



ФЕДЕРАЦІЯ РОБОТОДАВЦІВ
АВТОМОБІЛЬНОЇ ГАЛУЗІ

№63 (68) ВІА 27.03.19

Review

AUTOMOTIVE INDUSTRY

ОМИНУТИ НЕ МОЖНА ІНВЕСТУВАТИ

Здається, великі інвестори вже визначилися, чи вкладати гроші в Україну. І визначилися не на нашу користь.

В РЯДАХ ПРИБУЛО

В Україні відкриваються нові заводи з виробництва автомобільних комплектуючих.

ЩО, ДЕ, СКІЛЬКИ?

В Україні на 7 електромобілів одна зарядна станція.

ДО МАЙБУТНЬОГО ГОТОВІ

КPMG оприлюднила рейтинг готовності країн до появи на вулицях безпілотних авто.



Review

AUTOMOTIVE INDUSTRY

№3 (68) від 27.03.19

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: skoda-auto.ua

ЗАМІСТЬ ПЕРЕДМОВИ

Цього місяця інформаційний простір сколихнула новина про можливе перенесення збірки автомобілів Škoda з України до Сербії. І хоча саме з цього приводу побоювання не підтвердилися, тим не менш, назріли вагомні приводи задуматися і нарешті щось змінити в існуючій парадигмі інвестиційної конкурентоспроможності країни.

Заводи з виробництва авто Jaguar Land Rover в Словаччині (1,4 млрд євро), BMW в Угорщині (1 млрд євро), Škoda – потенційно в Сербії (1,4 млрд євро), завод з виробництва електромобільних акумуляторів у Польщі (200 млн євро)... Це далеко не повний список вже вкладених або анонсованих інвестицій світових автоконцернів у розширення виробничих потужностей у Східній та Південно-Східній Європі за останній рік. То чому ж великі інвестори оминають Україну, попри наявність низки важливих переваг, таких як вигідна логістика та низька вартість робочої сили?

А справа в тому, що для залучення у країну інвестора, цього замало. Адже іноземним інвесторам потрібно запропонувати умови як мінімум не гірші, ніж у сусідніх країнах.

Натомість в Україні досі не працюють митні та податкові стимули для діяльності індустріальних парків, хоча відповідні законопроекти було прийнято в першому читанні ще у 2016 році. А попри проактивну позицію Міністерства інфраструктури України та реєстрацію в Парламенті вже більше року тому відповідних законопроектів – досі не втілено в реальність анонсовану 15-річну Стратегію

розвитку ринку електромобілів. Депутати Парламенту, активно займаючись передвиборчим процесом та декларуючи підтримку економіки, досі не спромоглися знайти натхнення та час для розгляду законопроектів для підтримки виробництва електромобілів, які внесено до порядку денного ще на початку року. Та і навряд чи знайдуть скоро, адже на часі мовне питання, знову.... Тим часом, світова автомобільна індустрія впевнено крокує в електромобільне майбутнє, Україна ж залишається на місці і продовжує відігравати роль об'єкта, а не суб'єкта в цьому процесі.

Відтак, Україна багата на гарні ідеї, які, на жаль, часто залишаються лише на папері.

Хоча, в деяких сферах є «прогрес». Незважаючи на повну пасивність підтримки реального сектору економіки та відсутність промислової стратегії країни, в Україні активно лібералізується ввезення вживаних автомобілів, що фактично хаотизує формат автомобільного ринку, штовхаючи його все далі у тіньовий формат. Не дивно, що така поведінка на фоні вкрай високих вимог та «презумпції винності» до легального бізнесу, як і повсякчас нестабільне нормативно-правове та регуляторне середовище в цілому не додає привабливості в очах потенційних інвесторів.

А тим часом, шанс на розширення виробництва та інтеграцію на європейський ринок залишається тільки шансом, і з кожним роком він все більш примарний... як і шанс України залишитися у клубі автомобілебудівних країн в цілому.



ОМИНУТИ НЕ МОЖНА ІНВЕСТУВАТИ

Здається, великі інвестори вже визначилися, чи вкладати гроші в Україну. І визначилися не на нашу користь.

фото: skoda-storyboard.com

Škoda Auto, дочірня компанія Volkswagen Group, відмовилася від намірів створення свого нового мультибрендового заводу в Україні, повідомили в компанії «Єврокар».

Škoda Auto розглядає для цієї мети інші майданчики у Східній і Південно-Східній Європі, однак це рішення не пов'язане з наміром переміщення виробництва з України, тобто завод «Єврокар» продовжить складання автомобілів Škoda, повідомляє [Інтерфакс-Україна](#).

«Škoda як системоутворюючий автомобільний інвестор, визначаючи за дорученням Volkswagen Group потенційне місце для нового мультибрендового заводу, після ретельного аналізу скоротила вибір до чотирьох країн Східної і Південно-Східної Європи. Україні серед них немає. За офіційною інформацією Škoda Auto очікується, що остаточне рішення про майданчик буде прийнято протягом найближчих місяців. У відповіді на наш запит Škoda Auto також зазначила, що створення нового мультибрендового заводу, тим не менш,

не пов'язано з переміщенням виробництва з України», – повідомили в компанії.

У «Єврокарі» пояснили, що питання розширення виробничих потужностей в Volkswagen Group і в Škoda Auto зокрема назріло ще кілька років тому – на сьогодні заводи Škoda працюють зі 120%-м завантаженням потужностей, застосовуючи багатозмінний робочий режим.

«Ще в 2017 році Україну відвідав голова Škoda Auto, за результатами зустрічі якого з главою українського уряду був сформований ряд побажань до української влади в контексті розгляду України як зовнішньої виробничої площадки для Škoda з урахуванням зручної логістики, угоди про зону вільної торгівлі з ЄС, наявності підготовлених трудових ресурсів і більш низької вартості робочої сили (майже вдвічі) порівняно з європейськими країнами», – нагадали в компанії.

Однак, додають у «Єврокарі», за цей час Україною так і не були запропоновані умови, які привернули б потенційного інвестора.



«В Україні досі не працюють митні і податкові стимули для діяльності індустріальних парків, хоча відповідні законопроекти були ухвалені в першому читанні ще в 2016 році, не втілена в реальність анонсована 15-річна Стратегія розвитку ринку електромобілів, не розглянуті законопроекти для підтримки виробництва електромобілів, які внесені в порядок ще на початку року», – констатують у компанії.

Водночас, додають в «Єврокарі», активно лібералізується ввезення вживаних авто, фактично хаотизуючи авторинок і заганняючи все далі в тіньовий формат, тоді як до легального бізнесу пред'являються високі вимоги.

«Незважаючи на позитивний меседж про те, що Škoda не збирається переносити виробництво з України, висновок досить однозначний: на жаль, Україна не витримала конкуренції в боротьбі за великого інвестора. Можна сказати, що вона навіть не вступала в боротьбу... за EUR 1,4 млрд інвестицій, 5 тис. нових робочих місць і можливість виробництва 300 тис. автомобілів в рік з рівнем експорту EUR 4,5 млрд», – зазначають в «Єврокарі».

«Тож «Єврокар» як контрактний виробник автомобілів Škoda в Україні продовжує свою діяльність вже майже 20 років, а тим часом шанс на розширення виробництва і інтеграцію на європейський ринок залишається тільки шан-

сом, і з кожним роком він все більш примарним ... як і шанс України залишитися в клубі автомобілебудівних країн в цілому», – констатують в українській компанії.

ПрАТ «Єврокар» (Соломоново Закарпатської обл.) випускає легкові автомобілі з грудня 2001 року. Інвестиції в будівництво заводу склали \$250 млн. Сьогодні це фактично єдиний український виробник легкових автомобілів. У 2018 році «Єврокар» сформував українську статистику по їх виробництву, випустивши 5,659 тис. автомобілів Skoda – на 7,9% менше, ніж роком раніше.

Автомобілі Skoda в 2018 році зайняли четверту сходинку рейтингу продажів нових авто в Україні з часткою ринку в 7%.

Станом на третій квартал 2018 року, згідно з даними НКЦБФР, більш 68,84% акцій ПРАТ «Єврокар» володіє ПРАТ «Атолл Холдинг», бенефіціаром-контролером якого є Олег Боярин, ще 20% володіє ТОВ «Простір Капітал».

Як повідомлялося, в січні поточного року почесним головою наглядової ради ПрАТ «Єврокар» із завданням координації напрямку стратегічного розвитку компанії був обраний Вінфрід Фаланд (Winfried Vahland), який раніше обіймав керівні посади в концерні Volkswagen Group.



В РЯДАХ ПРИБУЛО

В Україні відкриваються нові заводи з виробництва автомобільних комплектуючих.

До кінця 2019 року німецька компанія Leoni AG, що має в Україні заводи з виробництва кабельних мереж для автомобілів у містах Стрий (Львівська обл.) і Коломия (Івано-Франківська обл.), планує відкрити третю чергу заводу в Коломиї. Про це повідомив директор заводу Руслан Грем, повідомляє [Інтерфакс-Україна](#).

«Сьогодні ми будемо додатково 12 тис. кв.м, які будуть введені в експлуатацію до кінця року. Зараз на заводі 1,5 тис. працівників з перспективою до 2022 року організувати до 3,5 тис. робочих місць», – сказав він.

За словами Грема, регіон на сьогодні забезпечений необхідною робочою силою, а на заводі в Стрию працює близько 5,5 тис. працівників.

«Щільність населення регіону на сьогодні дозволяє планувати майбутнє, оскільки регіон забезпечений робочою силою. Так, проблеми з кваліфікованими кадрами були, але для вирішення проблеми Leoni, зокрема, реалізує міні-проект розвитку дуальної освіти на базі Коломийського політехнічного коледжу», – зазначив директор.

Грем додав, що до місцевого бюджету компанія сплатила у 2018 році близько 27 млн грн, а до держбюджету – 215 млн грн податків.

Розширює свої виробничі потужності і американська компанія Jabil Circuit, яка інвестувала у будівництво другої черги заводу зі складання

електроніки в селі Розівка (Закарпатська обл.) \$16 млн. Про це повідомив журналістам генеральний директор Jabil в Україні Сергій Карцев.

За його словами, завод Jabil в Ужгороді – єдиний в Європі, що виробляє продукцію повного циклу, а також постійно розширює свої виробничі потужності.

Підприємство також співпрацює більш ніж із 20 університетами України, зокрема з 25 інженерними факультетами, в програму яких імплементують певні специфікації під роботу з Jabil.

65% обсягу випущеної на заводі продукції призначено для телекомгалузі. Також ужгородський завод виробляє продукцію для ринку «розумного дому», споживчі товари та товари для автомобільної галузі.

Компанія Jabil Circuit входить до трійки світових лідерів серед компаній з контактного складання. Компанія є розробником продуктивних рішень, надає повний промисловий дизайн, забезпечує виробництво, здійснює постачання та управління продуктами.

Нагадаємо, перша черга заводу Jabil на Закарпатті відкрилася в 2004 році, станом на початок 2019 року на заводі працювало близько 3 тис. співробітників.



ЩО, ДЕ, СКІЛЬКИ?

В Україні на 7 електромобілів одна зарядна станція.

Портал [HEVCars](#) за даними сервісу PlugShare опублікував статистику зарядних станцій в Україні.

Згідно зі статистикою сервісу, зарядні станції в Україні представлені в 3 категоріях:

- побутові (для домашнього використання);
- громадські (для суспільно доступу);
- з обмеженим доступом (для корпоративного сектора).

Кожна станція на сервісі є локацією (одне місце), на якому може бути кілька пунктів (точок) підключення. В Україні середня кількість зарядних пунктів на одній станції становить від 1 до 3.

Практично вся інфраструктура на сьогоднішній день в Україні представлена станціями з роз'ємами Type 1 (J1772) і розетками Type 2 (Mennekes) для прискореної зарядки змінним струмом і стандартом CHAdeMO для швидкої зарядки (європейський стандарт швидкої зарядки CCS Combo 2 почав з'являтися, але поки представлений переважно на зарядних станціях Києва).

Ймовірно в майбутньому Type 2 / CCS Combo 2 будуть встановлюватися активніше, так як

це загальноєвропейські стандарти роз'ємів, а в Україні офіційно вже продаються деякі електрокари таких брендів як BMW, Hyundai, Renault і Jaguar, які мають на борту Type 2 / CCS Combo 2 і в подальшому їх кількість буде тільки збільшуватися.

Сервіс Plugshare зазначає, що серед зазначених на карті України зарядних станцій деякі можуть бути непрацюючими, так що статистика може мати похибку, оскільки локація пункту зарядки забирається з карти тільки в тому випадку, якщо на сервісі впевнені, що станція не функціонує.

На сьогоднішній день в Україні налічується:

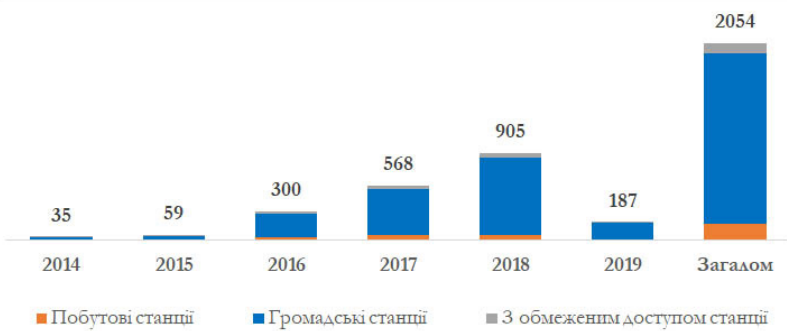
- 172 побутових (207 точок доступу);
- 1 773 громадських зарядних станцій (3 685 пунктів);
- 109 з обмеженим доступом (177 пунктів).

Всього в Україні налічується 2 054 зарядні станції з 4 069 точками підключення (з урахуванням зазначених, але не завжди працюючих станцій).

З 2014 року, коли сервіс PlugShare почав вести статистику, Україна демонструвала стабільне зростання кількості зарядних станцій, на рівні провідних європейських країн.



ЗАРЯДНІ СТАНЦІЇ В УКРАЇНІ



ЗАРЯДНІ ПУНКТИ В УКРАЇНІ



ЗАРЯДНІ СТАНЦІЇ І ПУНКТИ В УКРАЇНІ



Для порівняння: в 2014 році в Україні налічувалося всього 35 зарядних станцій усіх типів (33 громадських) з 38 точками підключення. Таким чином, за 5 років кількість зарядних станцій в Україні зросла більш ніж у 60 разів.

Якщо враховувати лютневу статистику електромобільного українського ринку (14 581 BEV + PHEV), то на одну зарядну станцію в Україні припадає 7 електромобілів або плагін-гібридів, або 3,5 на кожну зарядну точку.

Інфраструктура зарядних станцій зосереджена в основному у великих містах, а ось на міжміських маршрутах кількість зарядних пунктів, на жаль, вкрай обмежена. Можливо, не всі зарядні станції, які вже працюють, вказані на сервісі, так що ситуація може відрізнятись і в кращу сторону.



ДО МАЙБУТНЬОГО ГОТОВІ

KPMG оприлюднила рейтинг готовності країн до появи на вулицях безпілотних авто.

За Індексом готовності країн до використання автономного транспорту, складеним аналітиками KPMG, серед лідерів виявилися Нідерланди завдяки лідируючим позиціям у сфері реалізації транспортної політики, і Сінгапур, влада якого активно працює над тим, щоб сформувати і закріпити за цією країною статус центру розвитку безпілотного транспорту.

В Індекс увійшли п'ять нових країн – Чехія, Фінляндія, Угорщина, Ізраїль, Норвегія. При складанні Індексу 2019 року 25 країн оцінювалися з використанням 25 змінних, об'єднаних в чотири компоненти.



РЕЙТИНГ КРАЇН ЄВРОПИ за готовністю впровадження безпілотних автомобілів

	Нідерланди	25.05
	Сінгапур	24.32
	Норвегія	23.75
	США	22.58
	Швеція	22.48
	Фінляндія	22.28
	Великобританія	21.58
	Німеччина	21.15
	ОАЕ	20.69
	Японія	20.53

У компоненті «Політика і законодавство» розглядалися такі критерії, як наявність спеціального відомства або підрозділу, що спеціалізується на питаннях автономного транспорту, якість регулювання, кількість пілотних проєктів, що фінансуються з бюджету, а також оцінювалися готовність регуляторів до загальних змін, робота законодавчих органів і ефективність правових систем, відкритість до обміну даними.

Лідирує в цьому компоненті Сінгапур з оцінкою 7,85.

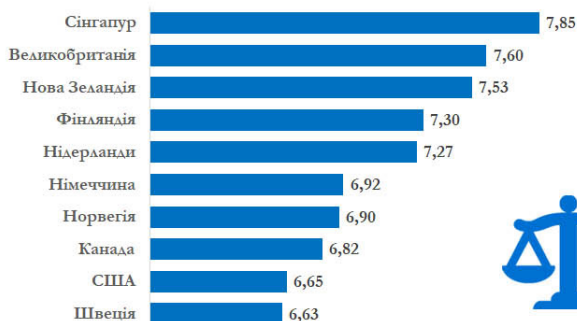
За підсумками оцінки компонента «Технології та інновації» Ізраїль (5,38) став безумовним лідером, отримавши високі бали за такими показниками, як партнерські відносини в галузі, кількість головних офісів компаній, що займаються розробкою систем автономного управління транспортом, і обсяг інвестицій у розвиток безпілотних технологій.

Розрахунки по компоненту «Інфраструктура» виконувалися на основі тих же шести змінних, що і в минулому році: щільність мережі станцій зарядки електромобілів, розвиненість і якість послуг мобільного Інтернету, покриття мережі покоління 4G, якість автомобільних доріг, рівень інфраструктури по всьому ланцюжку логістичних послуг, а також готовність до змін в частині технологічної інфраструктури. За підсумками оцінки лідирують Нідерланди (7,72).

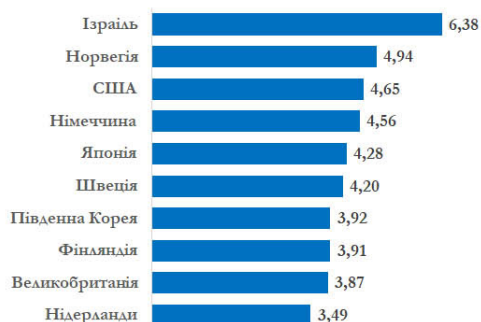


ТОП-10 КРАЇН ЄВРОПИ за готовністю впровадження безпілотних автомобілів

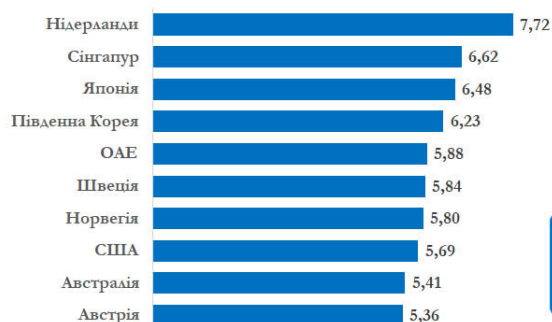
ПОЛІТИКА І ЗАКОНОДАВСТВО



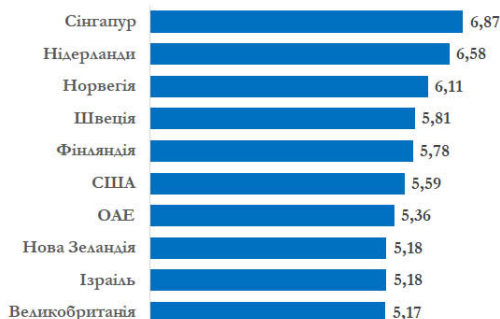
ТЕХНОЛОГІЇ ТА ІННОВАЦІЇ



ІНФРАСТРУКТУРА



РІВЕНЬ СПРИЙНЯТТЯ СПОЖИВАЧАМИ



Сінгапур набрав найбільшу кількість балів за результатами оцінки компонента «Рівень прийняття споживачем», в тому числі завдяки тому, що все населення міста-держави проживає в районі випробування безпілотних автомобілів. Згідно з опитуванням споживачів, проведеного в кожній з 25 країн, жителі Індії,

Мексика найбільш схвально ставляться до ідеї використання автономного транспорту, а ось британці взагалі не розглядають таку можливість.

Нідерланди у загальному рейтингу посіли 1-ше місце. Експерти оцінили, що країна є прикладом того, як треба готувати решту держав до впровадження нового транспорту.

Якщо розглядати окремі пункти, то Нідерланди посіли 2-ге місце за індексом прийняття громадянами автономного транспорту, 5-те – за законодавчим регулюванням, крім того, країна отримала високі результати з багатьох індивідуальних пунктів, наприклад, частка ринку електромобілів.

Важливу роль зіграла і влада країни, яка планує в найближчому майбутньому мати не менше сотні безпілотних вантажівок, які здійснюватимуть міжнародні перевезення до Німеччини та Бельгії. На додачу до цього, Мініфраструктури анонсувало підключення самохідних авто до мережі 5G та встановлення 1200 розумних світлофорів. Експерти врахували і той факт, що минулого року в країні було дозволено експериментальне використання автономних транспортних засобів.

У **Сінгапурі** влада відкрила спеціалізований центр передового досвіду в галузі тестування та вивчення самохідних транспортних засобів.

У 2019 році в країні будуть прийняті нові правила дорожнього руху, які враховуватимуть безпілотні авто. Влада оголосила, що у трьох районах Сінгапуру будуть запроваджені безпілотні автобуси.

Втім, за індексом технологій та інновацій країна має відносно низький показник і посідає лише 15-те місце. На додачу Сінгапур обкладає високими податками власників звичайних автомобілів, що має посприяти поширенню електрокарів та безпілотників.

Норвегія, яка посіла в рейтингу почесне 3-тє місце, 1 січня 2018 року дозволила тестування безпілотних транспортних засобів на дорогах загального користування. У травні минулого року в країні були запуснені автономні автобуси. Проте законодавством передбачено, щоб на початкових етапах за кермом все ж був присутній водій, а також встановлено максимальну швидкість у 12 км на годину.

Норвегія має найбільший ринок електрокарів у світі, що посприяло потраплянню країни на 2-те місце за індексом технологій та інновацій. Популярність електрокарів у Норвегії зумовлена щедрими податковими пільгами, безкоштовними зарядними станціями та дешевою електроенергією.

KPMG також склав хронологію **головних подій 2018 року** у сфері розвитку безпілотного транспорту:

Січень: Влада Норвегії на законодавчому рівні схвалила проведення випробувань автономних транспортних засобів на дорогах загального користування, а в кінці року в деяких населених пунктах з'явилися послуги з перевезення пасажирів на безпілотних мікроавтобусах.

Лютий: Уряд Китаю надав офіційний дозвіл на проведення перших випробувань безпілотних автомобілів на дорогах загального користування.

У Німеччині підписано коаліційну угоду про створення нового уряду, в планах якого до 2021 року розробити і прийняти законодавство, яке регламентує питання експлуатації автономних транспортних засобів.

Березень: Міністр інфраструктури Нідерландів оголошує про створення нормативно-правової бази для експлуатації автономних транспортних засобів, зокрема мова йде про введення аналога водійських прав для автомобілів-безпілотників і продовження співпраці із запуску колон безпілотних вантажівок.

У штаті Арізона (США) безпілотний автомобіль на смерть збив пішохода під час випробувань.

Квітень: Департамент транспортних засобів штату Каліфорнія дав дозвіл на проведення випробувань безпілотних транспортних засобів без водія.

Травень: Комісар Європейської комісії у справах транспорту оголошує про намір прийняти загальноєвропейські норми, які регулюватимуть питання використання автономного транспорту і здійснення інвестицій в розвиток вулично-дорожніх та телекомунікаційних мереж.

Червень: Японський уряд заявив про намір провести випробування автономних транспор-

тних засобів на дорогах загального користування, щоб пропонувати послуги безпілотного транспорту під час Олімпіади, яка буде проводитися в Токіо в 2020 году.

Липень: Американська компанія Ford заявила про створення окремого підрозділу з виробництва безпілотних автомобілів і плани інвестувати 4 млрд дол. США в безпілотні проекти до 2023 р.

Uber завершує розробку безпілотних вантажівок, щоб сконцентрувати свої зусилля на безпілотних легкових автомобілях.

Серпень: Парламент Великобританії ухвалив закон про відповідальність страхових організацій за шкоду, заподіяну автономними транспортними засобами, а в цей час російська компанія «Яндекс» оголосила про запуск тестового сервісу безпілотного таксі в Іннопольсе.

Уряд Австралії створює Управління з питань розвитку інноваційних технологій транспорту (Office of Future Transport Technologies) для підготовки до впровадження безпілотних автомобілей.

Жовтень: Компанія Waymo оголосила про запуск комерційного сервісу автономних пасажирських перевезень, послугами якого поки можуть скористатися тільки жителі Фінікса – столиці американського штату Арізона.

Листопад: Автовиробник Ford, ритейлер Walmart і стартап Postmates домовилися про створення партнерства з розробки сервісу безпілотної доставки товарів на території США.

Грудень: Шведський стартап і німецька логістична компанія найближчим часом очікують отримання офіційного дозволу регулюючих органів для запуску безпілотних вантажівок на дороги загального користування.

Таким чином, у світі робляться активні кроки для підготовки і впровадження безпілотного транспорту. В найближчі кілька місяців і років, які явно будуть дуже насиченими, уряди багатьох країн мають намір докласти всіх зусиль для підвищення ефективності діючої політики, привабливості для інвестицій, доступності необхідної інфраструктури та готовності споживачів до інновацій, як того вимагають нові технології.



НАСТУПАЮТЬ НА П'ЯТИ

Через шість років електрокари зрівняються за ціною з бензиновими авто.

Завдяки падінню цін на найважливіші компоненти акумуляторів електрокари будуть дешевшати так само стрімко, як сонячні панелі, стверджують аналітики. А літій і кобальт зовсім не завжди будуть обов'язковими і дефіцитними компонентами батарей, пише [Hightech.plus](#).

Аналітики Wall Street Journal вказують, що з початку 2019 року ціни на літій і кобальт – обов'язкові для виготовлення акумуляторів метали – різко знизилися. При цьому ринок електромобілів поки перебуває на піднесенні – тільки в 2018 році продажі EV виросли на 64%.

Ціна на кобальт впала на 30% з початку року і досягла мінімуму за останні два роки. А в порівнянні з піковим значенням квітня 2018 вона знизилася на 60%. Літій також з кожним місяцем падає в ціні. У січні він досяг рекордного мінімуму за останні кілька років.

Раніше вчені прогнозували гостру нестачу металу – очікувалося, що його запаси вичерпаються в 2020-і роки. Компанії почали стрімко нарощувати обсяги видобутку, а кількість нелегальних шахт зростає. Найбільший гравець на кобальтом ринку – Glencore Plc – збільшив видобуток з 27 тонн у 2017 році до 42 тонн в 2018.

Однак похмурі прогнози не збулися, а пропозиція не породила підвищений попит. В результаті ціни знизилися, а котирування акцій видобувних компаній впали – в деяких випадках на 50-80%. За прогнозами аналітиків

Citigroup, завдяки недавньому зростанню виробництва надлишок кобальту на ринку збережеться аж до 2022 року.

Експерти вважають, що в результаті знизяться ціни на електромобілі. Глава енергетичної компанії Enel X Франческо Вентурини наводить як приклад індустрію сонячних панелей. Там ціни на сировину стабільно падали кілька років. Так, в 2008 році кілограм полікристалічного кремнію обходився в \$450, а в 2009 – вже в \$70. В результаті з 2010 року сонячні панелі подешевшали на 84%. Ринок електромобілів очікує той же сценарій.

Вентурини прогнозують, що до 2025 року електрокари будуть коштувати в розробі стільки ж, скільки звичайні автомобілі з ДВС. Експерт допускає, що до цього часу вчені знайдуть альтернативу літій і кобальту і будуть створювати акумулятори нового типу. Прорив в технологіях – справа часу, адже вже зараз автовиробники інвестують в електротранспорт мільярди. У найближчі 5-10 років обсяг інвестицій перевищить \$300 млрд, впевнений глава Enel X.

Багато інженерів вже почали скорочувати частку кобальту в складі акумуляторів. Так, Panasonic планує двічі зменшити вміст дорогого металу. А винахідник Кенан Сахін оголосив, що знизить відсоток кобальту в акумуляторних катодах до 4% з поточних 20%. Tesla планує повністю відмовитися від кобальту в майбутньому – про це Ілон Маск заявив ще влітку 2018 року.



ГРОШІ В РОЗЕТКУ

Автовиробники у ФРН інвестують за три роки 60 мільярдів євро в електромобілі.

У наступні три роки в електромобільність та дигіталізацію німецької автовиробники інвестують десятки мільярдів євро. Споживачам обіцяють представити вибір у 100 моделей електромобілів, повідомляє [DW](#).

Незадовго до відкриття Женевського автосалону в німецькій автомобілебудівній промисловості заявили про потужні інвестиції в обсязі 60 мільярдів євро у наступні три роки в електромобільність та дигіталізацію. Як зазначив 2 березня президент Спілки автомобільної промисловості (VDA) ФРН Бернгард Маттес (Bernhard Mattes), до трансформації в галузі вирішили підійти з наступальною тактикою.

За його словами, із зазначеної суми понад 40 мільярдів вкладуть у розвиток електромобільності, а ще 18 мільярдів – у дигіталізацію, розробку під'єднаних до інтернету та самокерованих автомобілів. Німецькі автовиробники у зазначений період пропонують розширити палітру запропонованих споживачам електромобілів до близько 100 моделей.

«Електромобільність в Європі набирає обертів. У іншому разі не вдасться досягнути поставлених Євросоюзом цілей щодо скорочення до 2030 року викидів вуглекислого газу», – додав Маттес, якого цитує агентство Reuters. За його словами, з огляду на показник ВВП на душу населення Німеччина та низка інших європейських країн повинні мати вищу част-

ку електромобілів серед нових зареєстрованих авто. А тому необхідно активно розвивати інфраструктуру для заряджання електромобілів та стимулювати придбання елетрокарів, вважає Маттес.

Женевський автосалон відкрився 7 березня. Прорив у сфері електромобільності буде його головною темою.

Нагадаємо, у Німеччині з 2016 року уряд та автовиробники виплачують споживачам премію при купівлі електрокарів та гібридних автомобілів у розмірі чотирьох та трьох тисяч євро відповідно. У січні 2019 року в уряді ФРН повідомили, що з початку дії цієї програми надійшла 91 тисяча заявок на отримання премій, із яких дві третини – на купівлю електроавтомобілів. Близько 50 тисяч заявок подали компанії, 40 тисяч – приватні особи.

Дослідницька компанія Bloomberg NEF (New Energy Finance) опублікувала свіжий прогноз розвитку сегмента електромобілів. За даними компанії, в даний момент на Землі налічується майже 5 млн електромобілів, включаючи автобуси та інші комерційні моделі.

За прогнозом дослідників, в 2019 році продадуть ще 2,6 млн електромобілів, що збільшить їх загальну кількість до позначки 7,6 млн штук. Таким чином, компанія прогнозує зростання всього на 40%, тоді як в 2018 році ринок показав помітно більш активне зростання в районі 70%.

Форум «Відповідальний діалог бізнесу та політиків»

Форум став майданчиком, на якому кандидати на посаду Президента України презентували та обговорили із лідерами вітчизняного бізнесу своє бачення реформ, необхідних для економічного розвитку країни.

Круглий стіл «НУО та бізнес: докладний огляд непростих відносин»

Представлено результати проведеного ІЕД дослідження на тему «Іноземні недержавні фонди в Україні: напрями та масштаби діяльності».

Зустріч бізнес-активу з Головою Державної регуляторної служби України Ксенією Ляпіною з обговорення актуальних питань нагляду (контролю)

З 2018 року закладено багато напрацювань, основними є розроблення критеріїв, за якими оцінюється ступінь ризику від провадження господарської та розроблення уніфікованих форм актів, що складаються за результатами проведення як планових, так і позапланових перевірок.

Спільне засідання митних комітетів Громадських рад при Міністерстві фінансів та при Державній фіскальній службі України

Міжвідомчою робочою групою з питань реформування ДФС було підготовлено та направлено до Міністерства економічного розвитку та торгівлі та до Мін'юсту проект Положення про державну митну службу та проект Положення про державну податкову службу з врахованими зауваженнями.

Стартував проект «Відкриті лекції топ-менеджерів для студентів УжНУ»

Метою проекту є інтеграція студентів в практичний курс менеджменту та підприємництва для формування нової генерації професіоналів та збереження кадрового потенціалу в регіоні.

НОВИНИ ФЕДЕРАЦІЇ



ВИРОБНИЦТВО

За попередніми даними асоціації «Укравтопром», кількість випущених українськими заводами автотранспортних засобів в лютому обмежилася 314 одиницями.

Таким чином, від свого лютого результату річної давності український автопром відстав на 56 відсотків.

Легковий підрозділ національного автопрому закінчив місяць падінням більш ніж в 2,5 рази порівняно з лютим 2018 року. А вся статистика по легкових автомобілях знову була сформована тільки великовузловим складанням на закарпатському підприємстві «Єврокар».

Лютове виробництво вантажних автомобілів (без урахування АвтоКрАЗу, який перестав розкривати інформацію про своє виробництво з серпня 2016 року) склало всього 5 одиниць, що в 7 разів менше ніж роком раніше.

Автобусне виробництво скоротилося на 11%, до 71 шт.

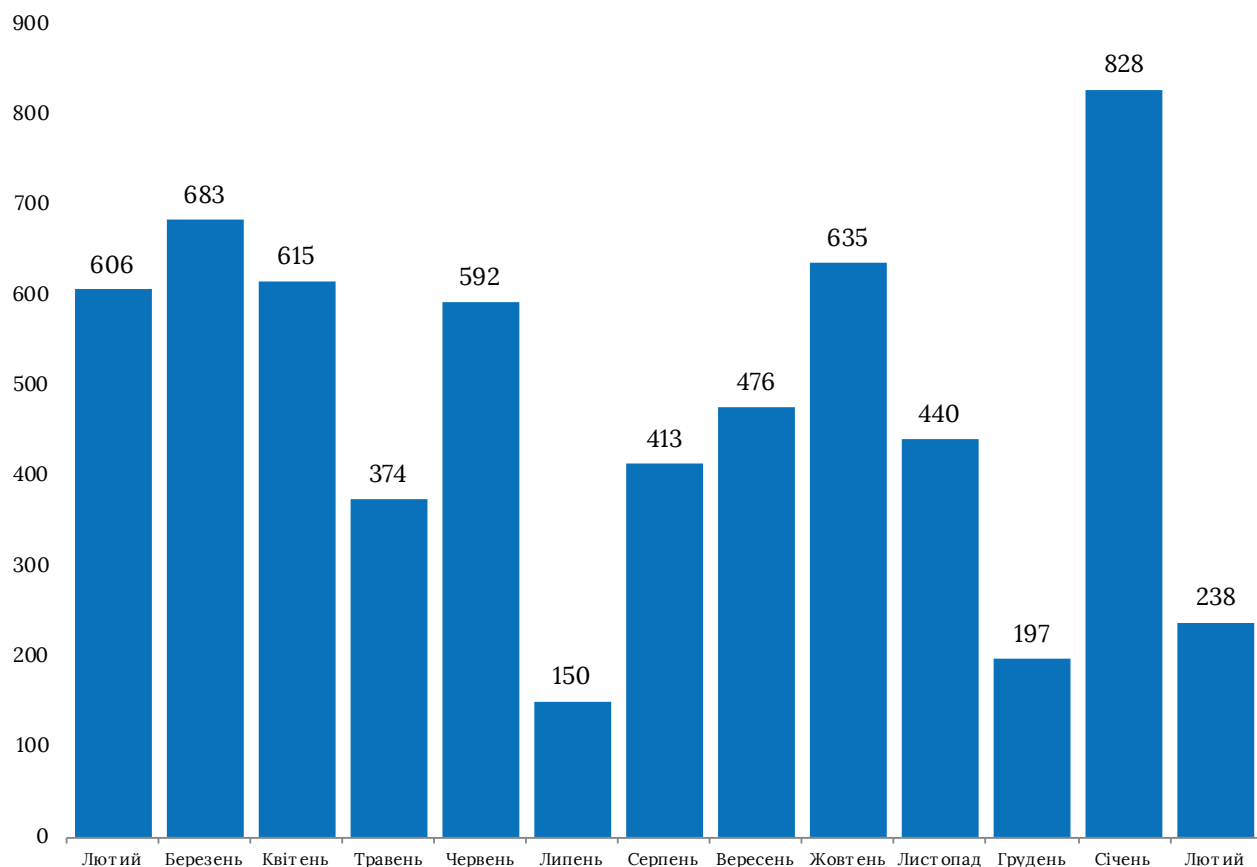
Всього з початку року в Україні було виготовлено 1207 од. автотранспортних засобів або на 7% менше, ніж за перші два місяці минулого року.

Легкових автомобілів – 1066 шт. (-2%);

Комерційних – 10 шт. (-85%);

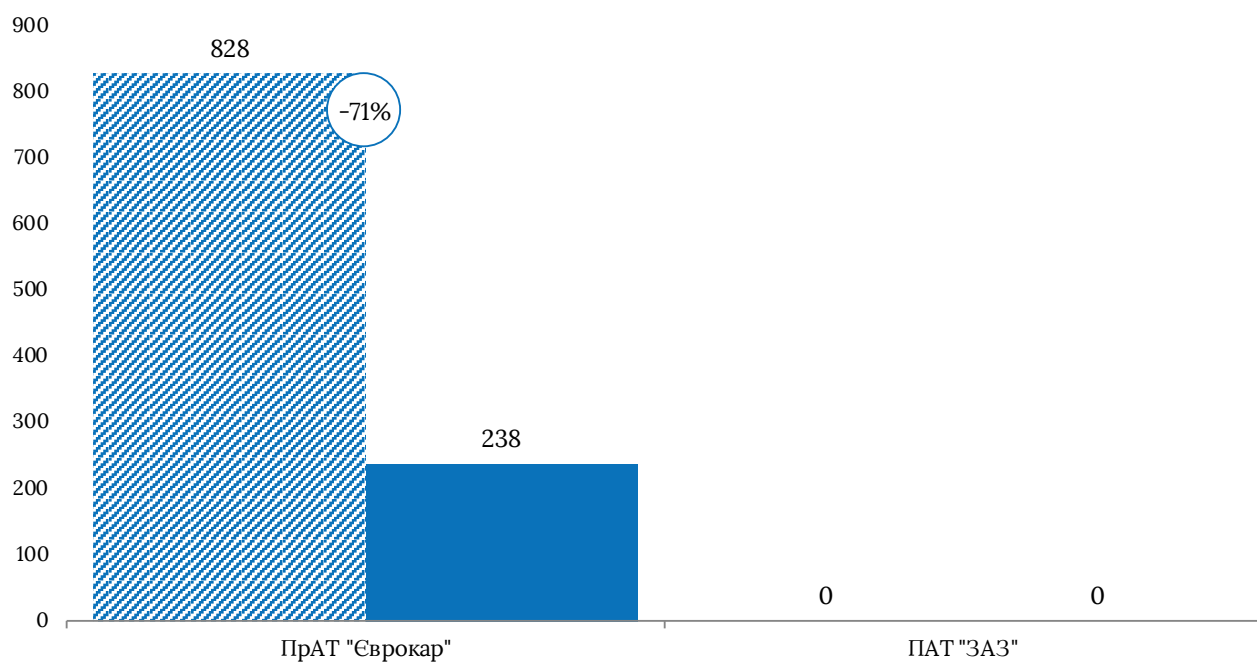
Автобусів – 131 шт. (-6%).

ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО



ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

(Січень 2019 р. - лютий 2019 р., шт. та % росту період до періоду)



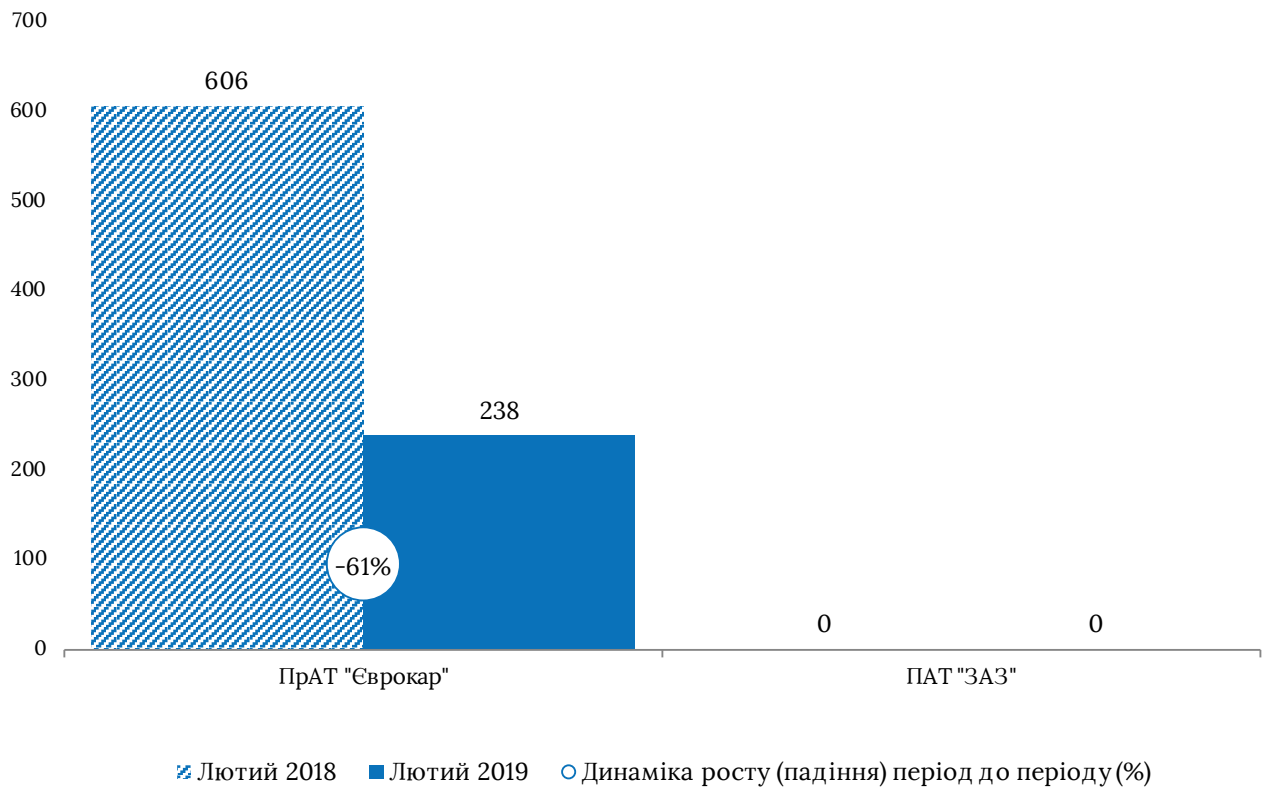
■ Січень 2019

■ Лютий 2019

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

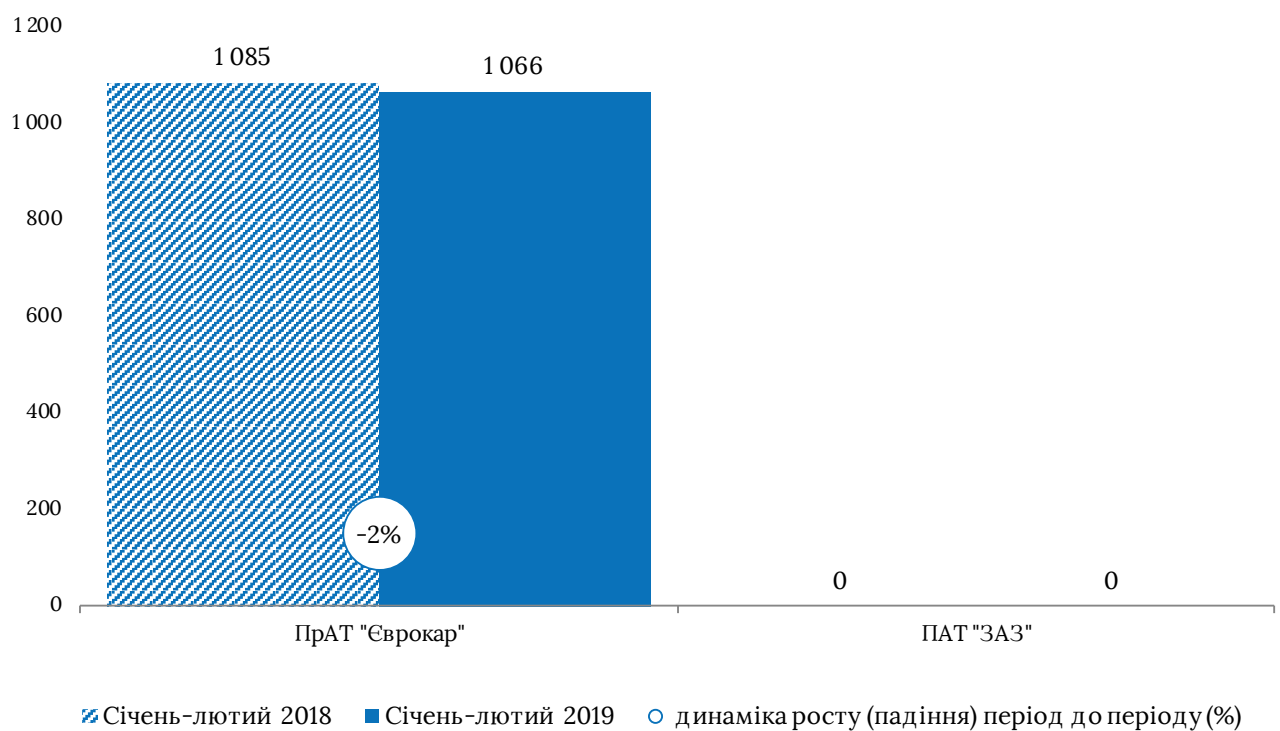
ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

(Лютий 2018 р. - лютий 2019 р., шт. та % росту період до періоду)

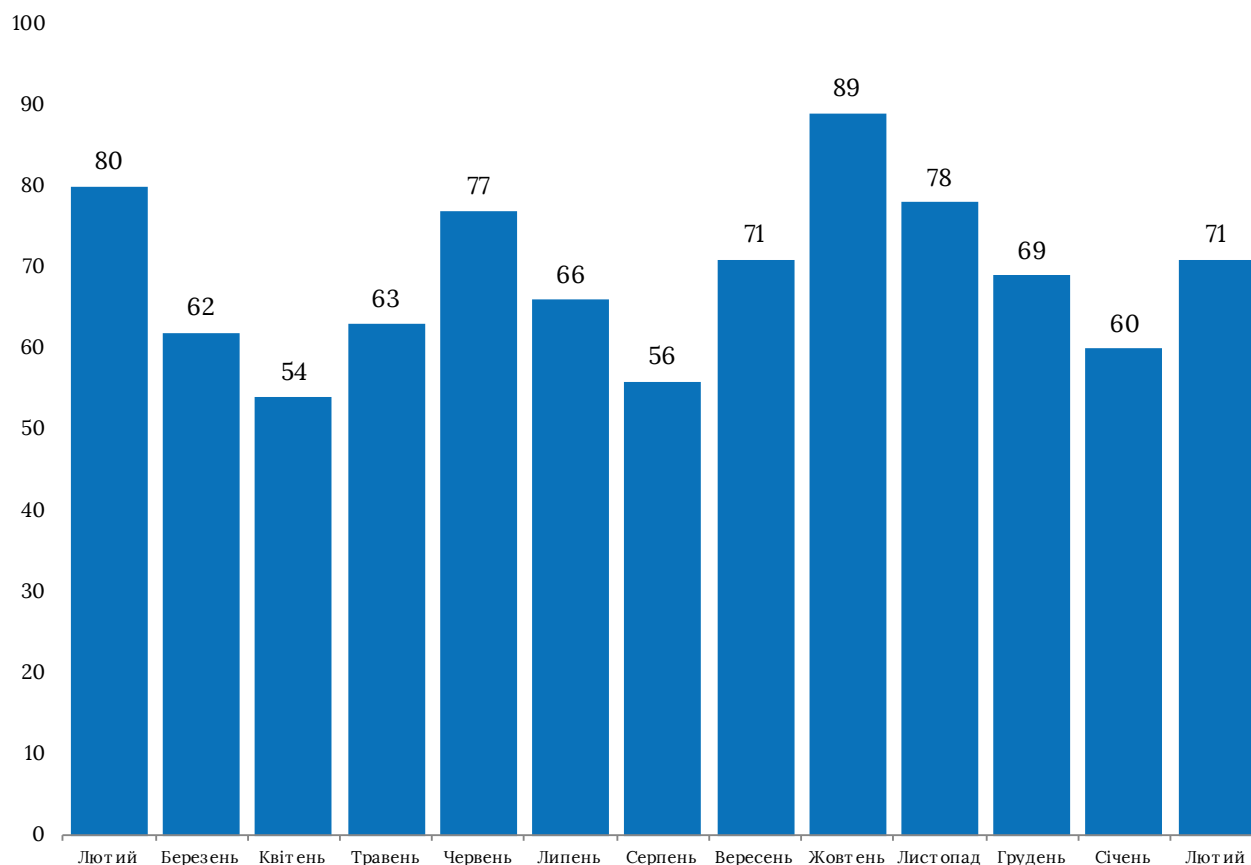


ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

(Січень-лютий 2018 р. - січень-лютий 2019 р., шт. та % росту період до періоду)

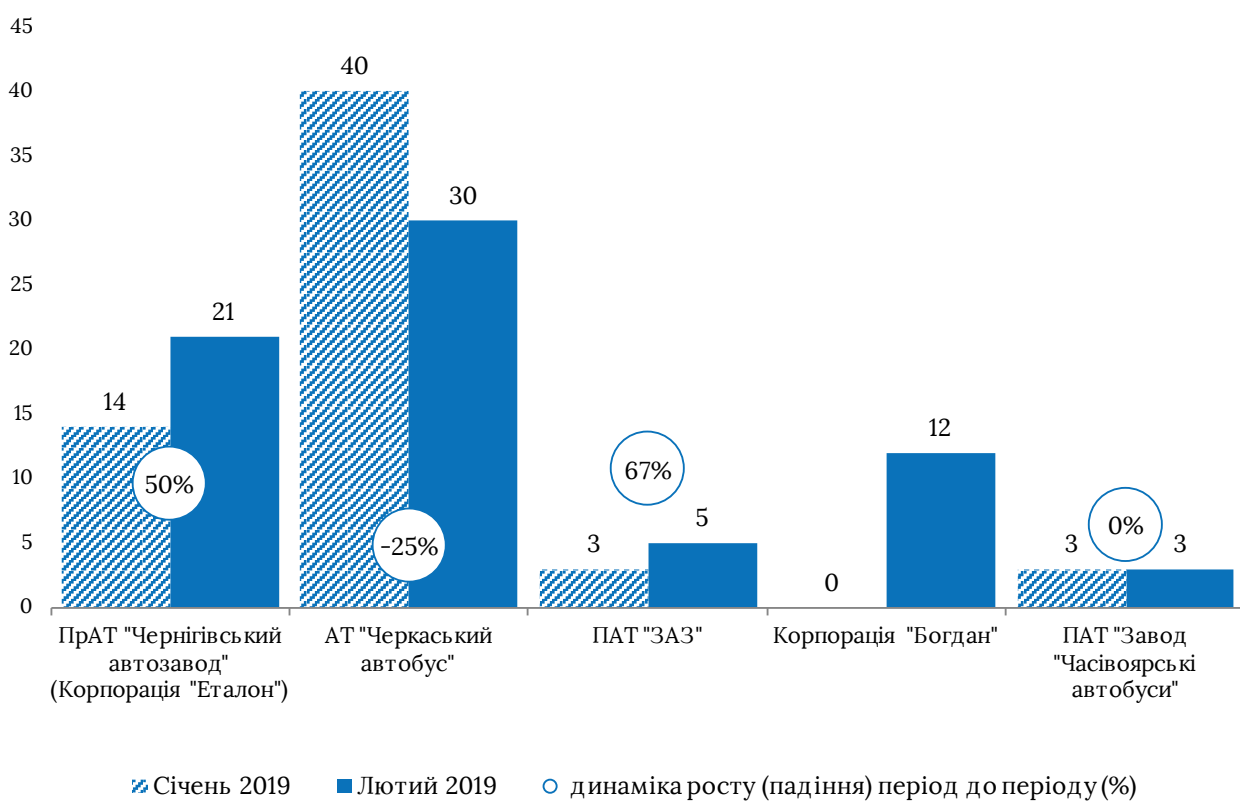


ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ



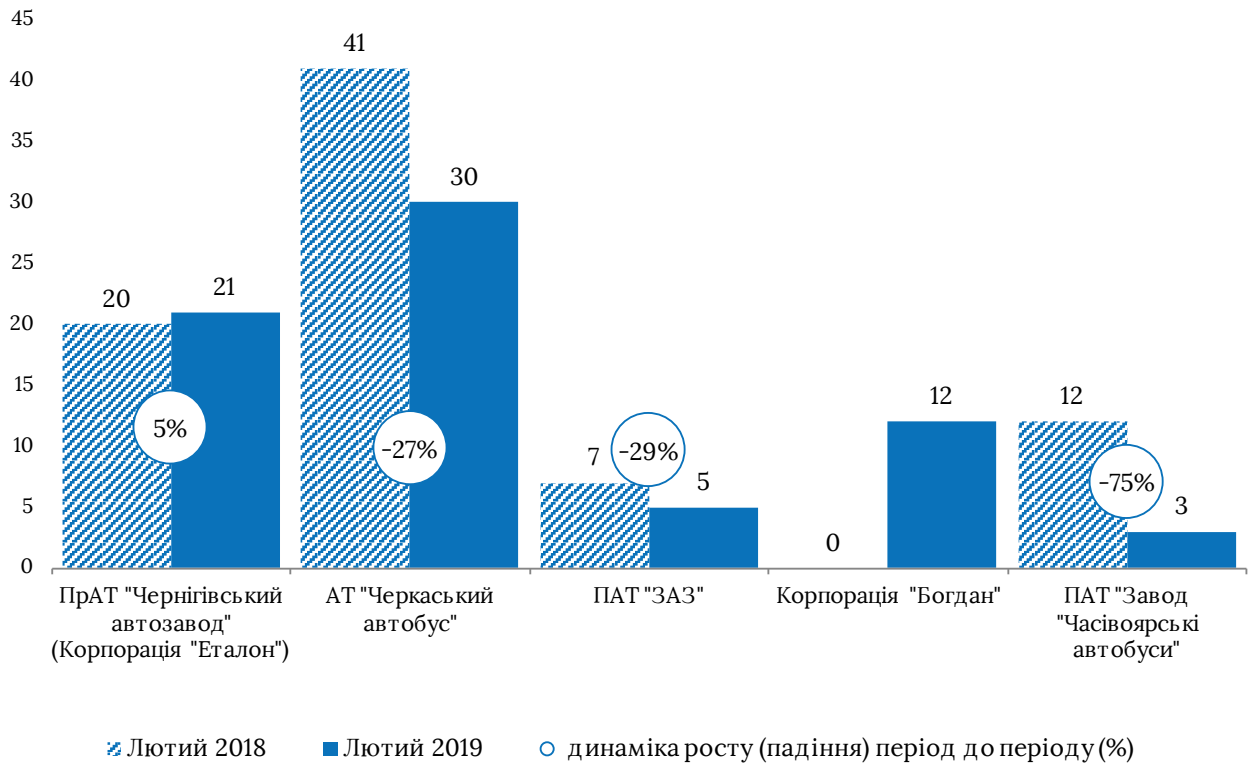
ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

(Січень 2019 - лютий 2019, шт. та % росту період до періоду)



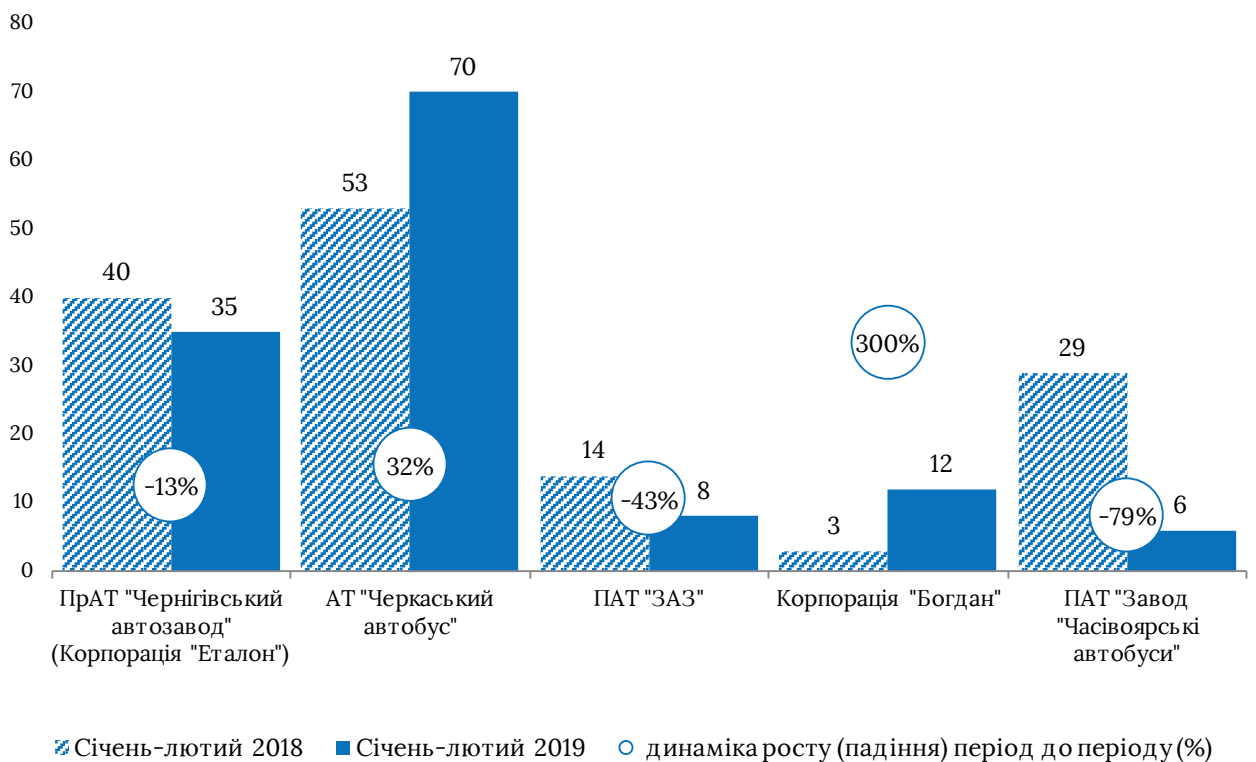
ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

(Лютий 2018 - лютий 2019, шт. та % росту період до періоду)

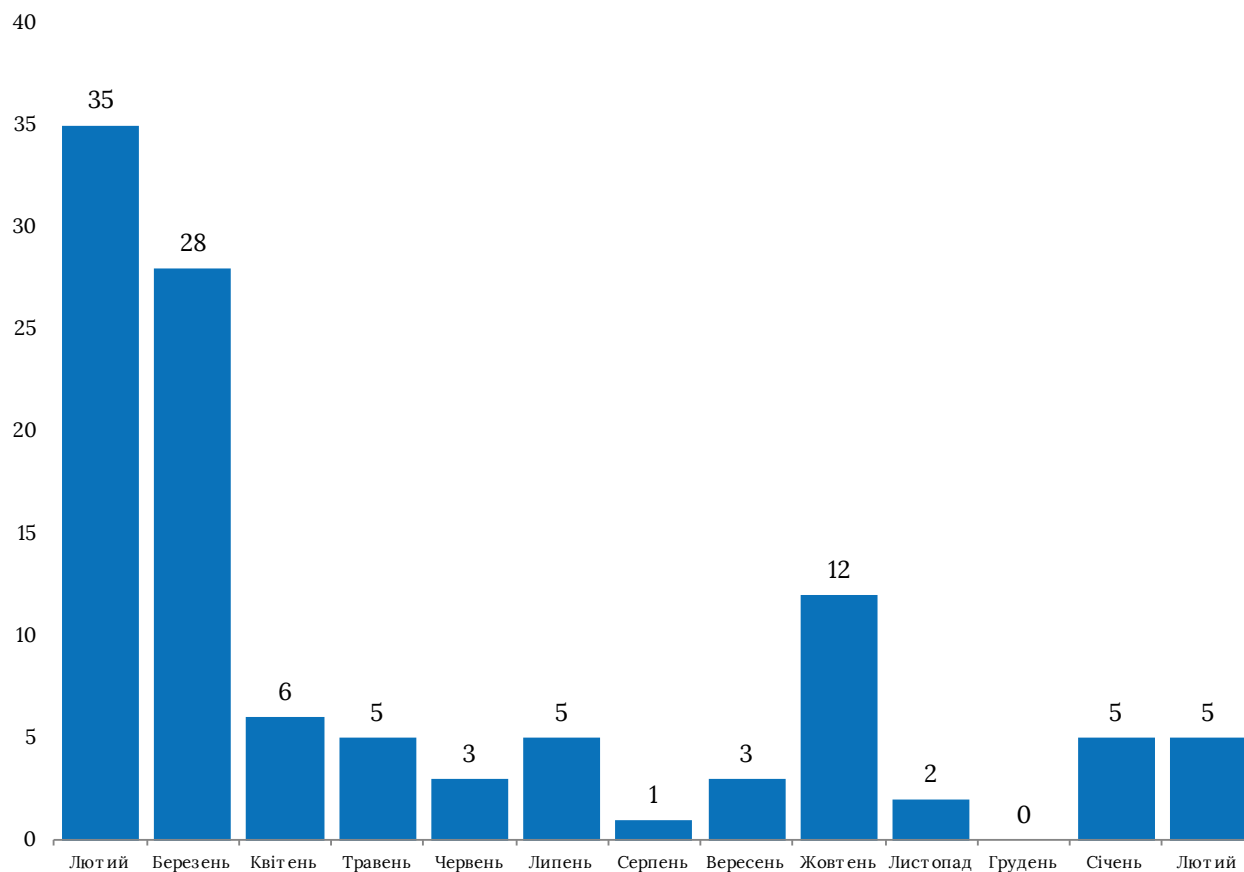


ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

(Січень-лютий 2018 - січень-лютий 2019, шт. та % росту період до періоду)

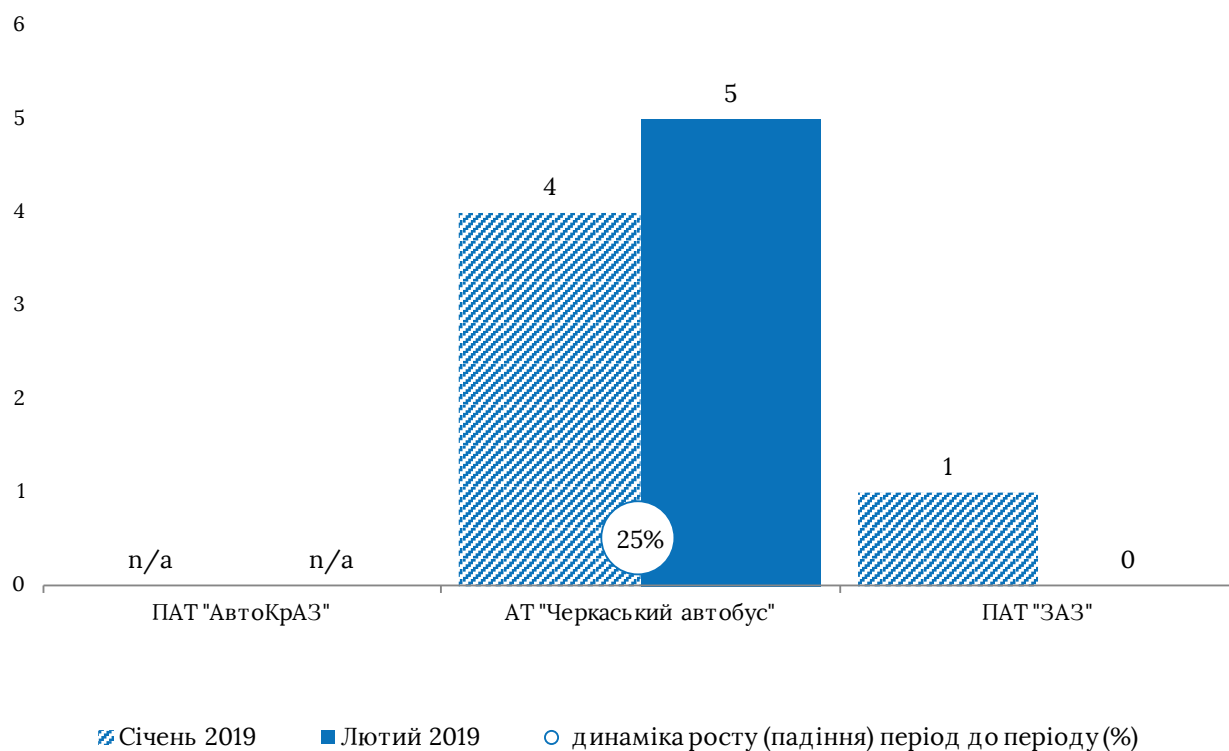


ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО



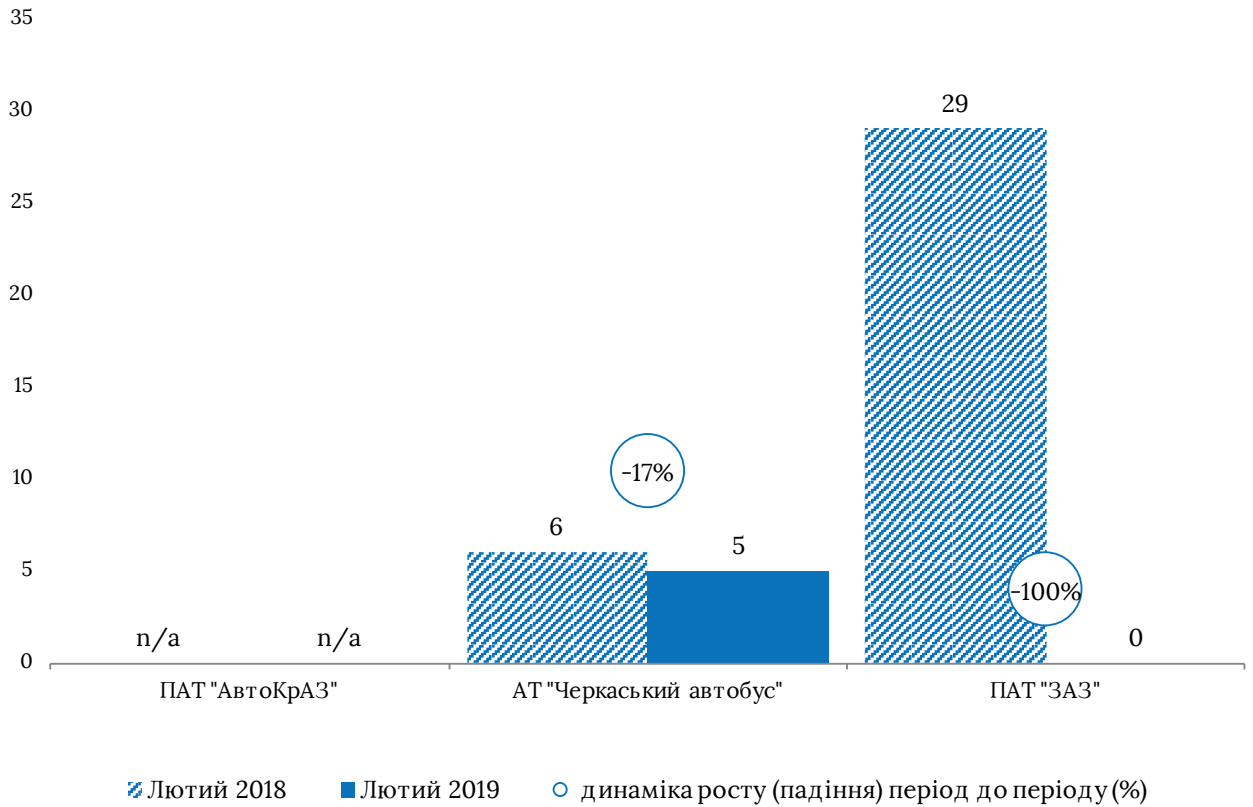
ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Січень 2019 - лютий 2019, шт. та % росту період до періоду)



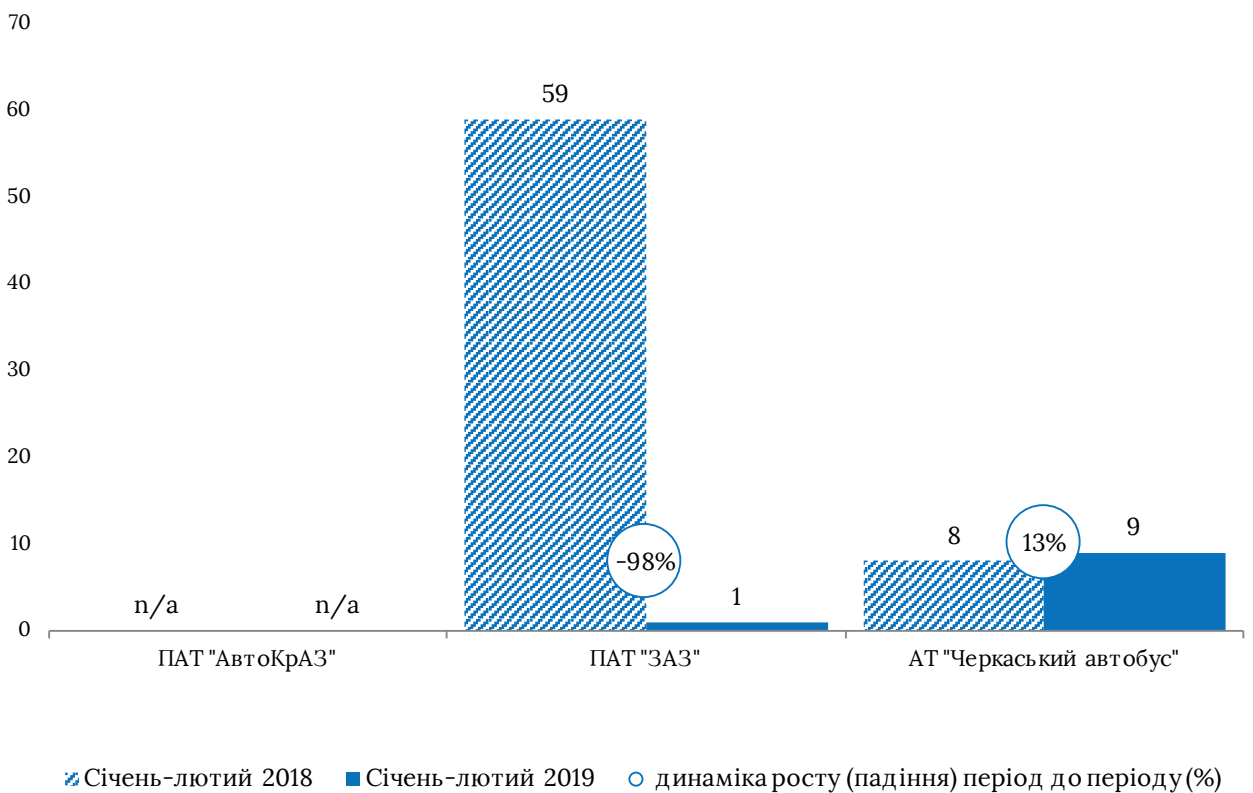
ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Лютий 2018 - лютий 2019, шт. та % росту період до періоду)



ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Січень-лютий 2018 р. - січень-лютий 2019 р., шт. та % росту період до періоду)



ПРОДАЖІ

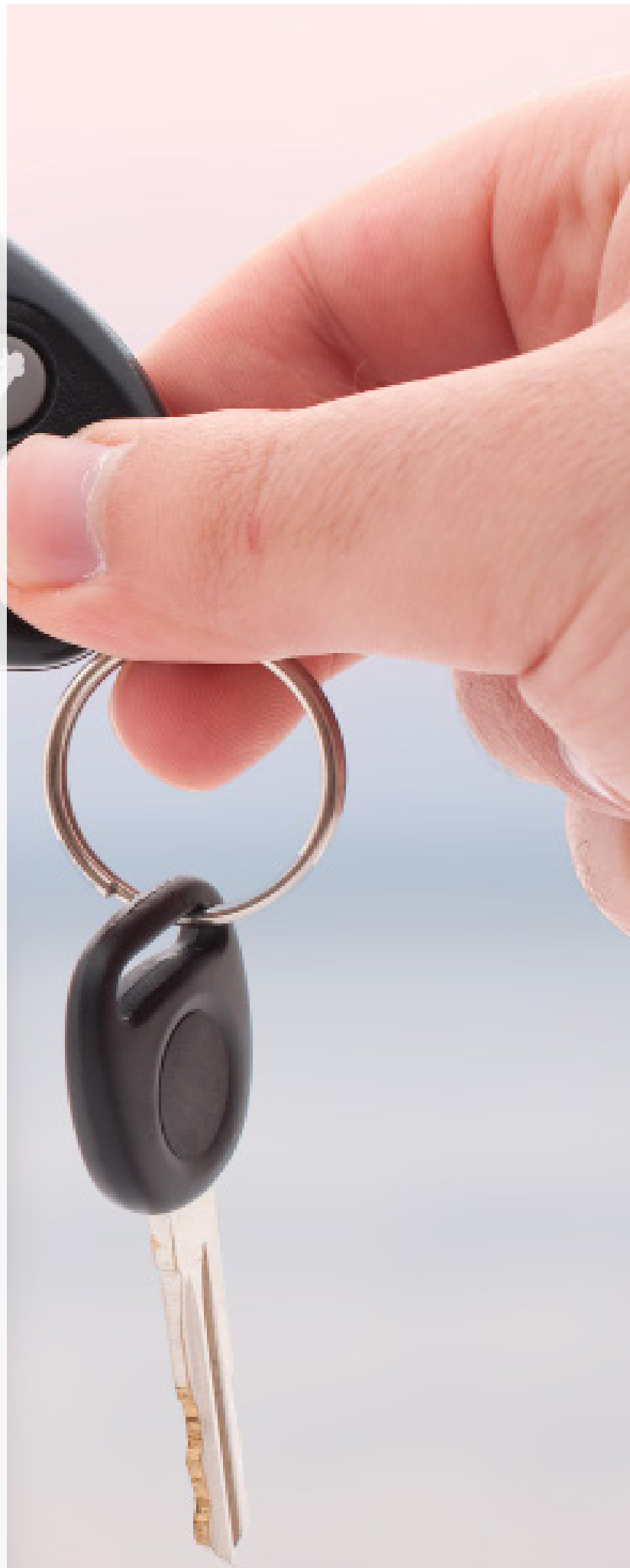
Як повідомляє AUTO-Consulting, після провального початку 2019 року, в лютому операторам авторинку вдалося відіграти ситуацію і повернутися до тренду 2018 року. Так, за лютий вдалося реалізувати 5,8 тис. нових автомобілів, що лише на 0,34% менше, ніж роком раніше. Але треба розуміти, що цей результат дилери продемонстрували під величезним натиском б-в імпорту, який в лютому поставив черговий рекорд.

Такий початок 2019 року вселяє оптимізм і дає підстави вважати, що ринок нових авто до початку весняного бізнес-сезону підійшов з непоганим запасом міцності. Поки підсумок 2-х перших місяців – 11%. У лютому була і захоплююча боротьба в Топ-10. Лідерство на ринку легкових автомобілів міцно утримує Renault, хоча Toyota стрімко наздоганяє. На третє місце вийшли автомобілі Kia, збільшивши реалізацію на 54%. Ключовим успіхом стало повернення в стан лідера Kia Sportage, якому вдалося випередити Renault Duster.

Активно нарощує продажі і Hyundai, чия модель Tucson займає третє місце за популярністю в лютому.

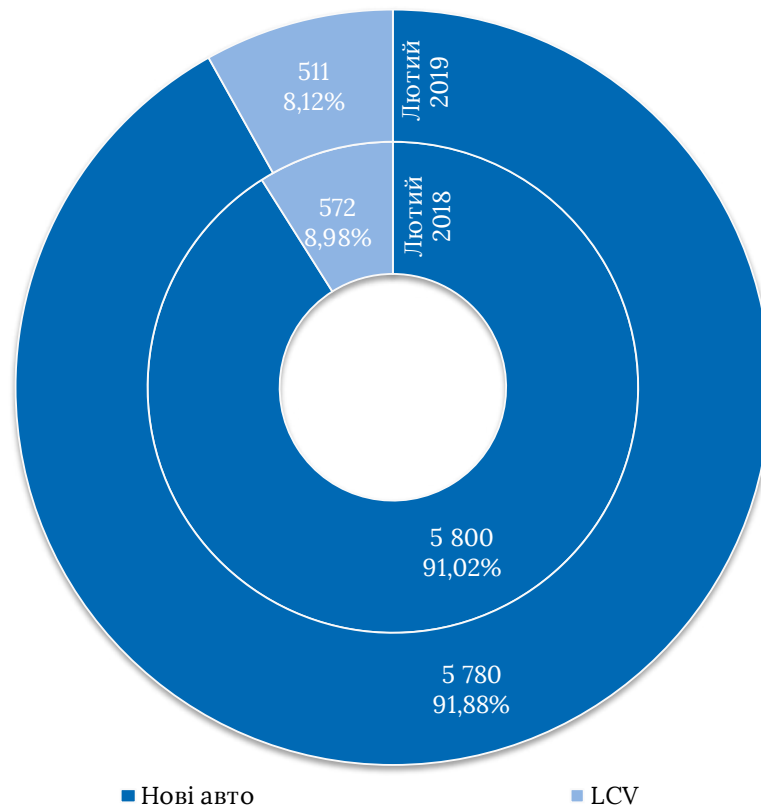
Ще однією сенсацією лютого став стрімкий прорив BMW в Топ-10. Баварці тепер не тільки №1 в преміальному сегменті, але і дали зрозуміти конкурентам, що оновлення модельного ряду BMW було дуже вдалим.

У лютому український авторинок знову втрачав «гравців». Слідом за ЗАЗ, який покинув ринок легкових автомобілів в січні, в лютому дилери не реалізували жодного автомобіля Ravon.



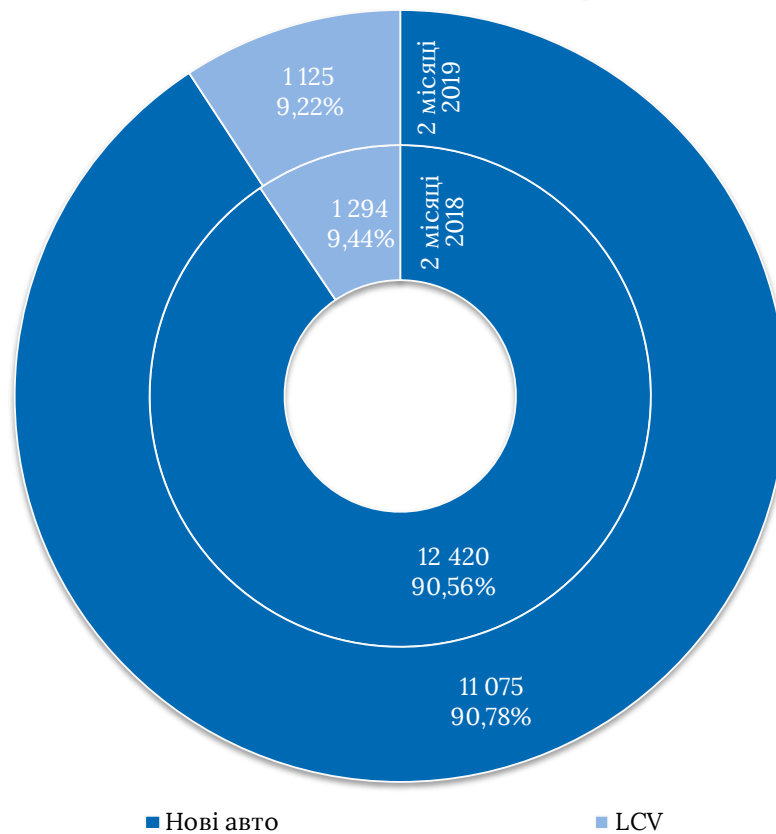
ПРОДАЖІ АВТО

(лютий 2019 р. та лютий 2018 р., шт. та % ринку)



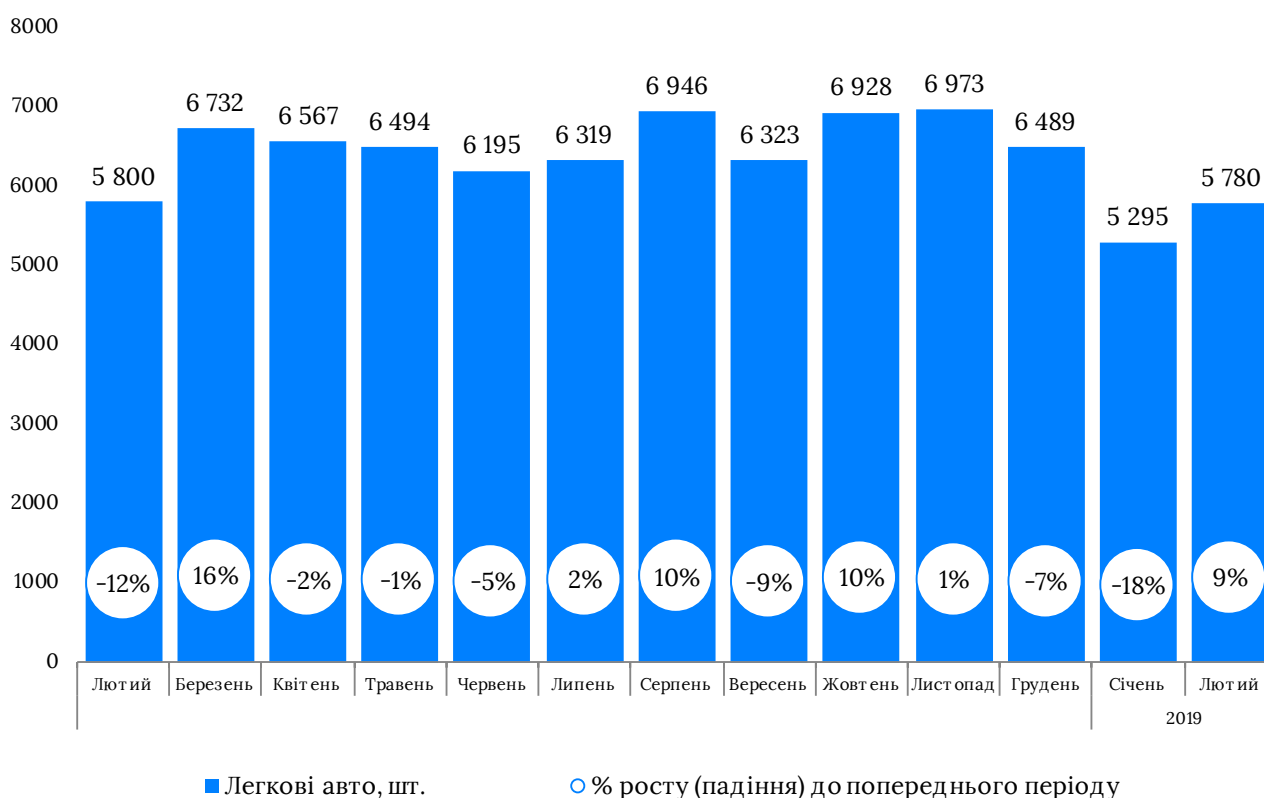
ПРОДАЖІ АВТО

(2 місяці 2019 р. та 2 місяці 2018 р., шт. та % ринку)



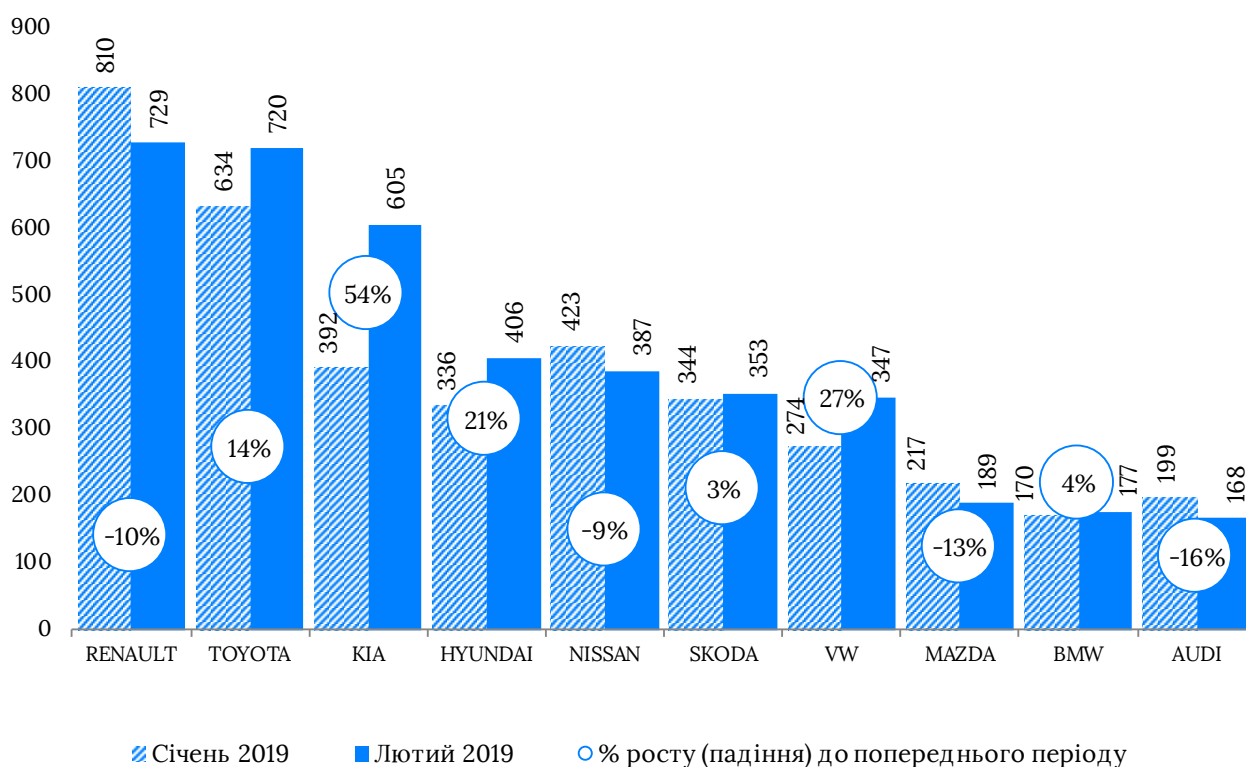
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(шт. та % росту до попереднього місяця)



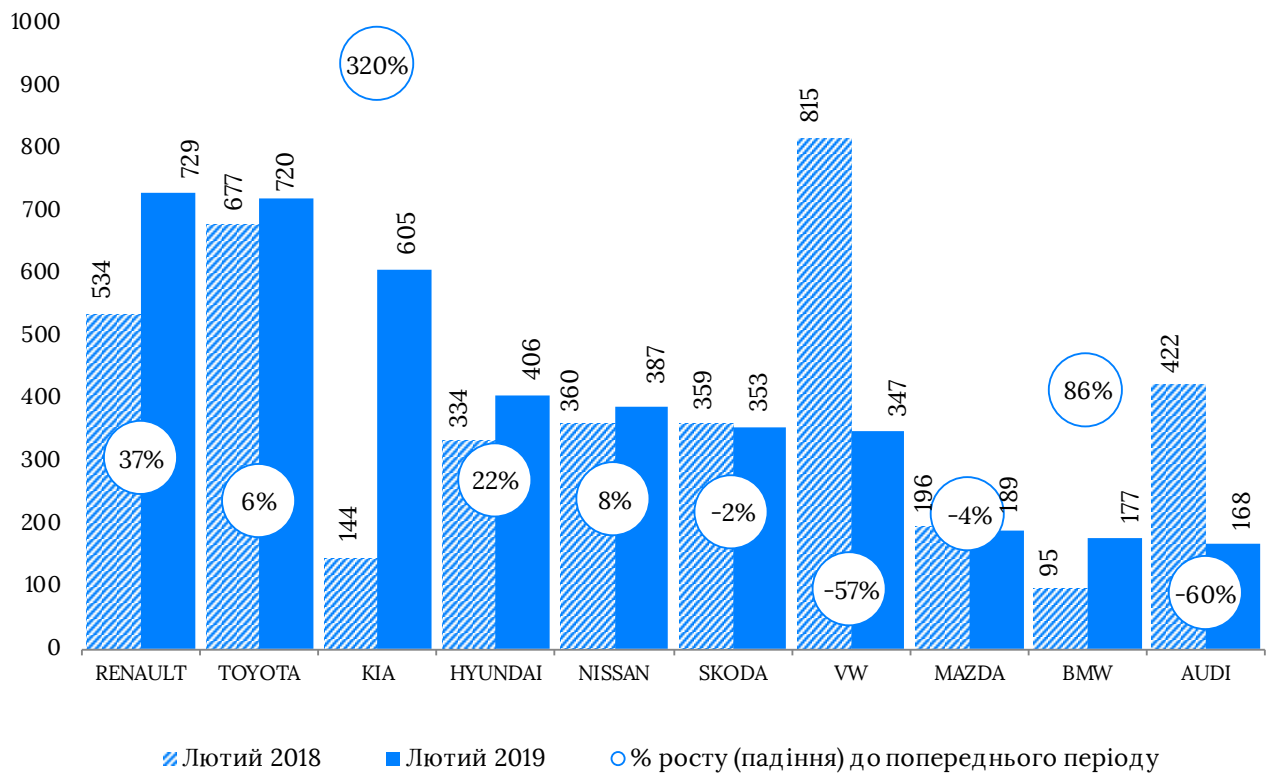
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(січень 2019 та лютий 2019, шт. та % росту період до періоду)



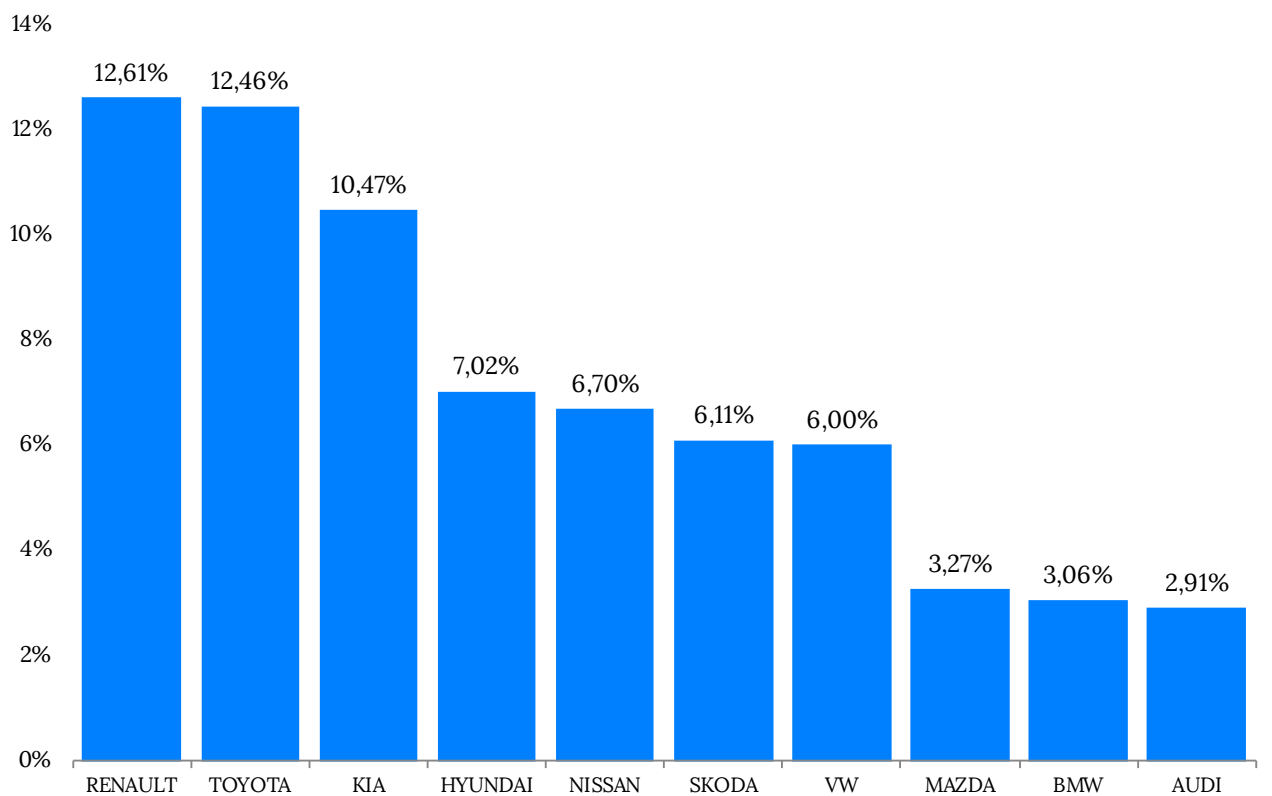
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(лютий 2018 та лютий 2019, шт. та % росту період до періоду)



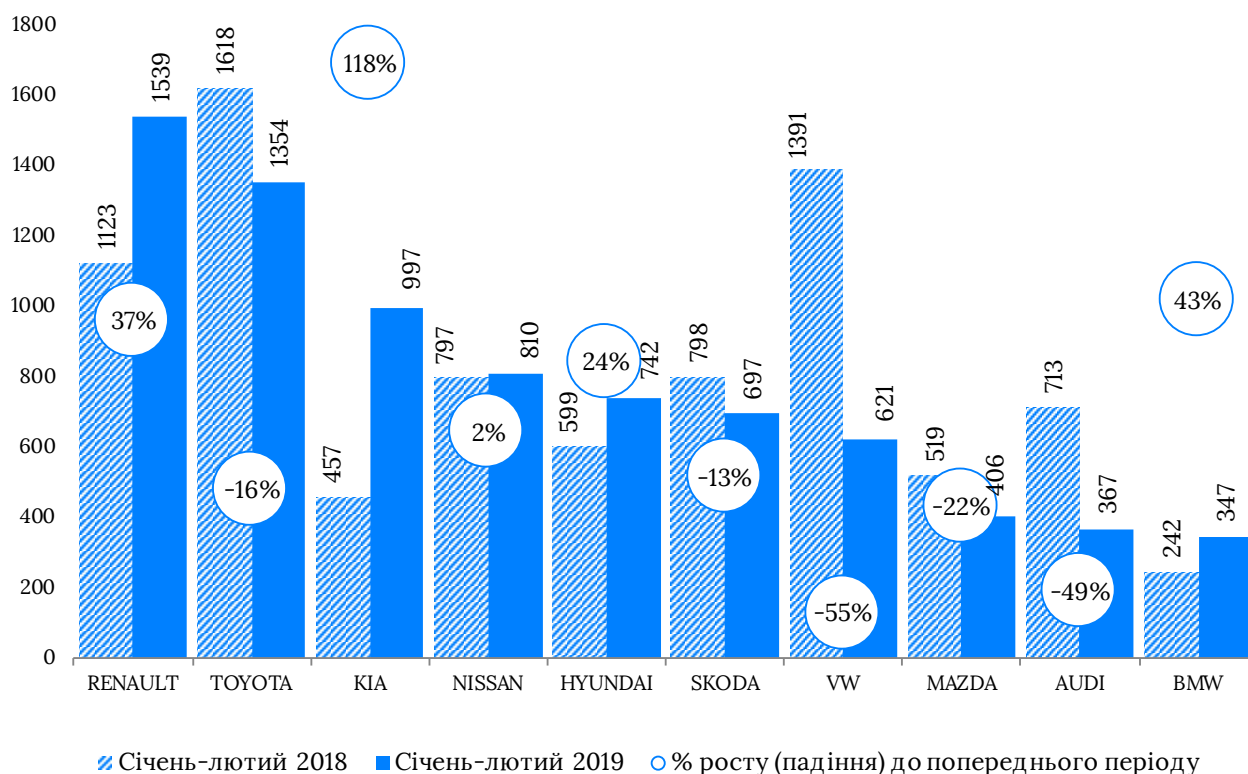
РЕЙТИНГ ПРОДАЖІВ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(лютий 2019, % від усіх проданих легкових авто)



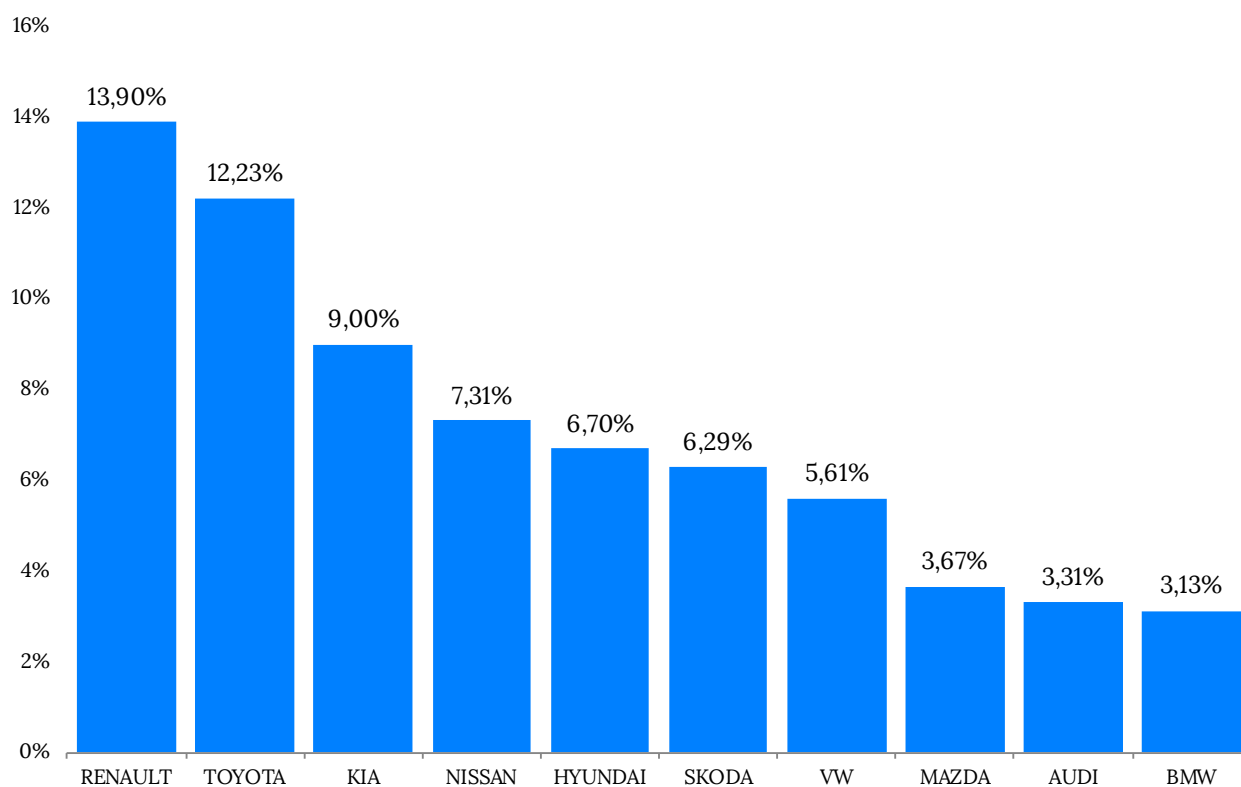
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(січень-лютий 2018 та січень-лютий 2019, шт. та % росту період до періоду)



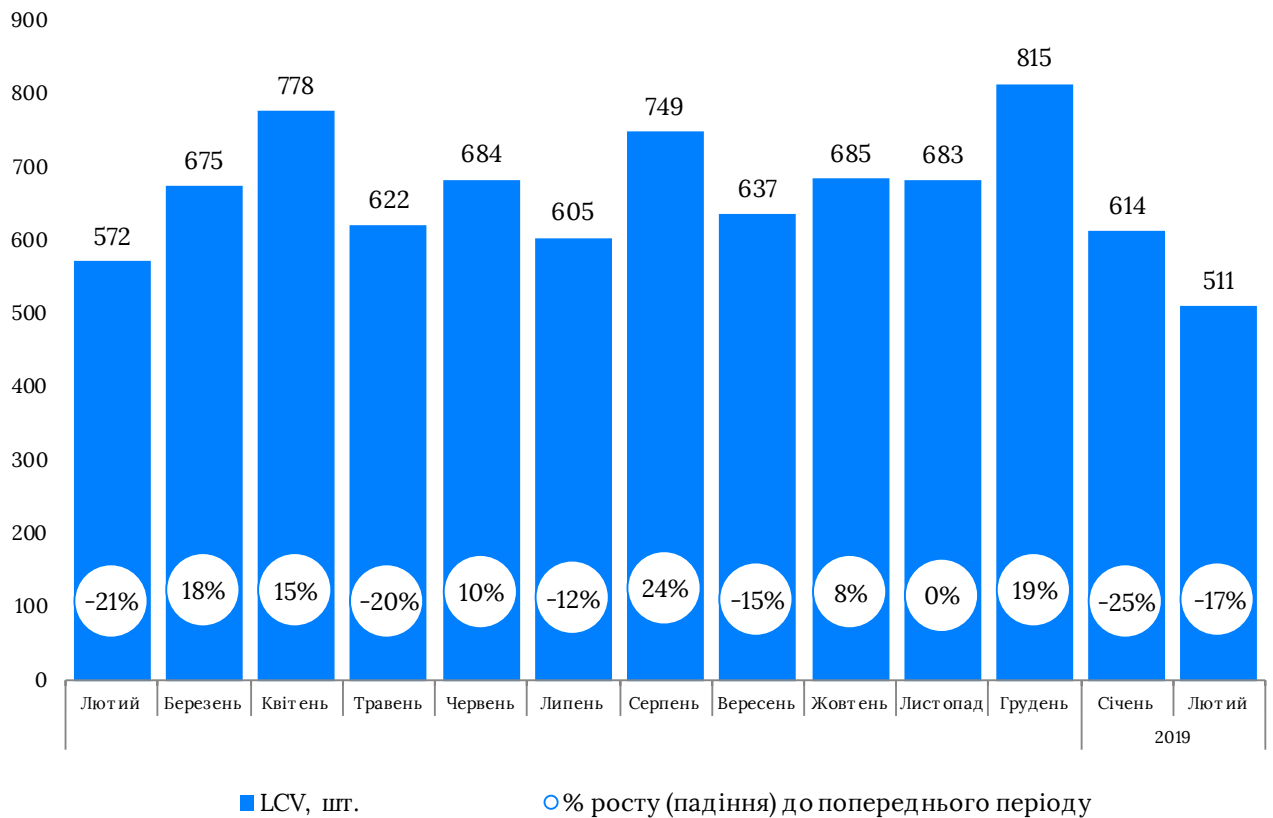
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(січень-лютий 2019, % від усіх проданих легкових авто)



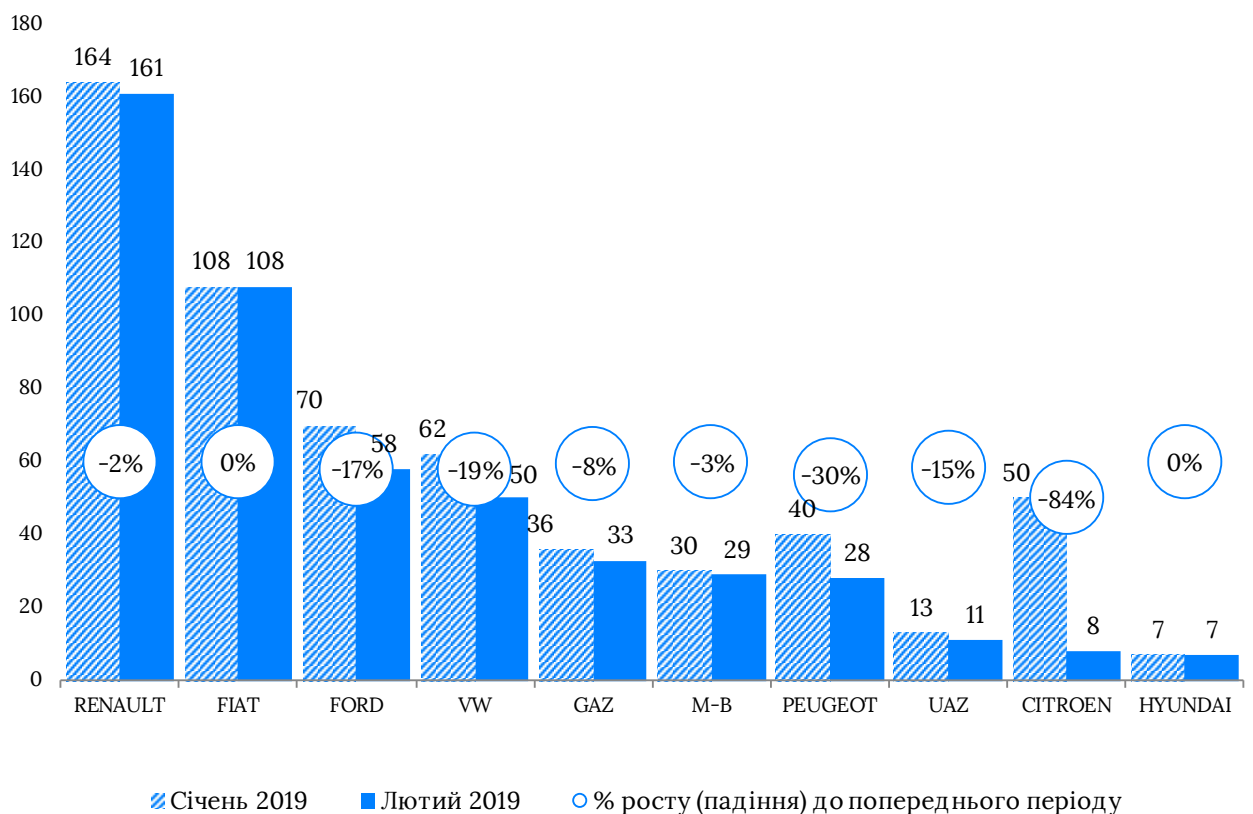
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(шт. та % росту до попереднього місяця)



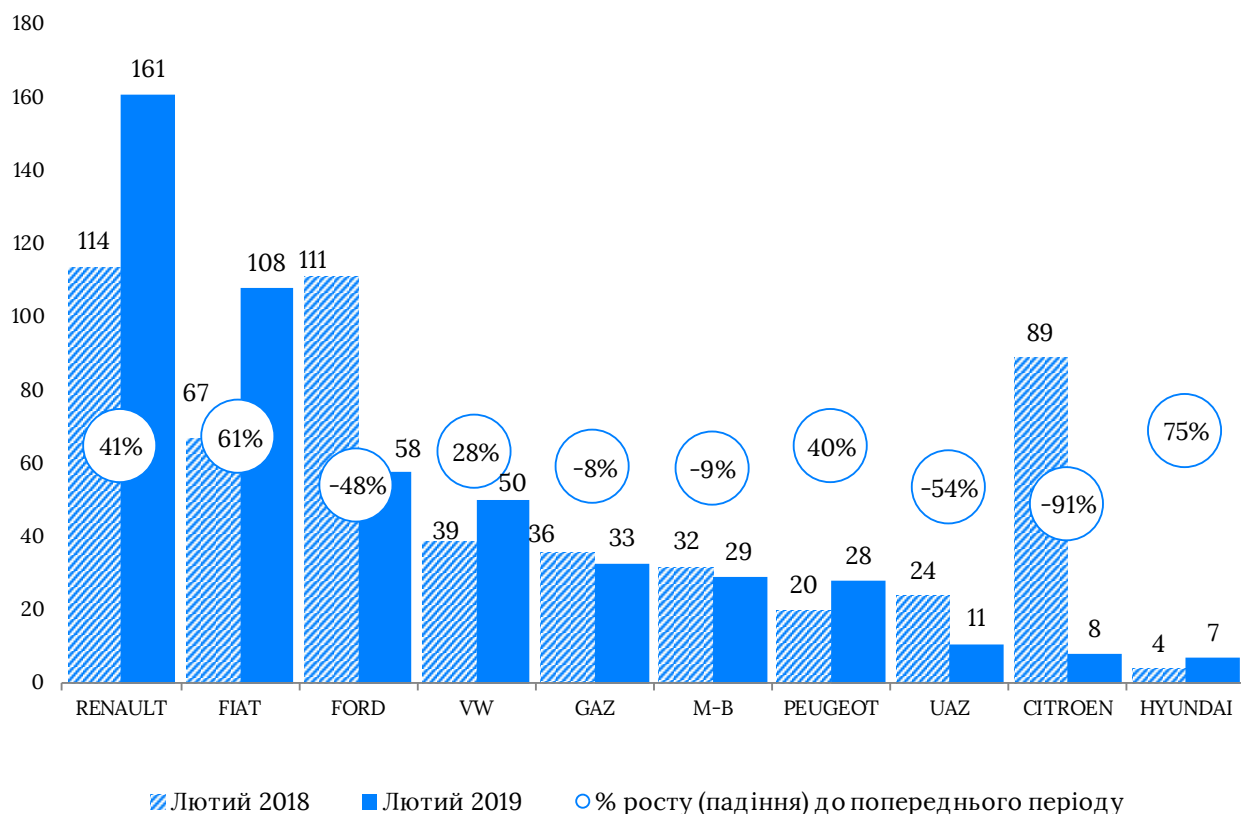
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(січень 2019 та лютий 2019, шт. та % росту період до періоду)



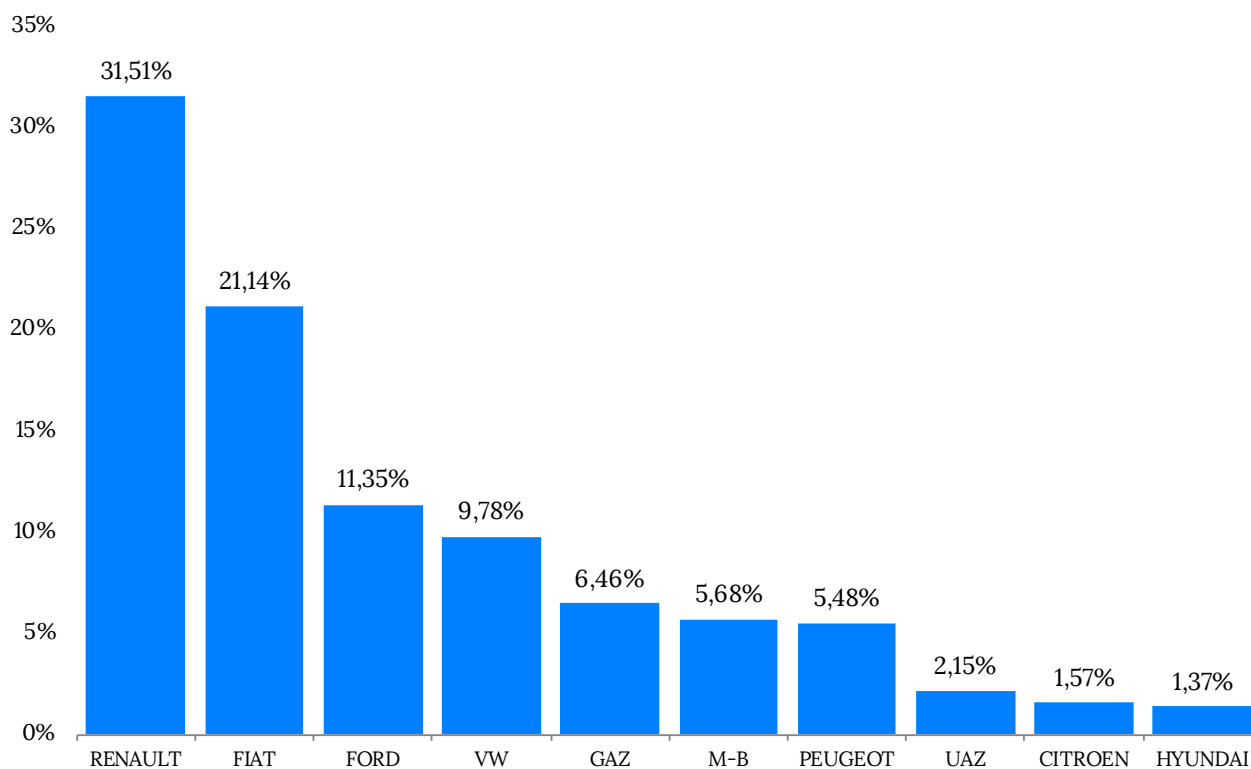
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(ЛЮТИЙ 2018 ТА ЛЮТИЙ 2019, ШТ. ТА % РОСТУ ПЕРІОД ДО ПЕРІОДУ)



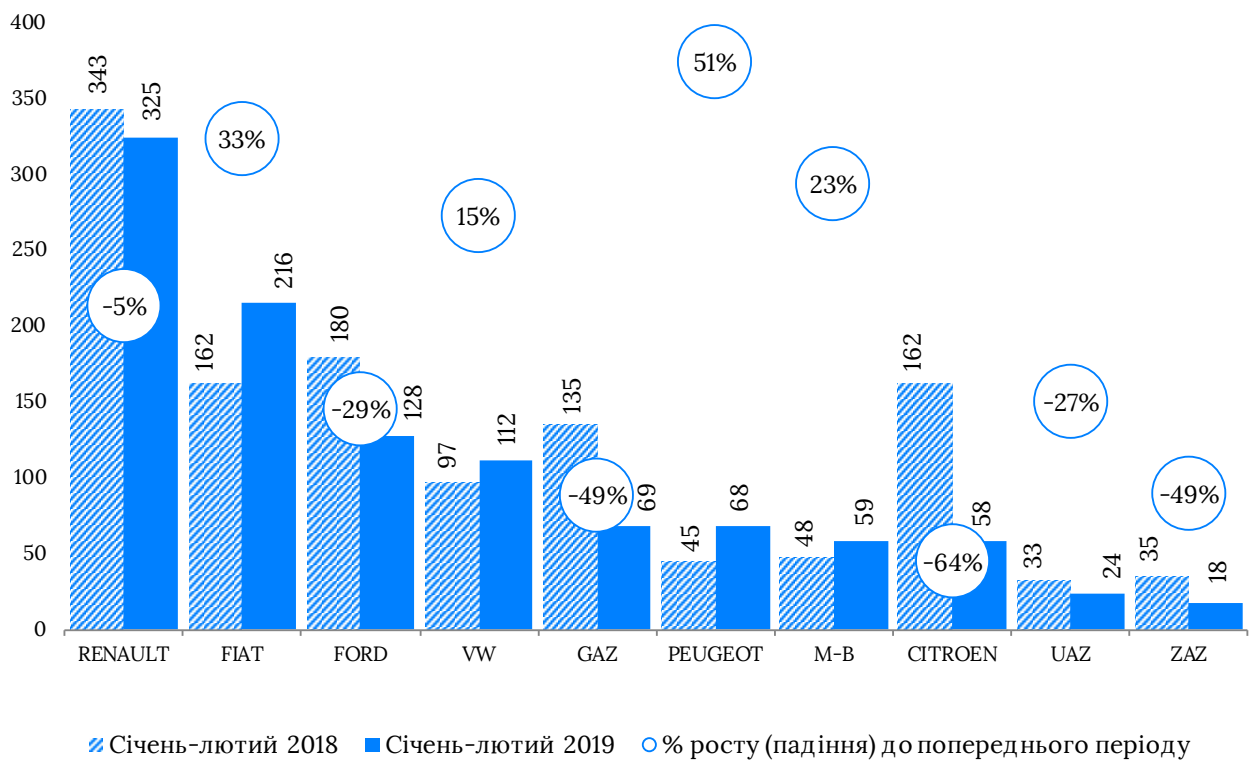
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(ЛЮТИЙ 2019, % ВІД УСІХ ПРОДАНИХ LCV)



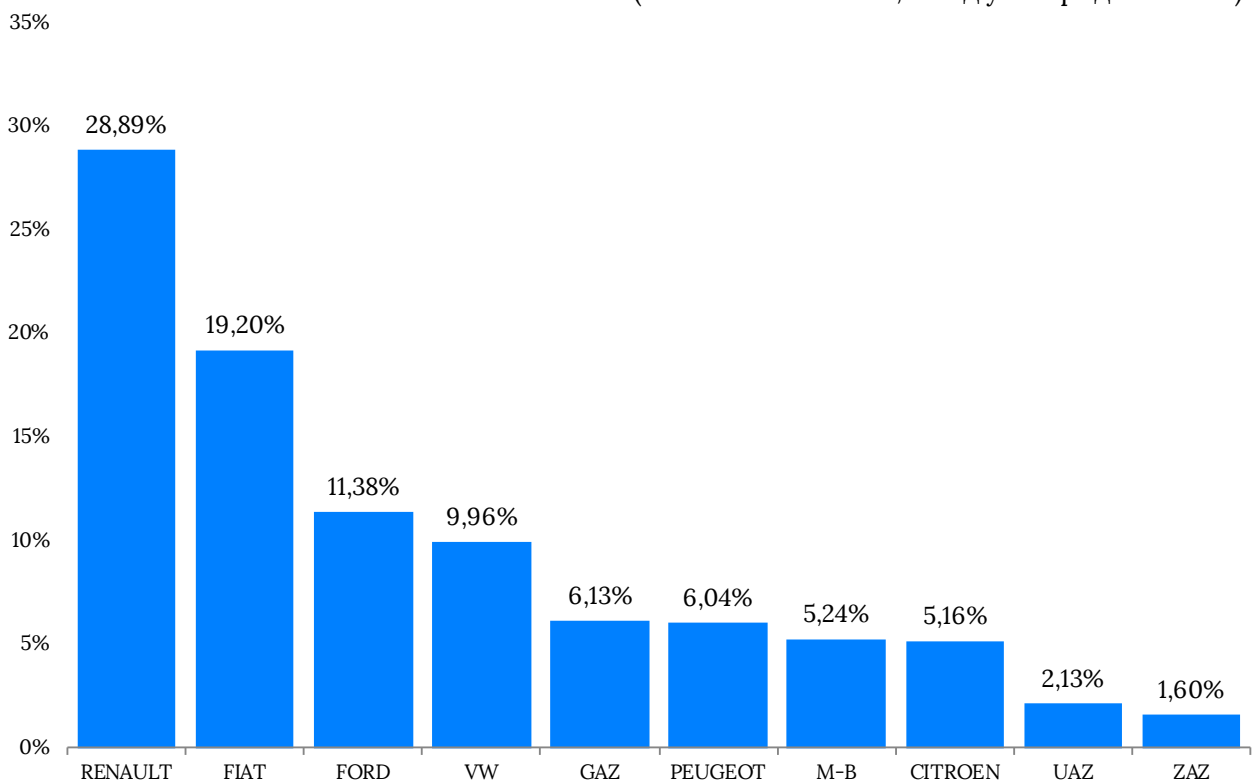
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(січень-лютий 2018 та січень-лютий 2019, шт. та % росту період до періоду)



ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(січень-лютий 2019, % від усіх проданих LCV)





Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

№3 (68) від 27.03.19

**Офіційне видання Федерації роботодавців
автомобільної галузі України**

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

Росповсюджується безкоштовно в електронному вигляді.