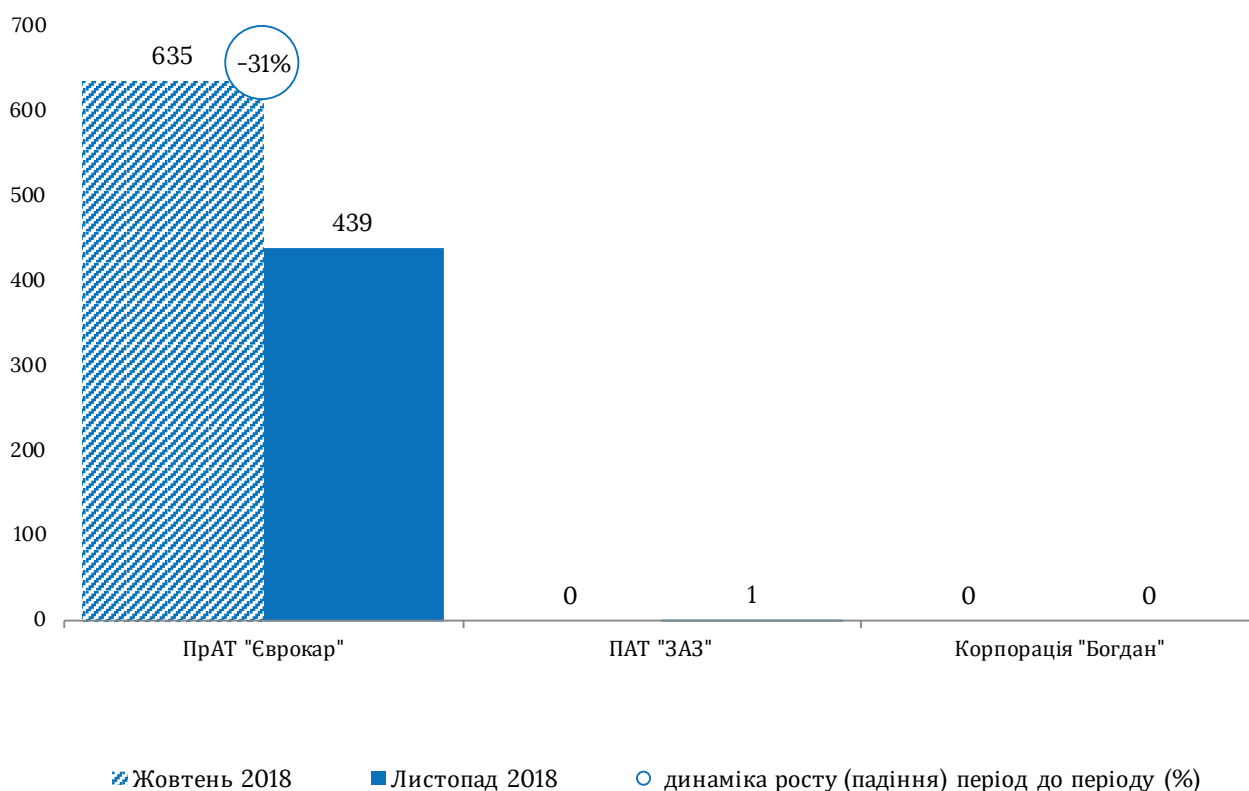
Автобусів – 755 шт. (+10%).

ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО



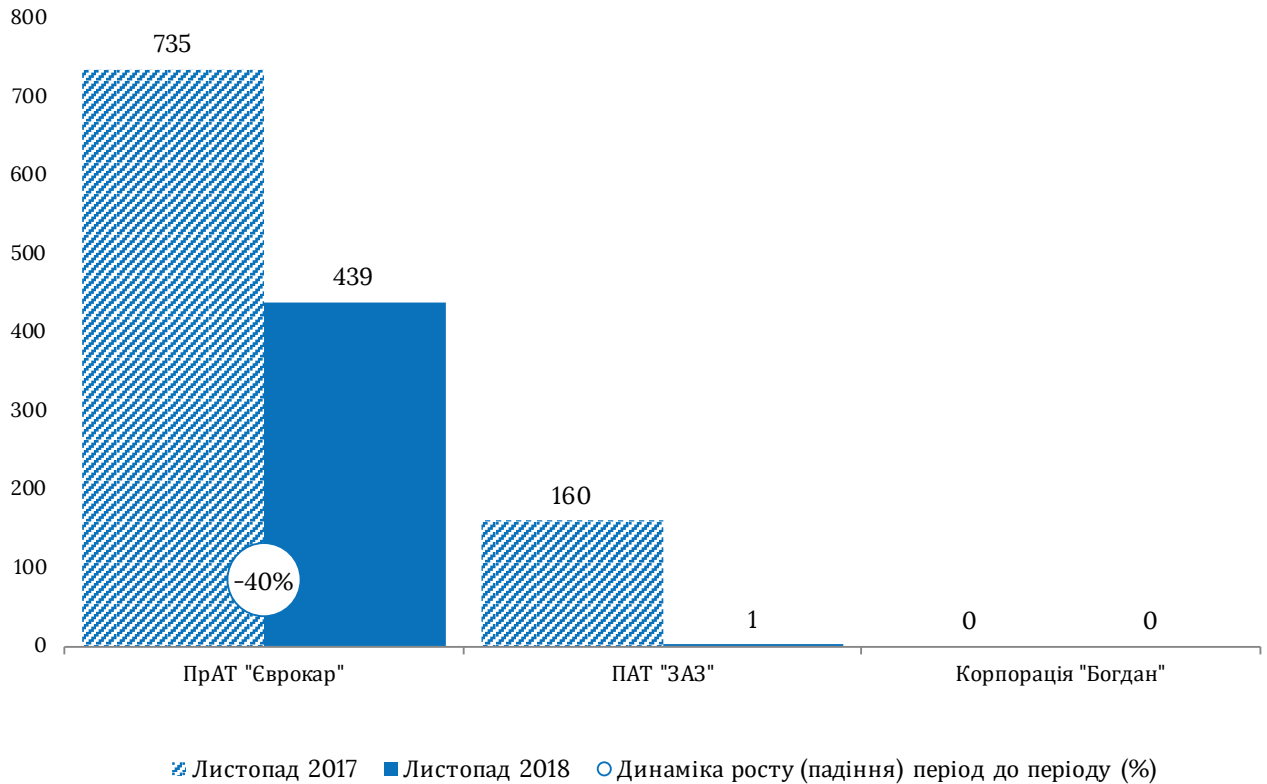
ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

(Жовтень 2018 р. - листопад 2018 р., шт. та % росту період до періоду)



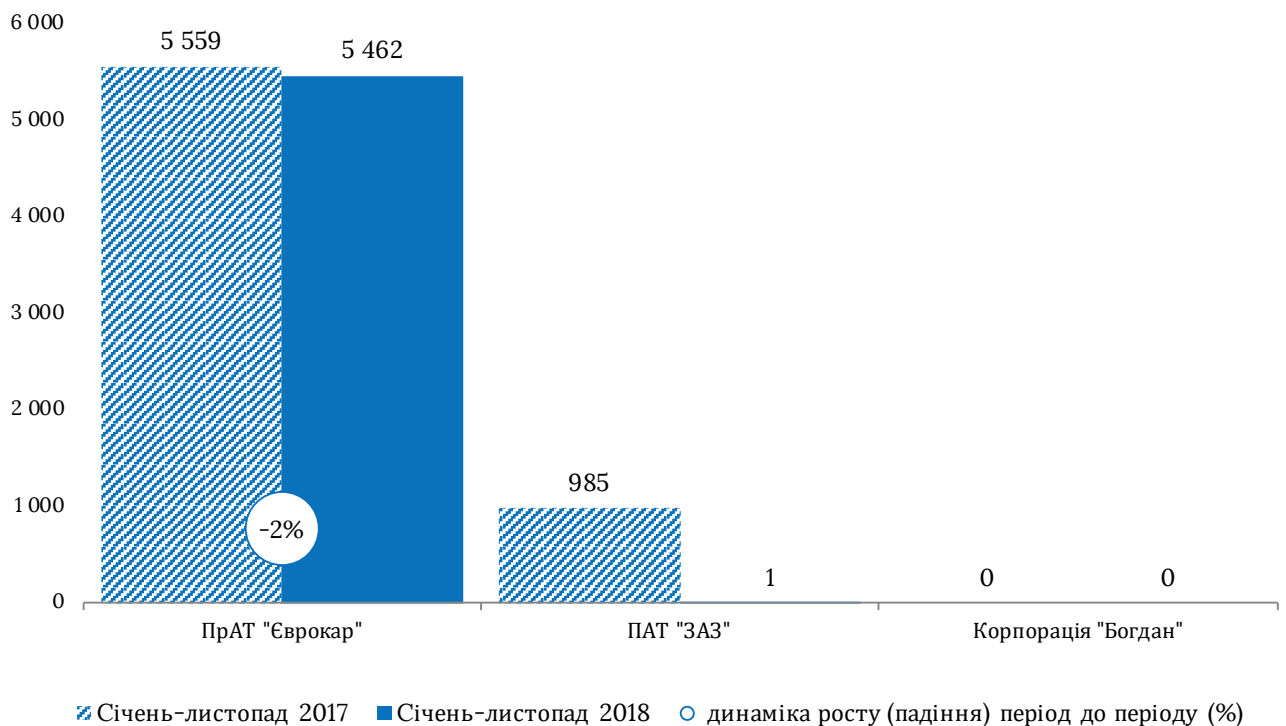
ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

(Листопад 2017 р. - листопад 2018 р., шт. та % росту період до періоду)

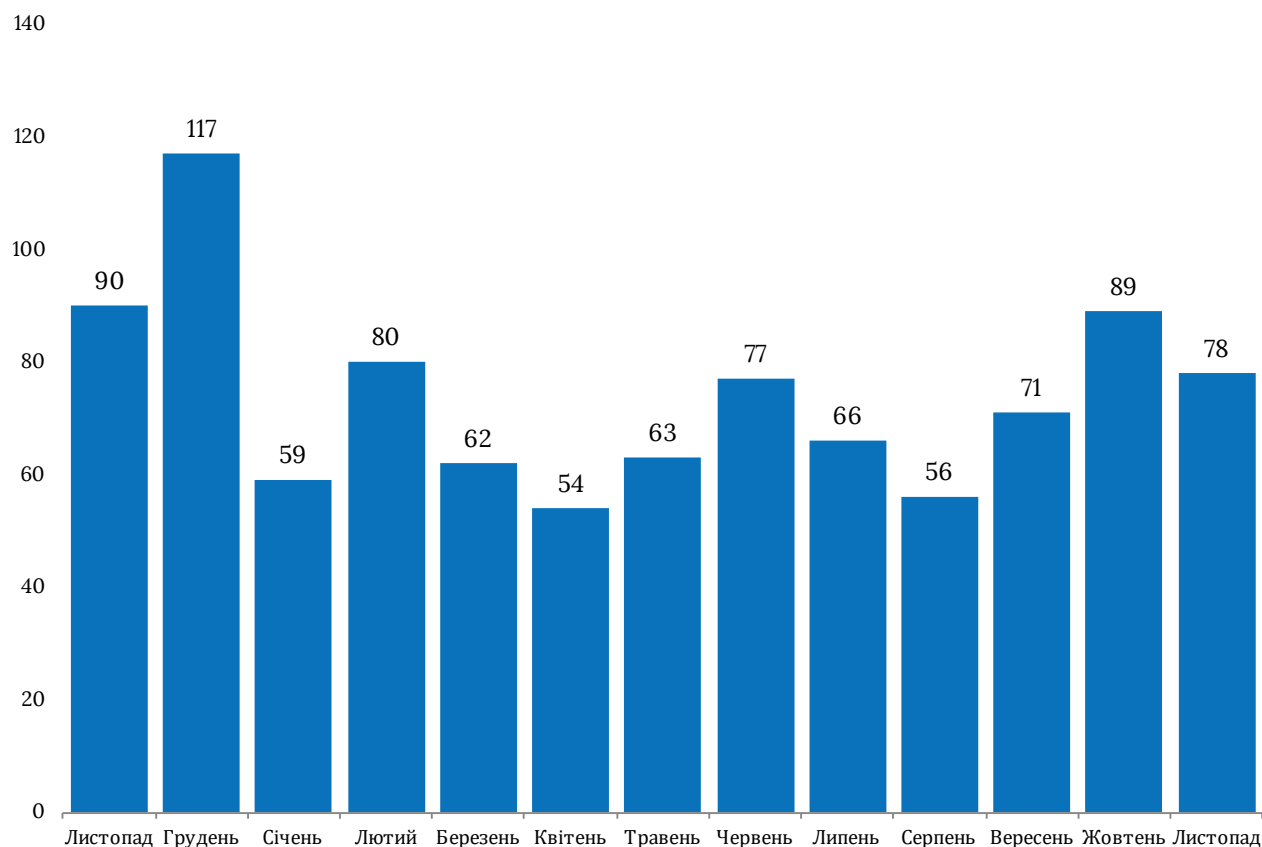


ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

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

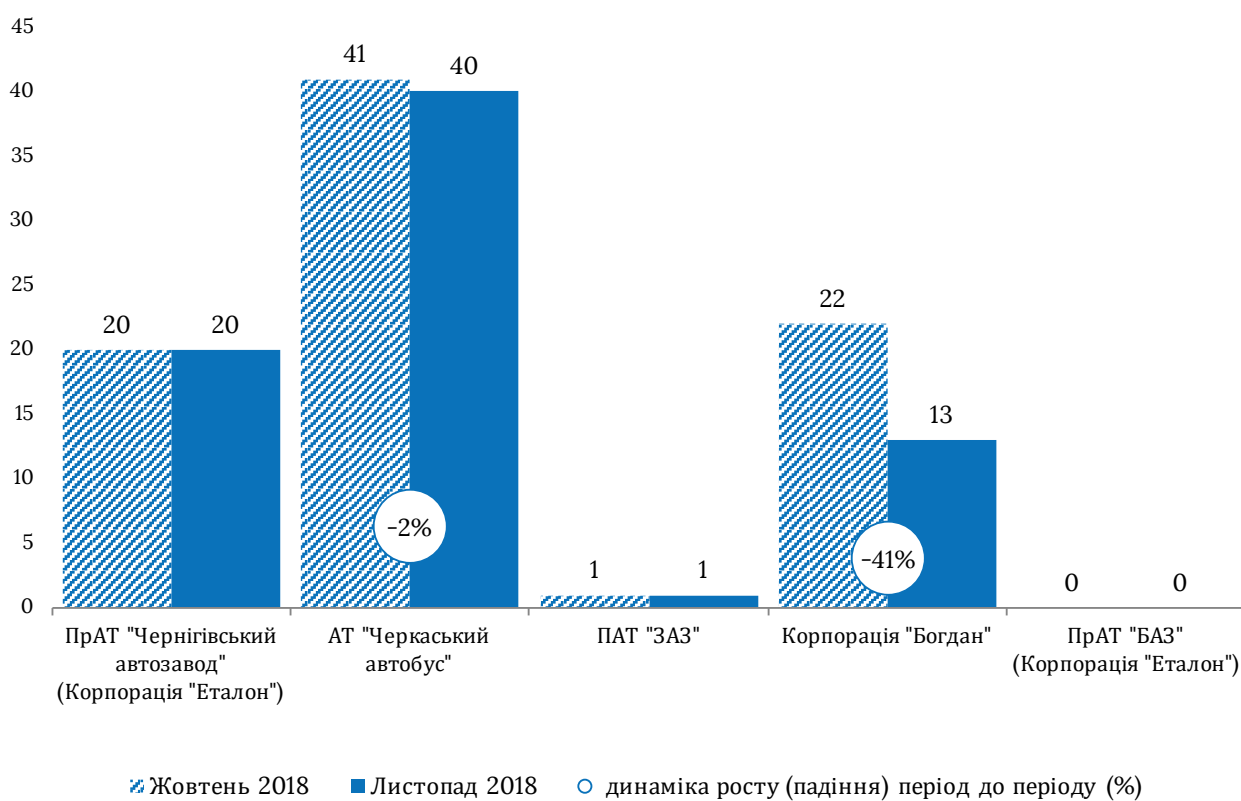


ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ



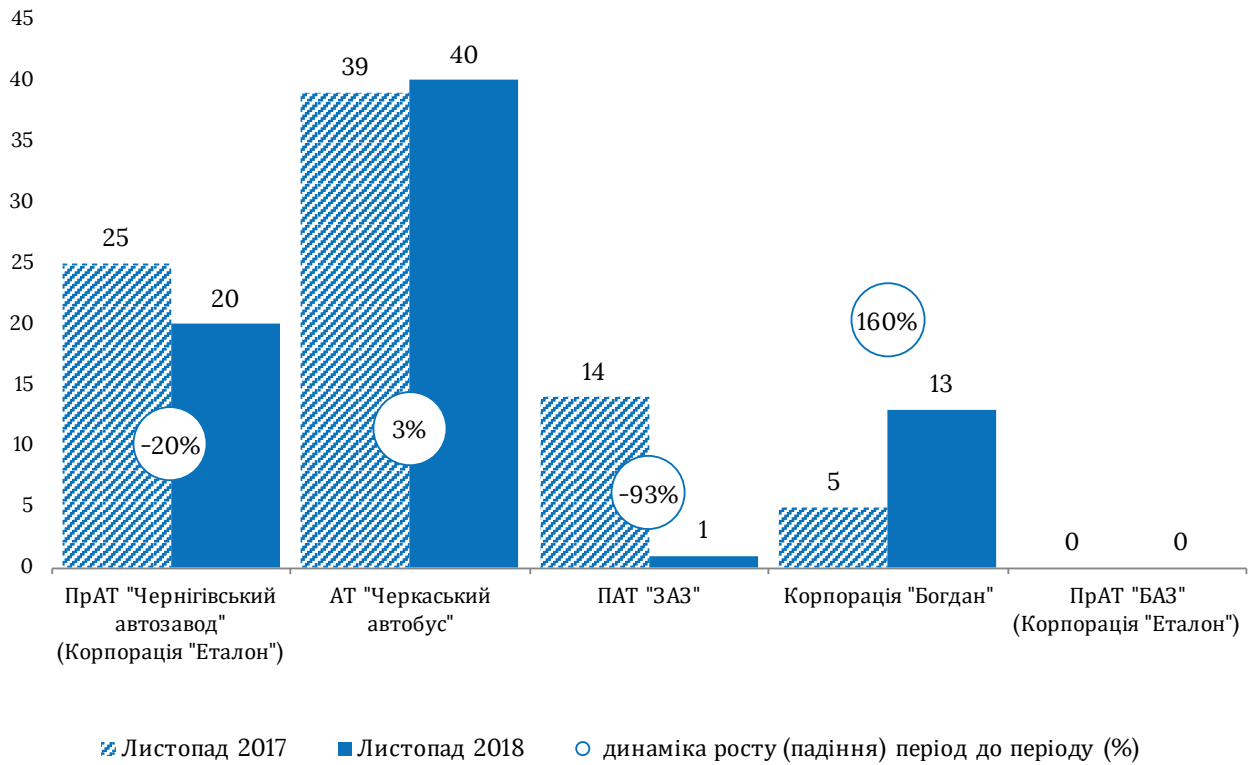
ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

(Жовтень 2018 - листопад 2018, шт. та % росту період до періоду)



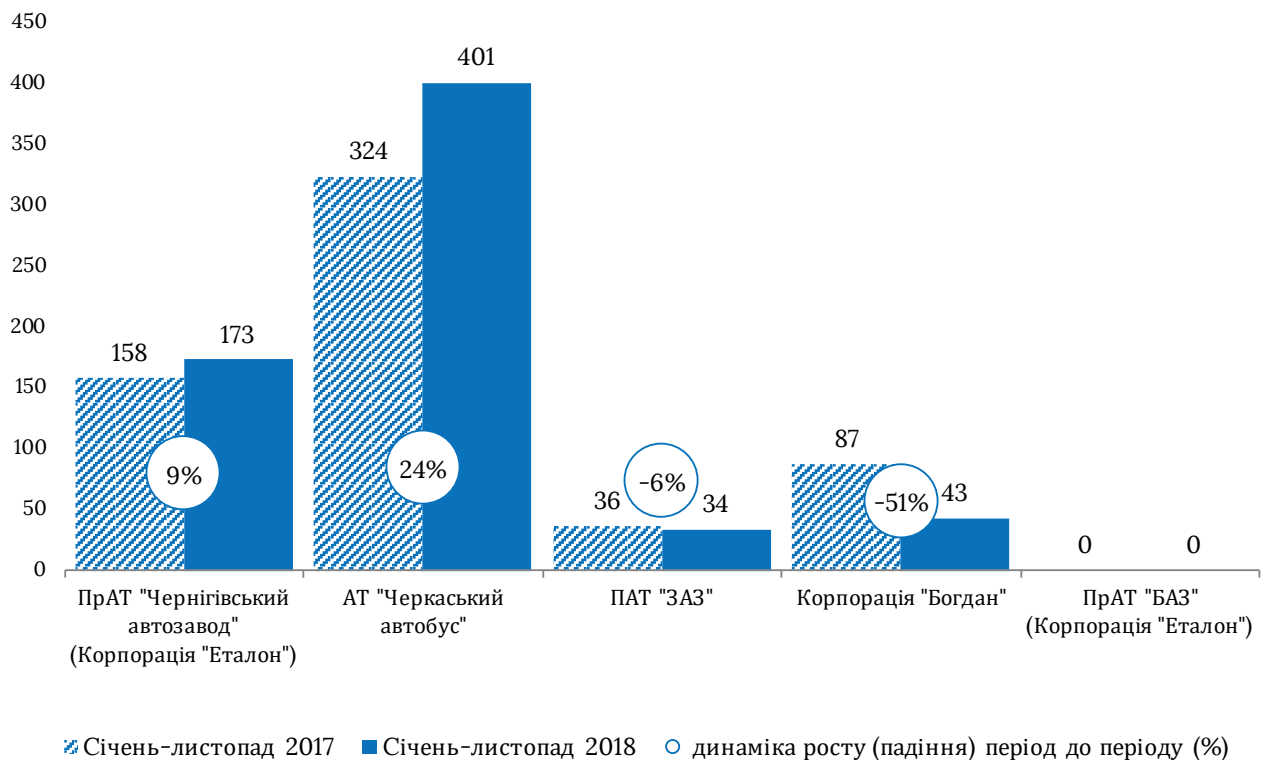
ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

(Листопад 2017 - листопад 2018, шт. та % росту період до періоду)

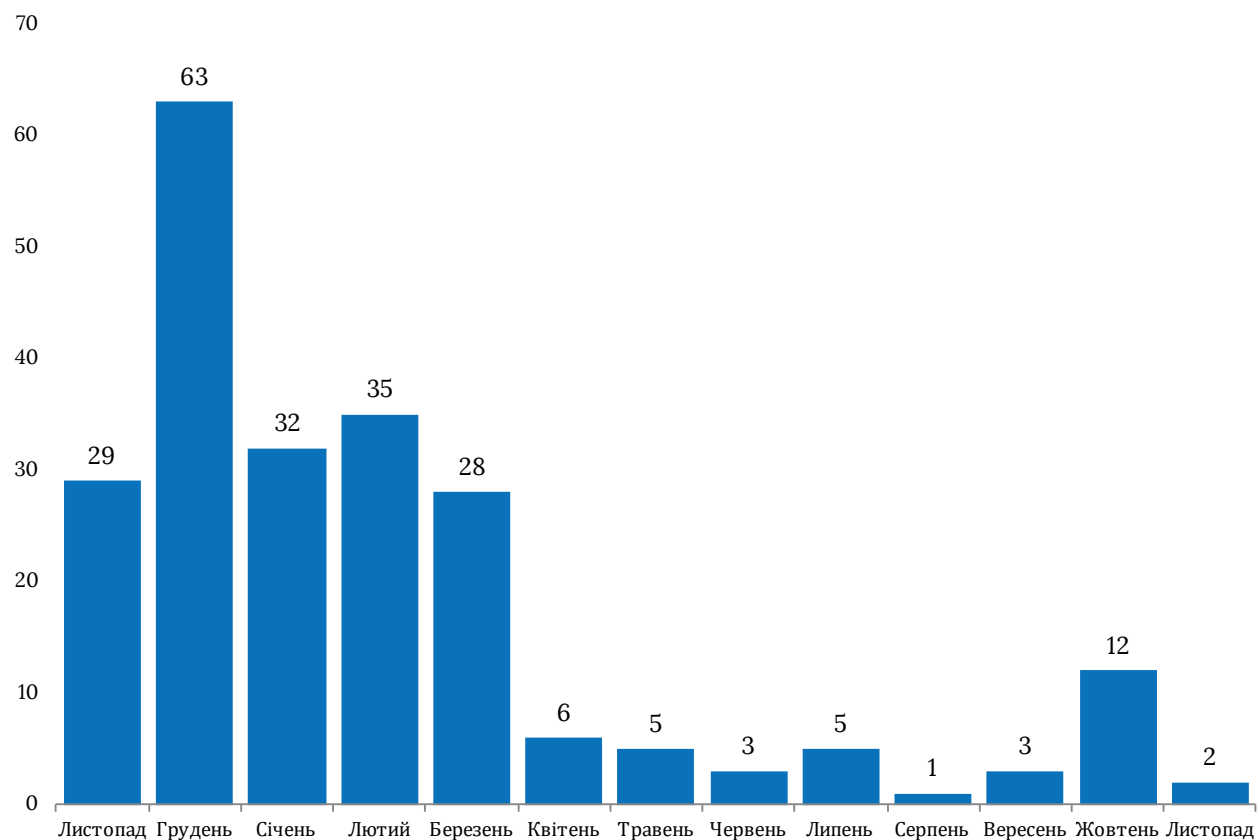


ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

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

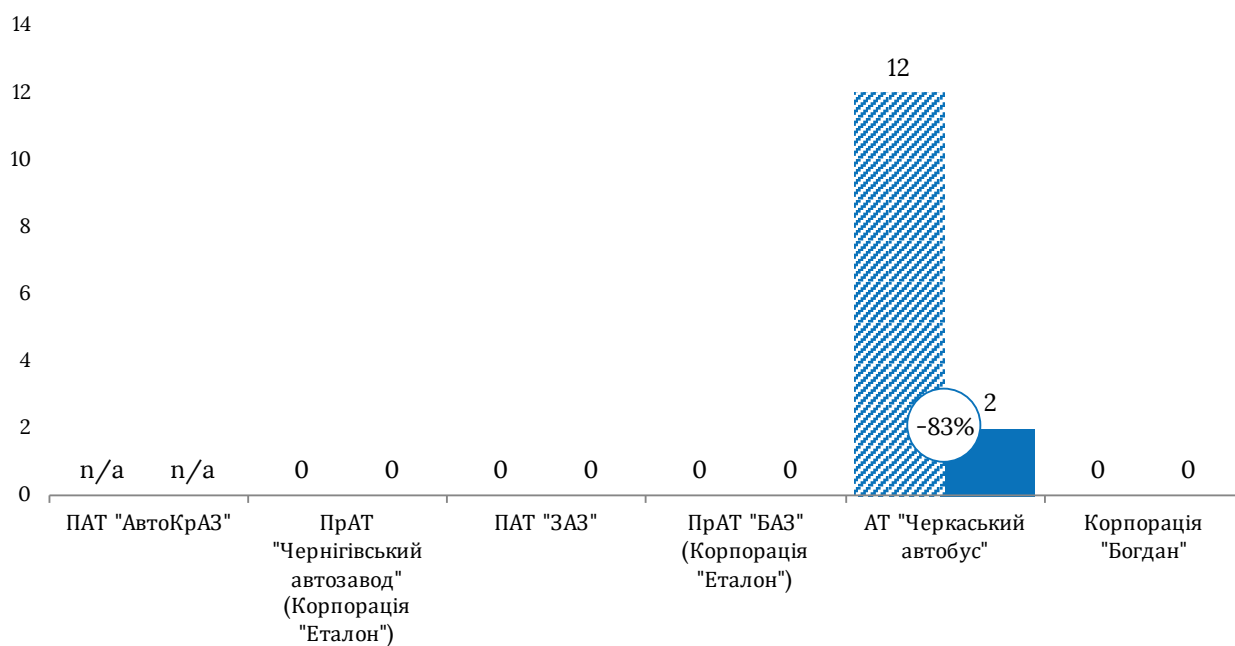


ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО



ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Жовтень 2018 - листопад 2018, шт. та % росту період до періоду)



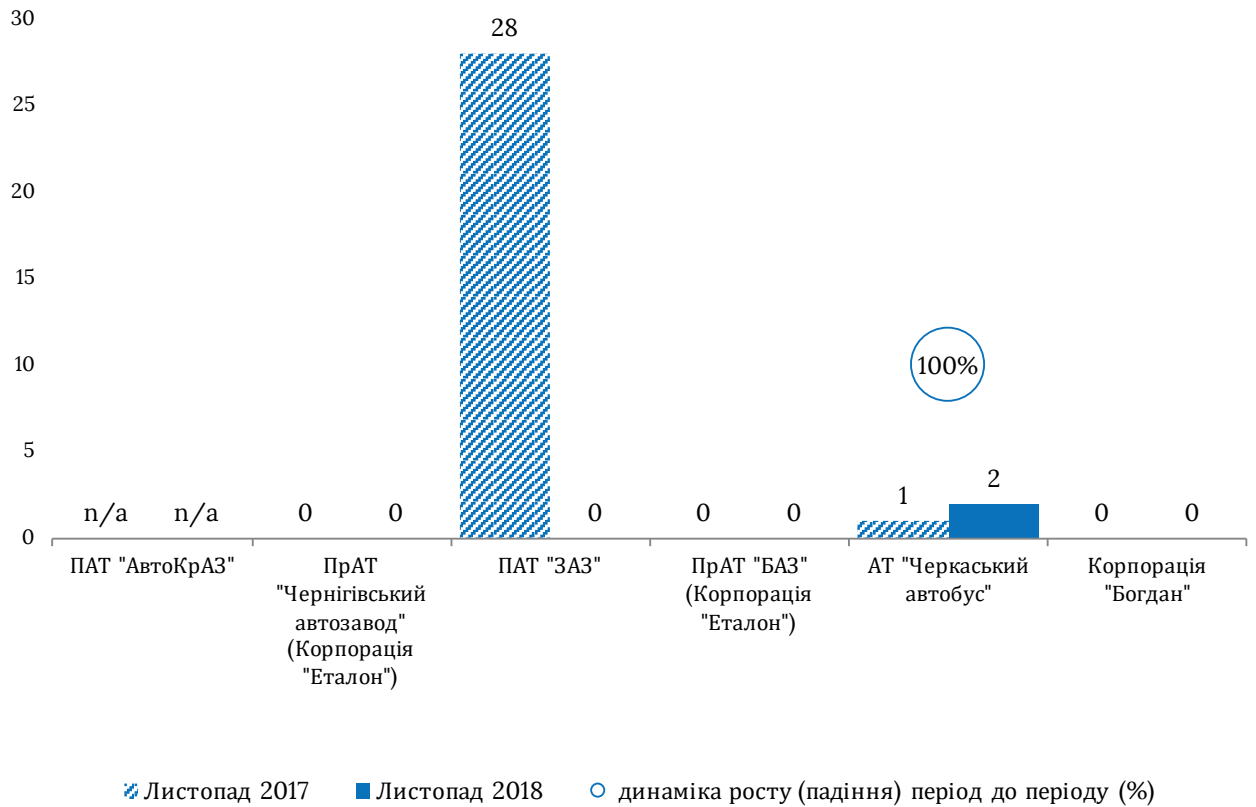
Жовтень 2018

Листопад 2018

динаміка росту (падіння) період до періоду (%)

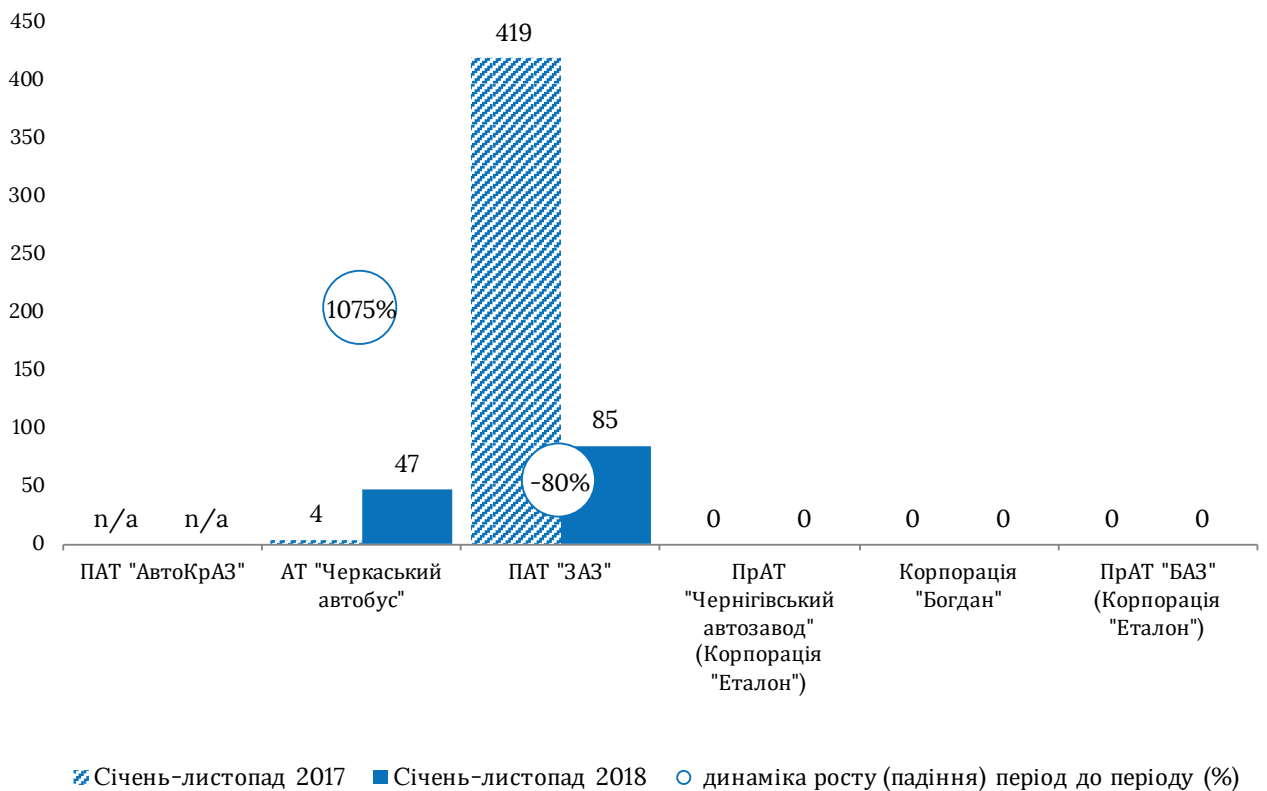
ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Листопад 2017 - листопад 2018, шт. та % росту період до періоду)



ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

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



ПРОДАЖІ

Як повідомляє AUTO-Consulting, новий закон №8487, який так швидко був прийнятий і введений в дію, все ж встиг позначитися і на показниках авто продажів в автосалонах. Частина покупців все ж була дезорієнтована і дилери змогли реалізувати трохи менше, ніж 7 тис. нових автомобілів. Це на 5% менше, ніж рік тому.

Але позиційну боротьбу ніхто не відміняв і на тлі таких тенденцій на українському ринку знову помінявся лідер. У листопаді брендом №1 став Renault, якому вдалося підвищити продажі на 7,65% і обійти Toyota.

На третю позицію вийшов Nissan, дилери якого наростили продажі на 15,6%. Скористалися заміщенням у конкурентів і в Kia, забезпечивши собі 4-е місце на авторинку. Досить стабільні були продажі Skoda, Hyundai, Mazda, а ось Volkswagen знизив свій результат на 26% в порівнянні з жовтнем і вибув з Топ-5. Зате загальний тренд на ринку дозволив поліпшити свої показники Mercedes-Benz і Mitsubishi. Обидва ці бренди тепер міцно позначилися в Топ-10.

Вдалим листопад став і для дилерів Peugeot, яким вдалося підвищити продажі на 11%, але лідером зі зростання в Топ-20 став Chery. Китайський бренд не тільки став найбільш продаваним серед китайських автомобілів, але і наполегливо пробивається до масових конкурентів, притому вже з новою «лінійкою» своїх авто.

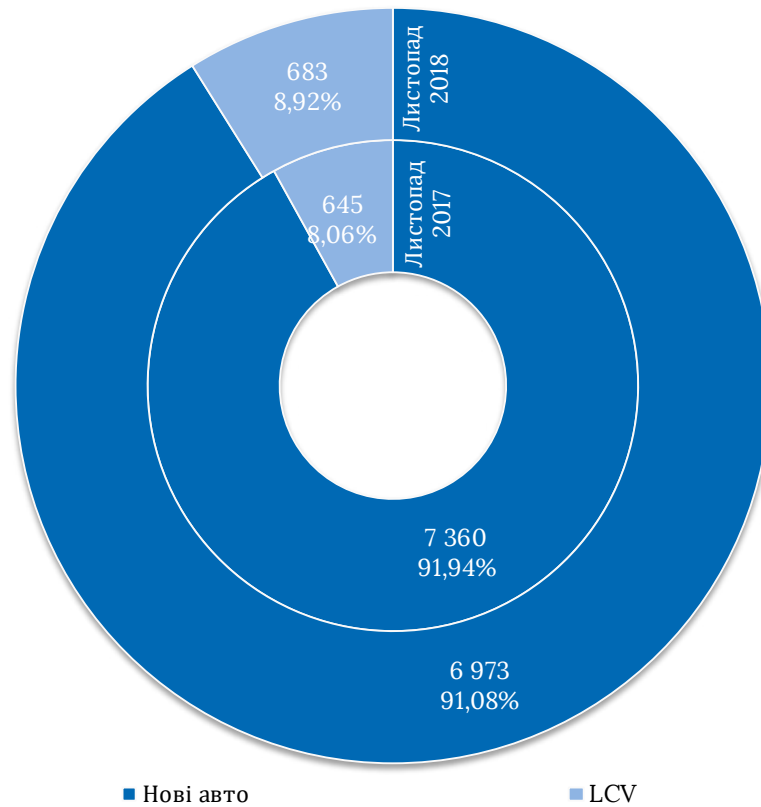
Несподівано поживалися і продажу українських ЗАЗів. Вони ще були на складах у дилерів після зупинки заводу і в листопаді знайшли своїх покупців.

З урахуванням нових ставок акцизу, український авторинок знову чекають трансформації, правда авто за новими ставками зможуть робити «погоду» вже ближче до весни. Поки ж дилери усіма силами намагаються розпродати багатокубові авто, імпортовані ще за колишніми вищими ставками.



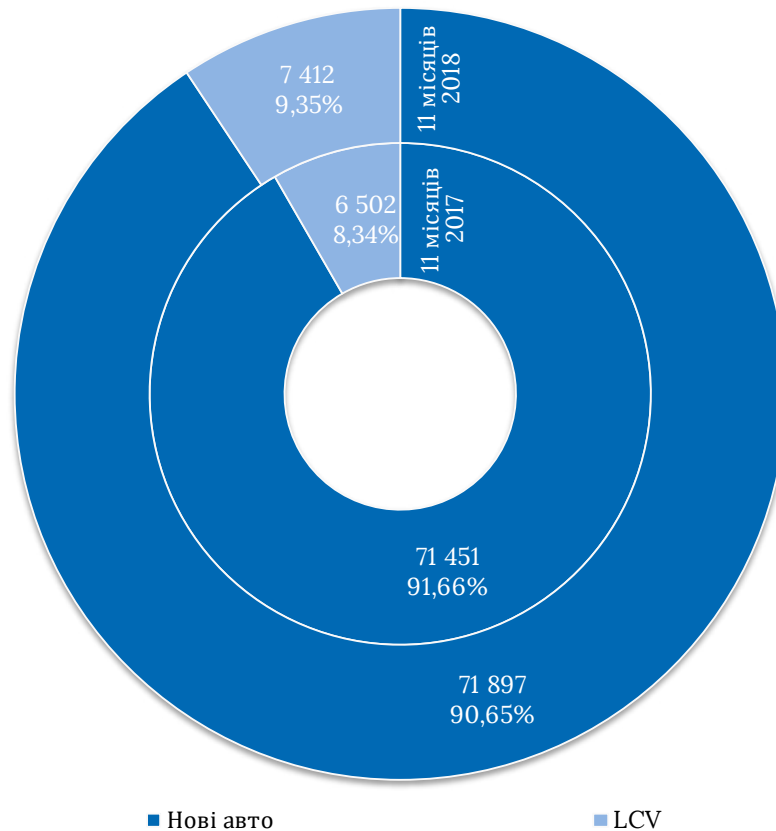
ПРОДАЖІ АВТО

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



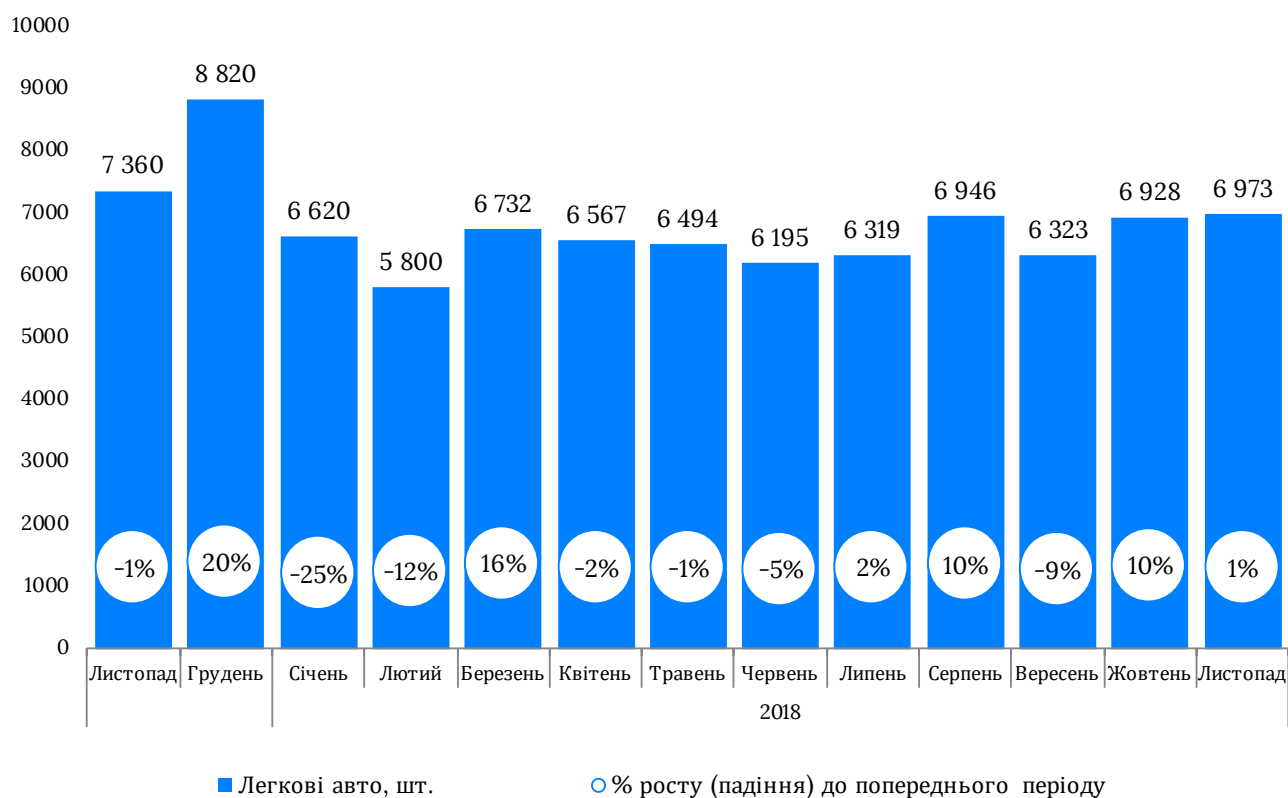
ПРОДАЖІ АВТО

(11 місяців 2018 р. та 11 місяців 2017 р., шт. та % ринку)



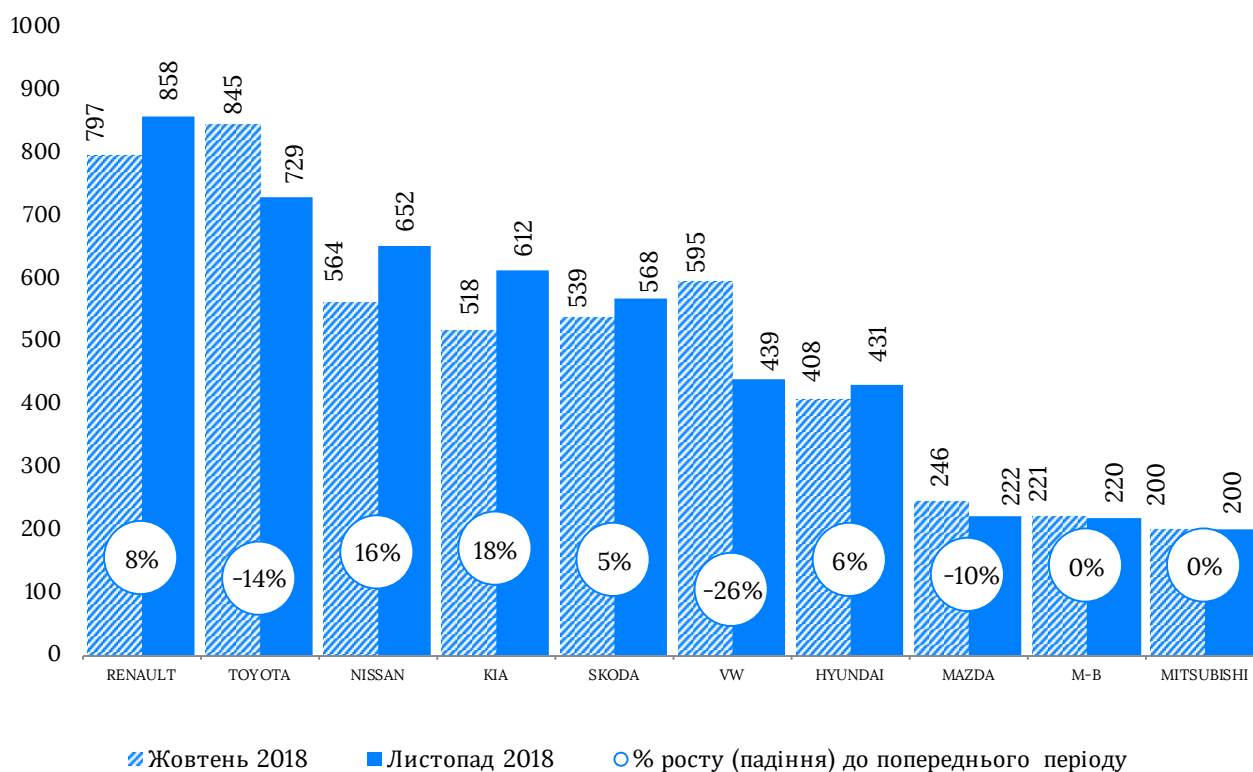
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(шт. та % росту до попереднього місяця)



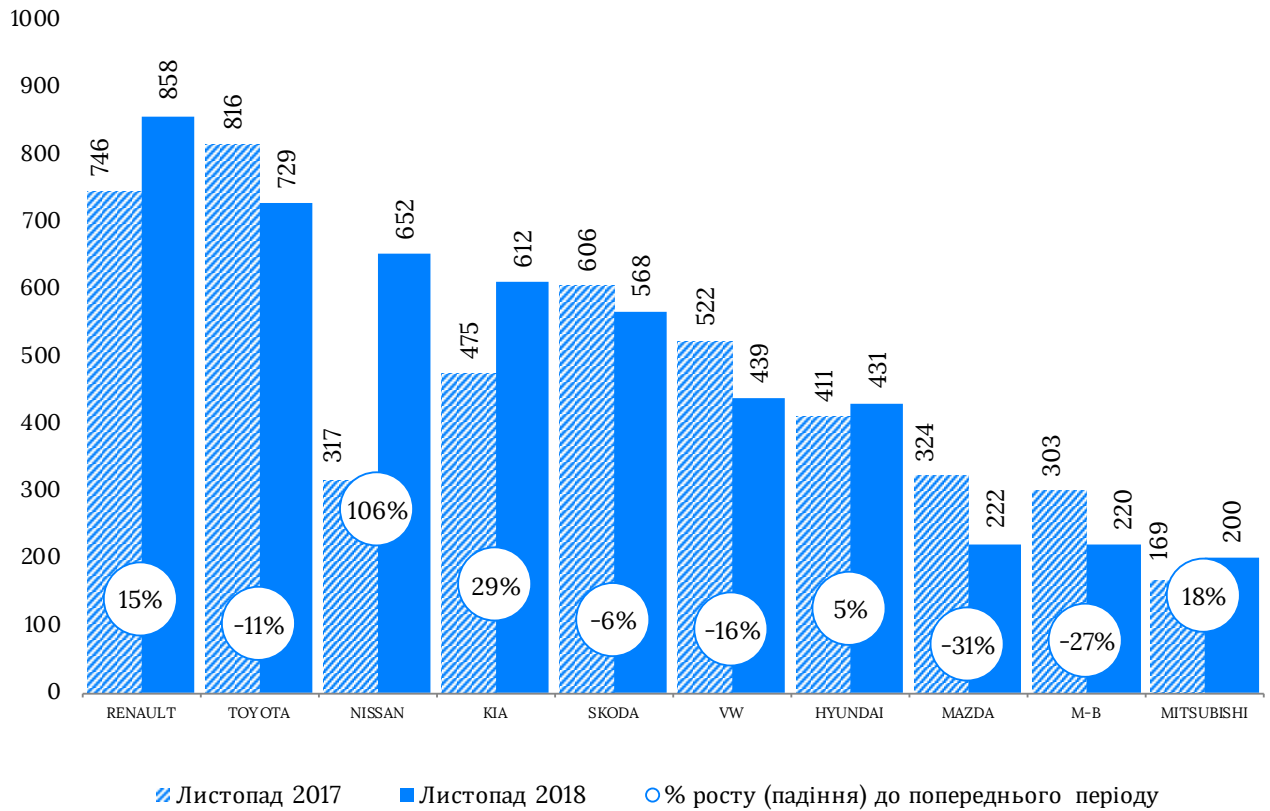
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(жовтень 2018 та листопад 2018, шт. та % росту період до періоду)



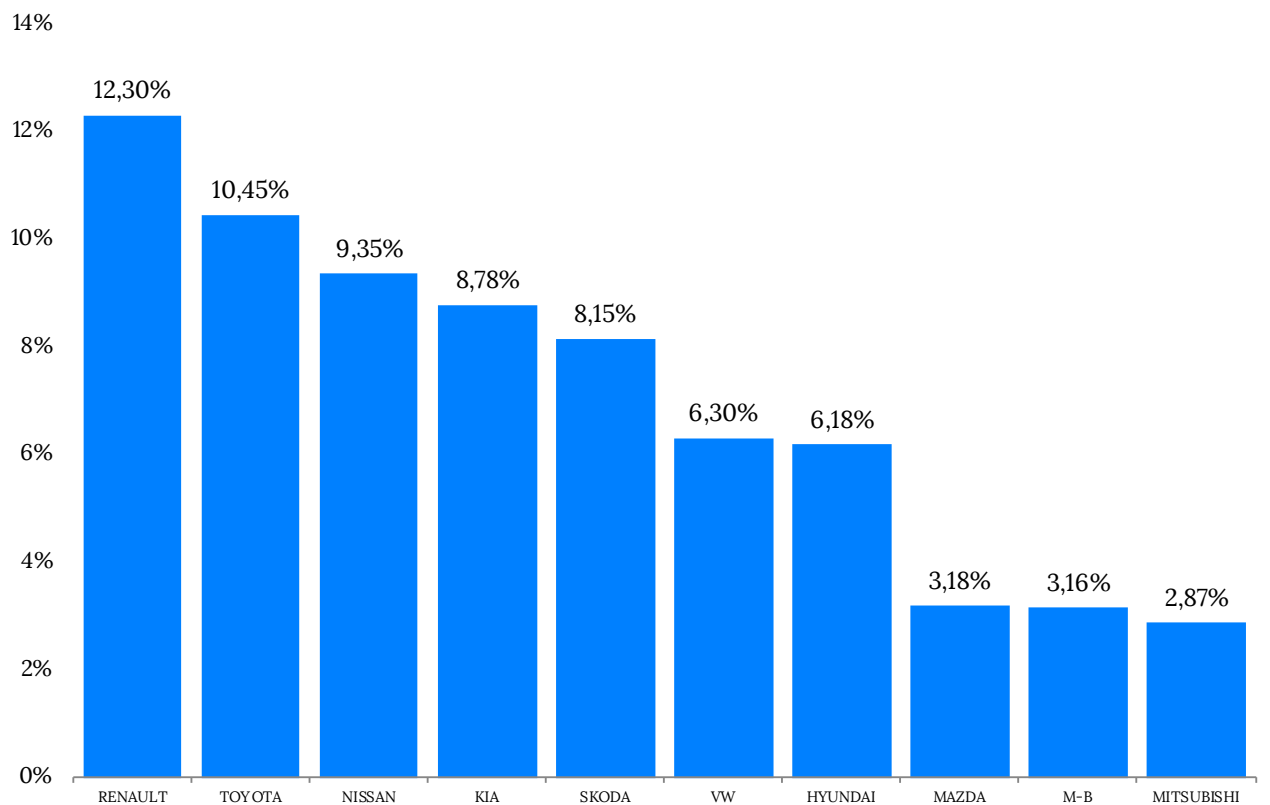
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

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



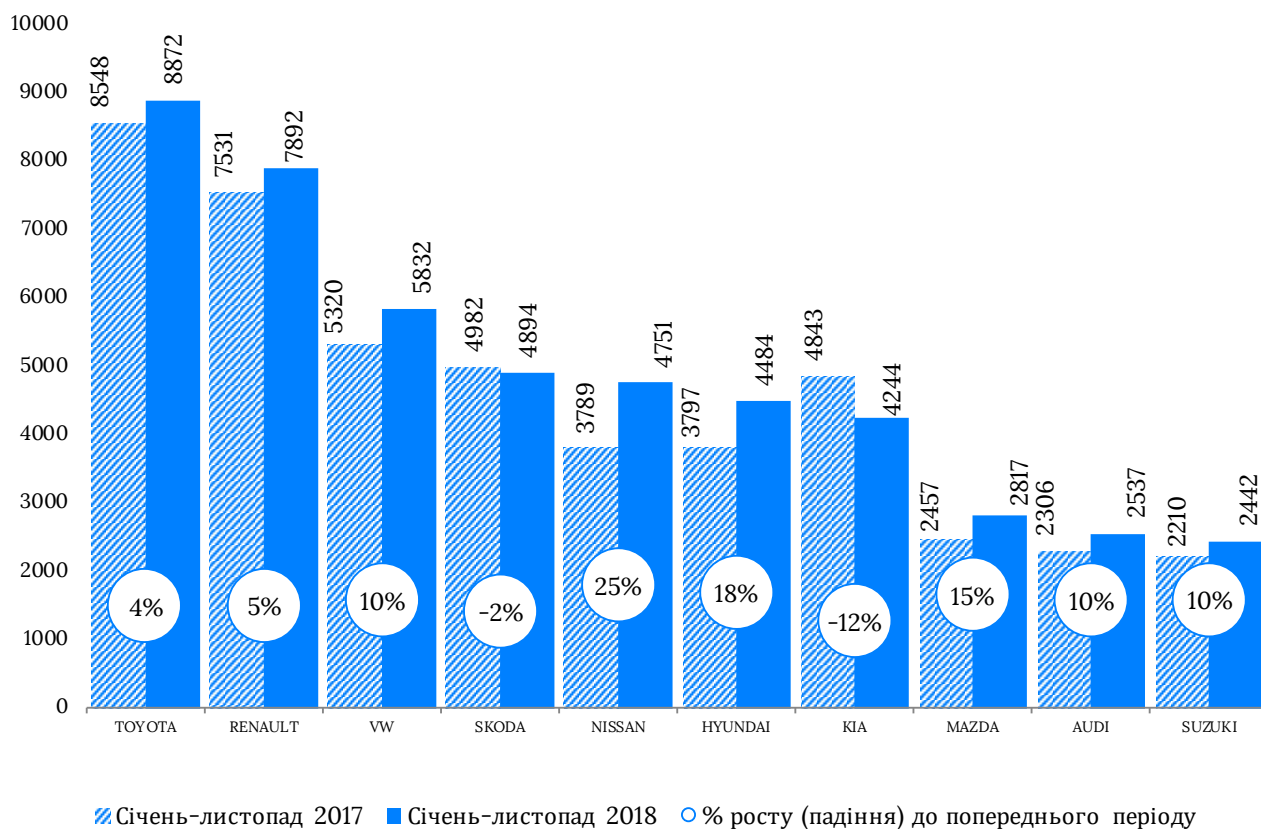
РЕЙТИНГ ПРОДАЖІВ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(листопад 2018, % від усіх проданих легкових авто)



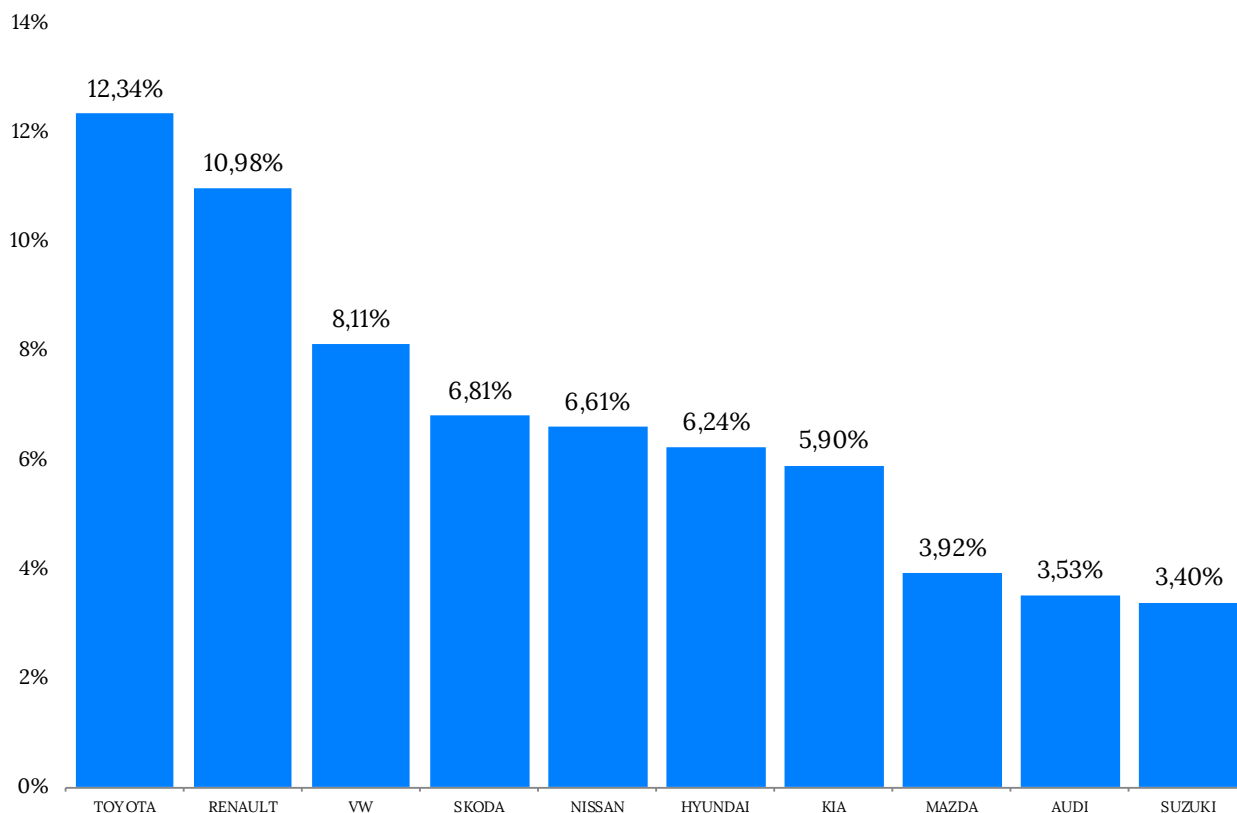
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

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



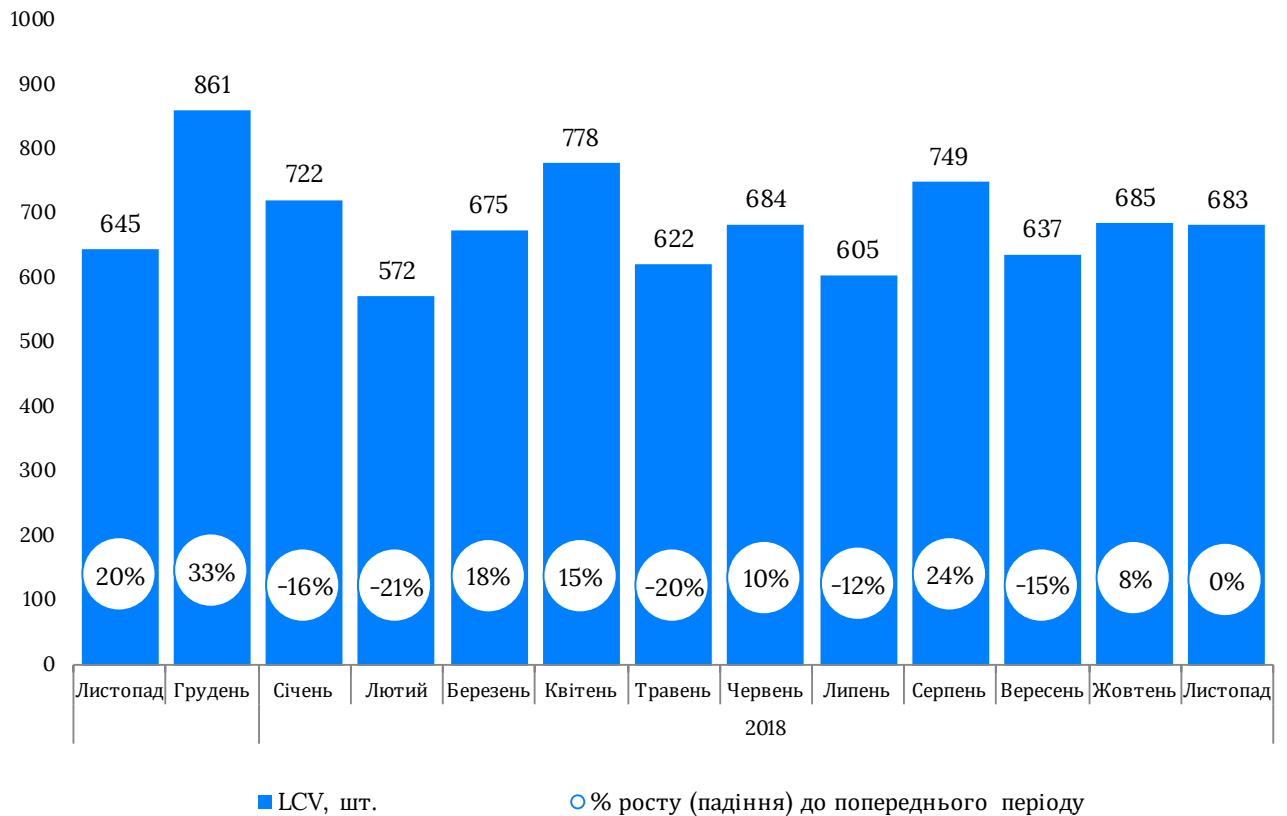
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

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



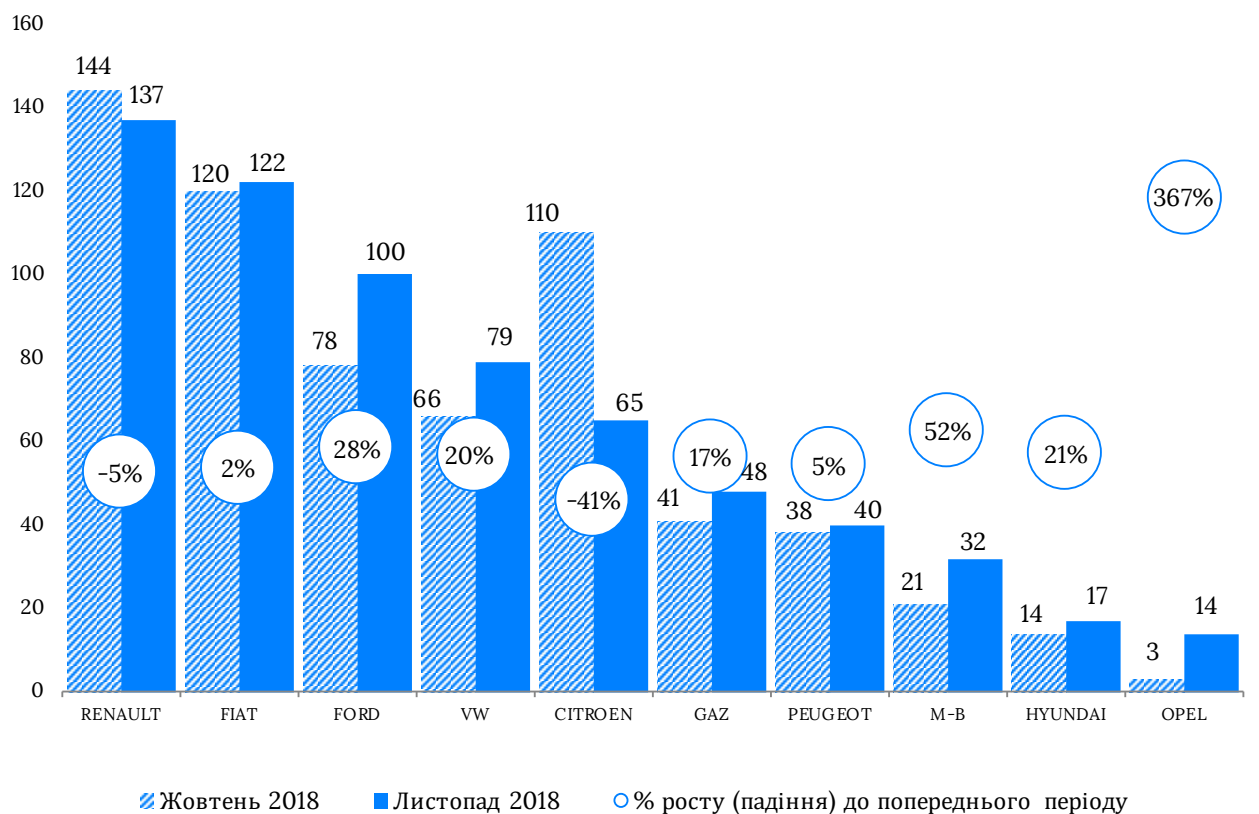
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(шт. та % росту до попереднього місяця)



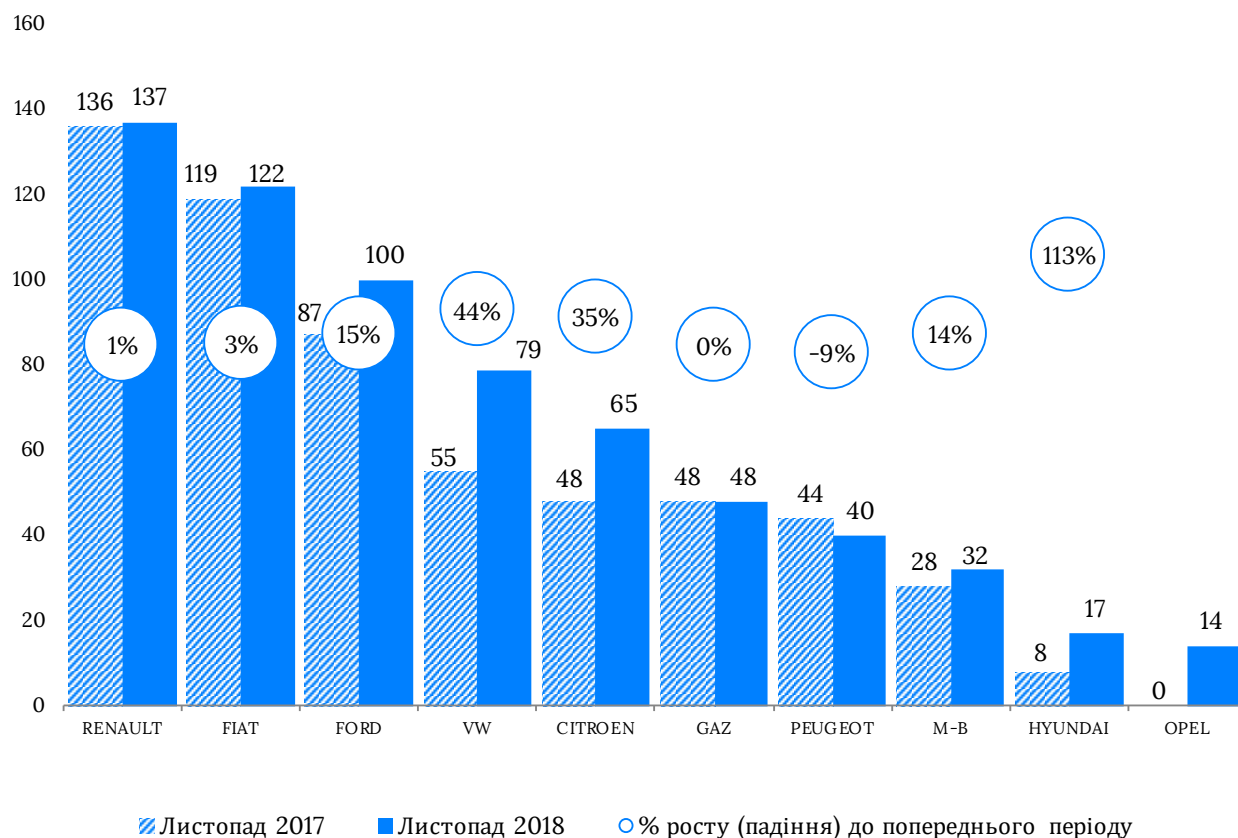
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(жовтень 2018 та листопад 2018, шт. та % росту період до періоду)



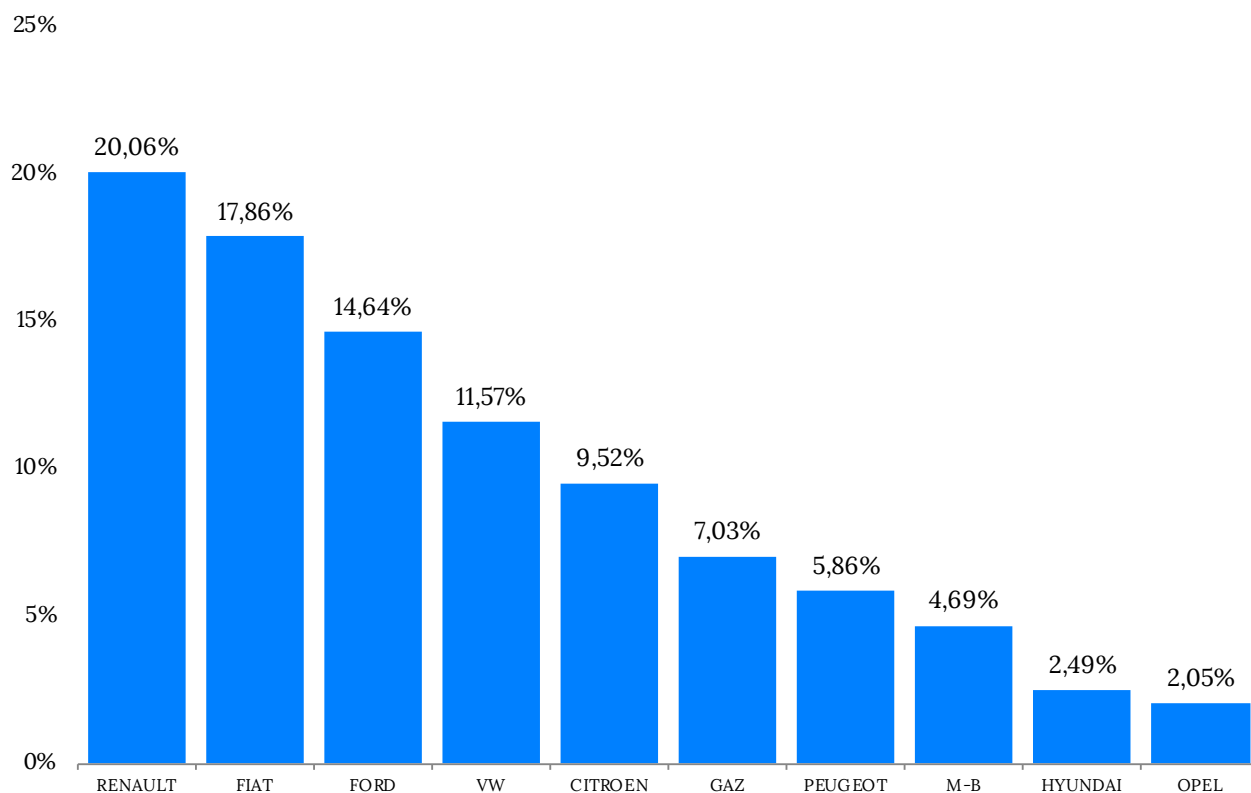
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

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



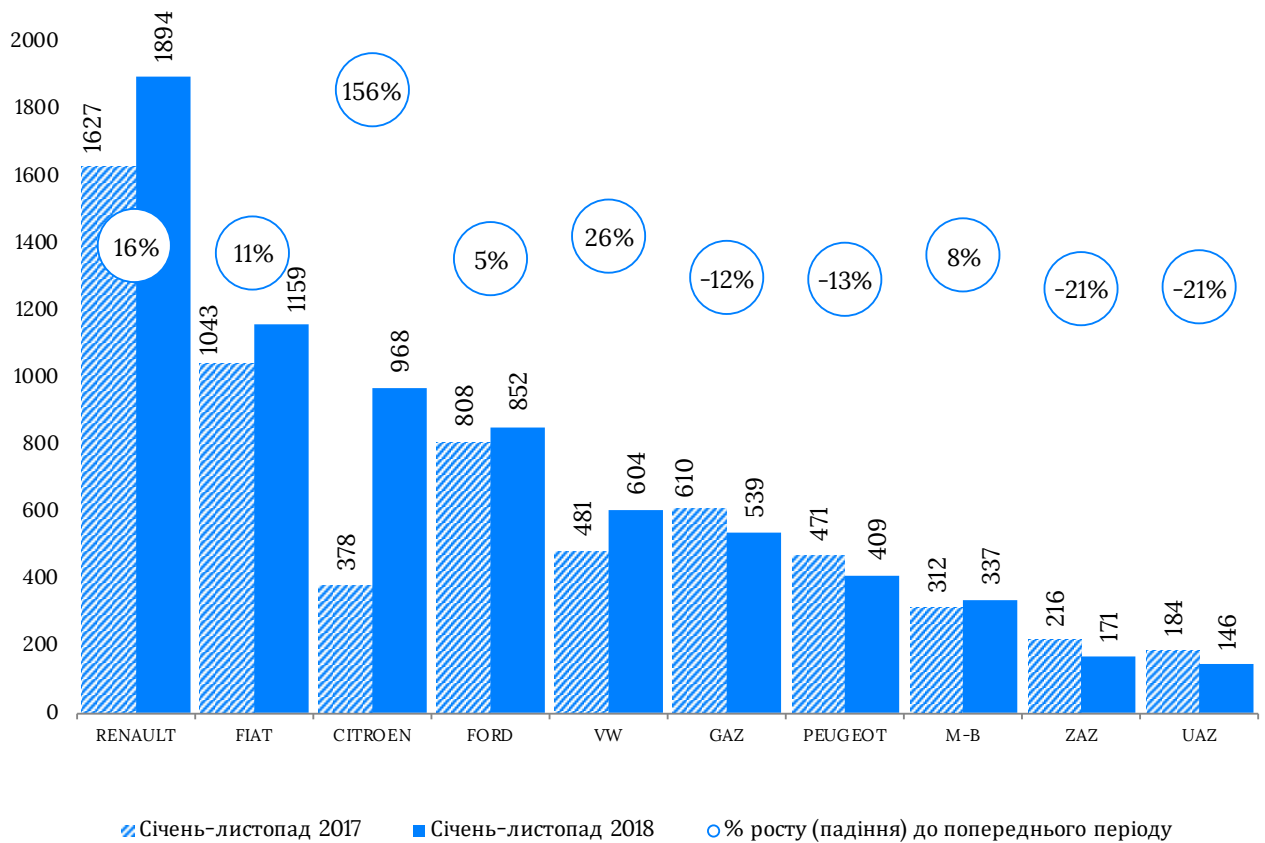
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(листопад 2018, % від усіх проданих LCV)



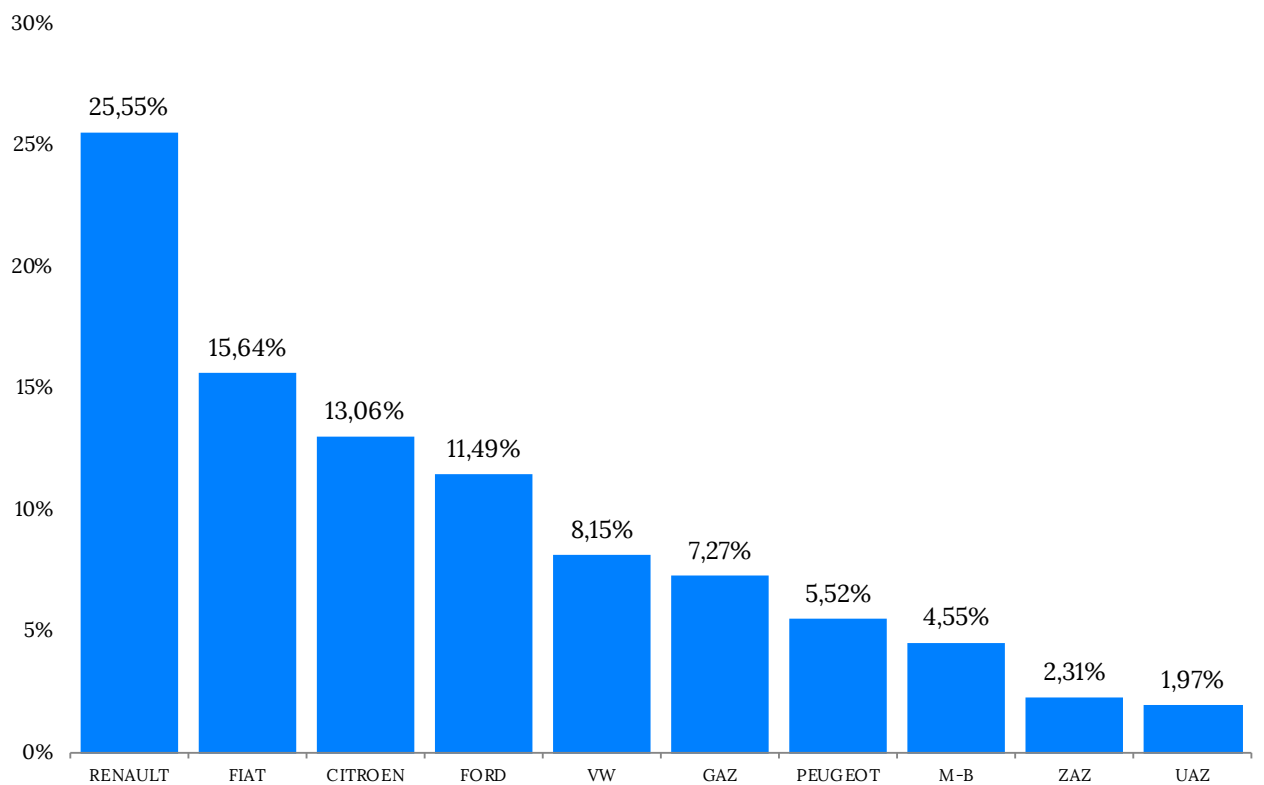
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

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



ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(січень-листопад 2018, % від усіх проданих LCV)





Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

№12 (65) від 26.12.18

**Офіційне видання Федерації роботодавців
автомобільної галузі України**

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

Росповсюджується безкоштовно в електронному вигляді.