

ФЕДЕРАЦІЯ РОБОТОДАВЦІВ
АВТОМОБІЛЬНОЇ ГАЛУЗІ

Review

AUTOMOTIVE INDUSTRY

ЗРОБЛЕНО В УКРАЇНІ

Ключові проекти у сфері автотехнологій, в розробці яких беруть участь українські команди.

АНТИДИЗЕЛЬ

Автовиробники поступово згортають продажі дизельних версій.

ЗЕЛЕНІ ВИКЛИКИ

Євросоюз має намір змусити автовиробників підвищити продажі електромобілів.



Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

№9 (62) від 28.09.18

**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.
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: automobil-produktion.de

ЗАМІСТЬ ПЕРЕДМОВИ

Те, що Україна є великим постачальником автокомплектуючих в Європу – вже не новина. Шкіряне покриття для сидінь, обігрівачі для керма, кабельні системи, виготовлені в Україні – усе це можна побачити в автомобілях багатьох європейських брендів.

Однак не комплектуючі єдині постачає Україна. Свій вклад у розвиток світової автоіндустрії з електрокарами, безпілотниками та літаючими автомобілями роблять й українські IT-фахівці. Напрацювання наших співвітчизників у сфері автомобільних технологій лягають в основу продуктів світових автоконцернів.

Відрядно, що Україна рухається у ногу з часом (принаймні, намагається), і, попри усе, бере активну участь у процесах трансформації сучасної автомобільної галузі.

І прикро від того, що, за наявності таких талантів, трудова міграція набуває загрозливих масштабів. То чому ми не докладаємо зусиль, щоб відійти від brain drain до brain gain? Риторичне питання, яке не вимагає відповіді, та потребує дій.

117,9%

ІНДЕКС ЦІН ВИРОБНИКІВ
ПРОМИСЛОВОЇ ПРОДУКЦІЇ

105,4%

ОБОРОТ РОЗДРІБНОЇ
ТОРГІВЛІ

111,7%

ІНДЕКС СПОЖИВЧИХ ЦІН

* За січня-серпень 2018 до січня-серпня 2017 року, Агрестат

ЗРОБЛЕНО В УКРАЇНІ

Ключові проекти у сфері автотехнологій, в розробці яких беруть участь українські команди.

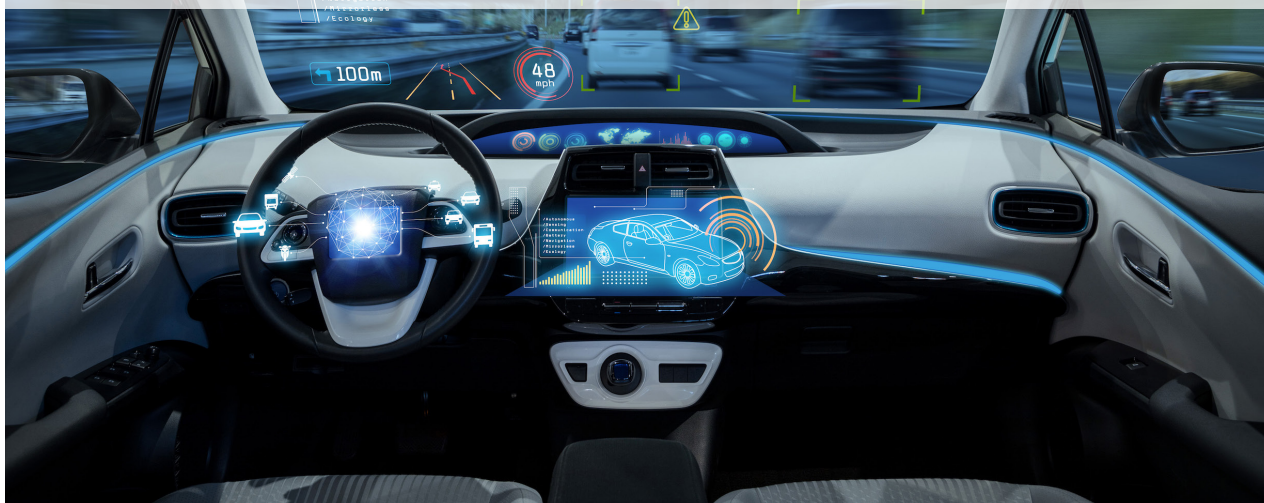


фото: 112.ua

Останні два роки видалися особливо насиченими для автомобільної індустрії. Анонси і перші випробування летючих таксі, безпілотна електрична вантажівка, автономні фургончики, розвиток технологій для безпілотного управління, проникнення доповненої реальності, штучного інтелекту і машинного навчання в автомобілі, платформи для самокерованих автомобілів і, нарешті, старт для 5G-мереж, які необхідні для розвитку підключених пристроїв, у тому числі розвитку безпілотного транспорту, – схоже, що галузь давно не переживала такого прориву.

З 2014 по 2017 рік, за даними Statista, інвестиції у штучний інтелект в автомобільній галузі склали **27,3 млрд дол.** У дослідженні Market Reports Center сказано, що до 2021 року інвестиції в роботу з великими даними в автомобільній галузі досягнуть **5 млрд дол.**

Нові технології і матеріали дозволяють перетворити салон автомобіля на центр розваг і

зробити цей вид транспорту ще більш безпечним. Штучний інтелект здатний зробити транспорт ще більш персональним, таким, що розуміє водія або пасажирів з півслова. Автоподорожі найближчого майбутнього стануть корисним або веселим дозвіллям завдяки інтерактивним мультимедійним системам. Доповнена реальність дозволяє прив'язувати навігаційні підказки до місцевості.

Усі ці дивовижні можливості створюються не тільки «десь там», де трава зеленіша і життя зовсім інше. Над розробками зі світовим ім'ям працюють і українські IT-фахівці, причому не у форматі «продаж людино-годин», в Україні є R&D-центри, які розвивають експертизу в галузі automotive, і їхні напрацювання лягають в основу продуктів світових автомобільних гігантів.

112.ua зібрав кілька ключових проектів, в розробленні яких беруть участь українські команди.



У торішньому дослідженні PwC **ззначається**, що розвиток технологій і необхідність використовувати нові, більш дорогі й «розумні» компоненти призвели до подорожчання виробництва для OEM-виробників на 20%. У тому ж дослідженні вказується, що найближчим часом вартість електроніки становитиме до 20% від ціни автомобіля, тоді як у 2015 році вона становила 13%.

Виклики, які кидає індустрія автовиробникам, стимулюють їх до об'єднання зусиль у розробленні нових рішень для економії ресурсів. Йдеться, скоріше, про використання готових платформ для автомобілів, го-овриться в документі. Покупець навряд чи вибиратиме транспорт виходячи з того, яка платформа в ньому використовується, а для виробника розроблення такого рішення самостійно – витрати, які можна оптимізувати і натомість зосередитися на дизайні, якості та надійності моделі. Як приклад експерти наводять партнерство Daimler і Nissan – в Infiniti QX30 використовується та ж платформа, що і в моделях Mercedes CLA і GLA. Подібним чином співпрацюють GM і Ford. При цьому самі виробники прагнуть передати розроблення рішень саме IT-компаніям, які мають велику експертизу в технологіях.

Luxoft

Так, сервісна IT-компанія Luxoft у партнерстві з Daimler AG розробляє платформу для інформаційно-розважальної системи автомобілів Mercedes A-класу. Систему Mercedes-Benz User Experience (MBUX) встановлено в усіх нових авто виробника в цьому

класі.

Як пояснили в компанії, Daimler має багато постачальників у рамках цього проекту, але рівень співпраці з Luxoft можна охарактеризувати як партнерський. З боку Luxoft велося розроблення деяких частин системи. Одна з основних – це так званий інтерфейс human-to-machine, тобто все, що пов'язане із взаємодією розважальної системи з водієм і пасажиром.

Платформа забезпечує інтеграцію штучного інтелекту і доповненої реальності (AR) в системі автомобіля. Система підлаштовується під свого користувача, адаптується до його регулярних дій за кермом. Наприклад, якщо він регулярно телефонує одній і тій же людині, рухаючись одним і тим же маршрутом, система сама може підказувати або щось робити, щоб цей дзвінок здійснився. Якщо користувач ставить питання голосовій системі не у вигляді стандартних фраз, а якимось більш емоційно, вона вчиться під нього підлаштовуватися і розуміє, що саме ця фраза в цьому випадку має призвести до таких дій. У такий спосіб формується емоційна взаємодія з користувачем.

Daimler не випадково вибрала Luxoft партнером для цього проекту. Компанія розробляє рішення майже для всіх ключових OEM-виробників автомобільного обладнання, х використовувають у понад 30 моделей машин, переважно в преміум-сегменті.

Розроблення НМІ є однією з ключових технологічних практик, в цій же галузі ведеться дослідницька діяльність. Крім того, Luxoft має великий досвід у UX, компанія веде



розроблення у галузі user experience, реалізує прототипи й рішення, які дозволяють продемонструвати, як цей user experience працюватиме наживо і як його може бути застосовано в автомобільних розробках. Цим займається близько 1000 фахівців в Україні.

Нещодавно Luxoft відкрив R&D-центр у Берліні, для якого було виділено понад 100 фахівців. Це було продиктовано потребою Daimler AG в більш щільній роботі команд над інтерфейсної частини.

Нині фокус Luxoft іде на розроблення платформних рішень і концепцій. Нещодавно було придбано німецьку компанію Objective Software, яка спеціалізується на автономному водінні. Покупка дозволяє використовувати її напрацювання в інтересах Luxoft.

ЕРАМ

З кінця 2016 року ЕРАМ розробляє хмарну платформу для автомобілів, яка дозволяє розробникам отримувати доступ до авто, але не дає їм втручатися у критичні для безпеки процеси.

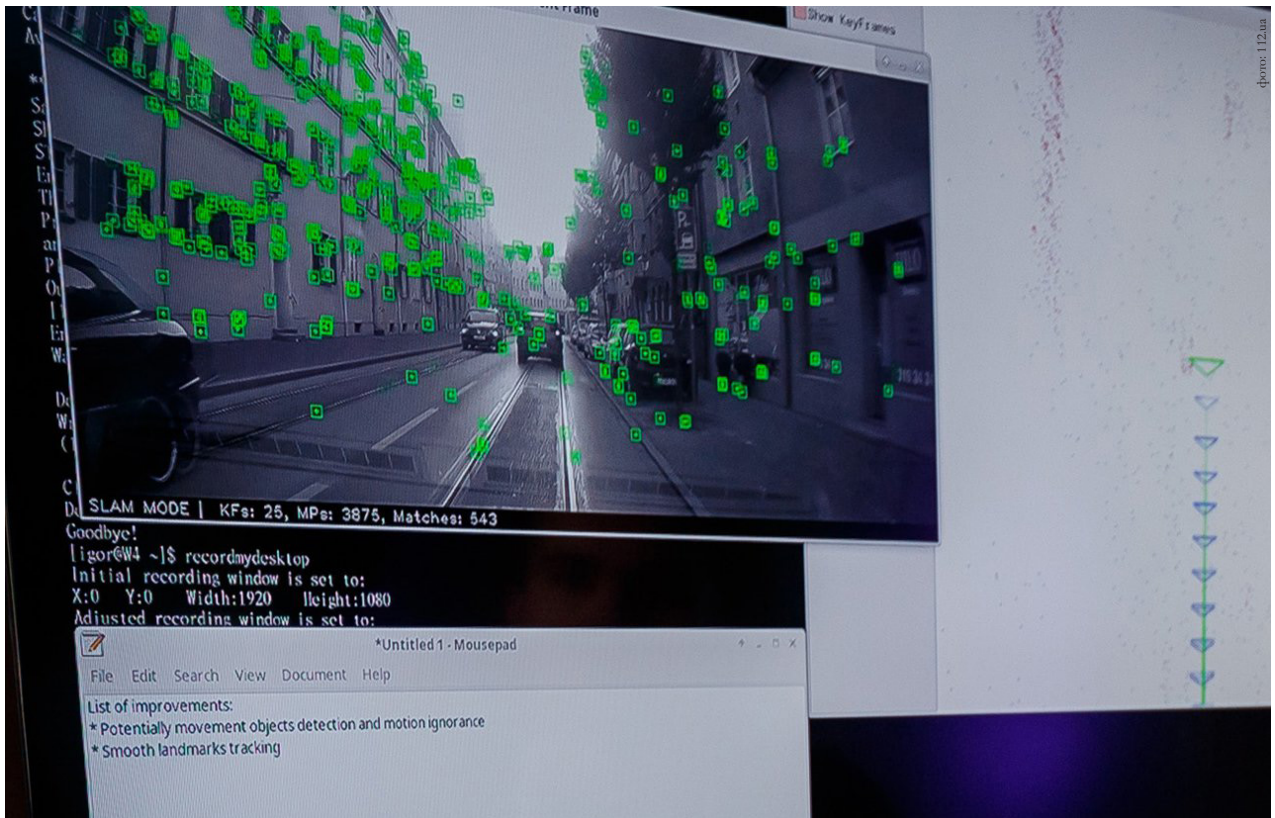
Справа в тому, що автомобільні виробники не займаються самостійно розробленням циф-

рових сервісів. Це роблять сторонні компанії. При цьому розроблення софту для автотранспорту, на відміну від тих же смартфонів, наприклад, не терпить найменших помилок і несправностей (у цьому випадку йдеться про життя людей). Тому цикл розроблення в цій галузі за всіма стандартами становить 1,5-3 роки.

Для сучасного світу – це немислимі терміни. Платформа, яку розробляють у київському офісі ЕРАМ, дозволить обійти таку специфіку без ризику для безпеки транспорту та оточення.

На ринку сьогодні є величезна кількість хмарних платформ для автомобілів. Але зазвичай вони запитують у автомобіля дані з датчиків і обробляють їх вже у хмарі. Проте в цьому підході є свої мінуси: це залежність від інтернет-з'єднання (немає інтернету – все вийшло з ладу) і навантаження на канал зв'язку (автомобіль передає все дані поспіль, хоча канал має свій ліміт).

Платформа ЕРАМ являє собою сполучну ланку між сервісом і автовиробником і дозволяє виконувати частину завдань у комп'ютері автомобіля.



При цьому виконання коду не може порушити критично важливого для безпеки авто софту, а розробникам сервісу не потрібно замислюватися над тим, для автомобіля вони пишуть або ще для чогось.

Проект з'явився з ініціативи компанії. Партнером з автогалузі виступає японська компанія Renesas Electronics – виробник і розробник процесорів для автомобілів. У компанії говорять, що партнерство дозволило вирішити проблему з інтеграцією на ранніх етапах, позаяк найчастіше цей процес забирає багато часу.

Проектом займається кілька людей, в комерційних рішеннях платформа має з'явитися в перспективі 4-5 років. Однак цьогооріч на виставці споживчої електроніки CES 2018 в Лас-Вегасі вже відбулася її презентація.

Intellias

Українська ІТ-сервісна компанія Intellias займається розробками в галузі автомобілебудування з 2015 року. Зараз в її портфоліо близько 20 проектів, на яких працюють понад 400 експертів.

Зокрема, компанія співпрацює з німецькою HERE, відомою своїми геолокаційними і навігаційними сервісами (людина, далека від автомобілів і сервісів, певно, згадає навігацію HERE у смартфонах Nokia). Intellias бере

участь у розробленні системи навігації для автомобілів преміум-сегмента, хмарних сервісів для навігаційних і геолокаційних рішень, платформи для агрегації та аналізу великих масивів даних, які далі використовуються серед іншого для навігації безпілотного транспорту.

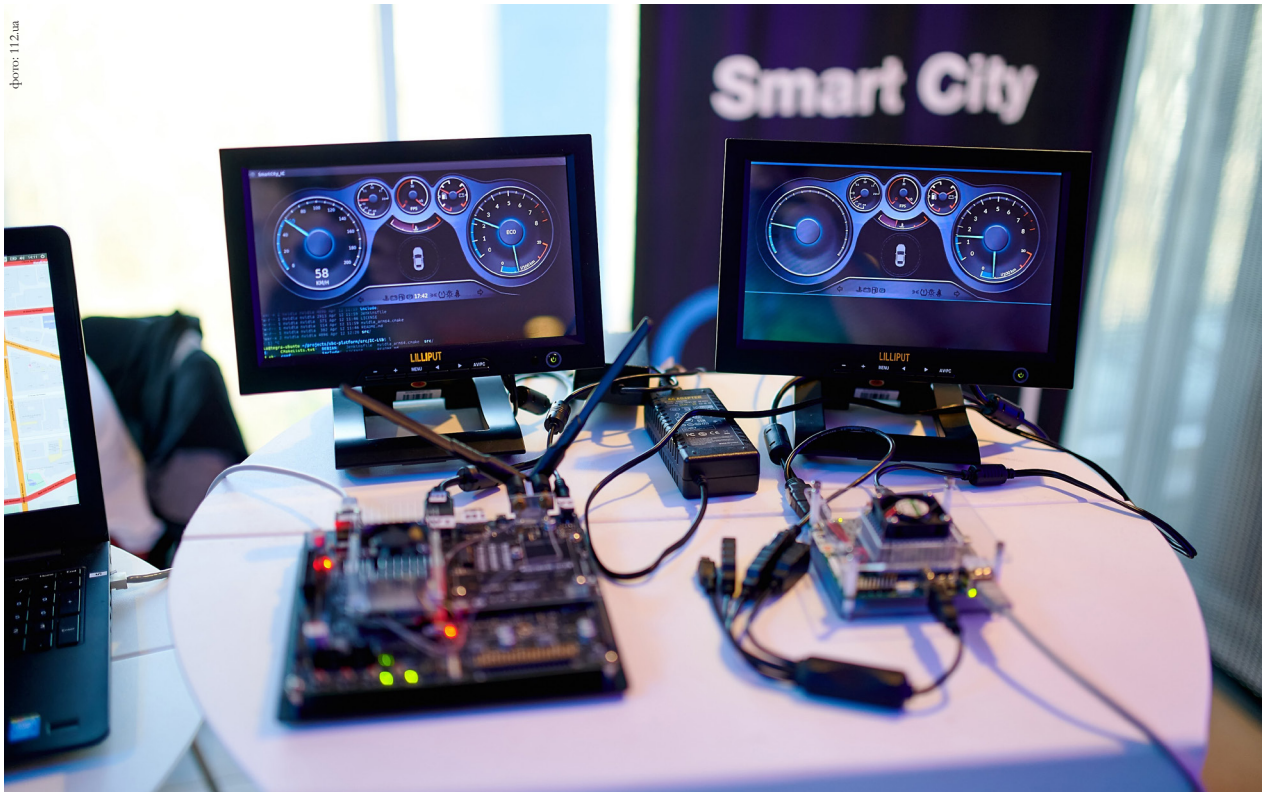
Так, інженери компанії займаються розробленням системи навігації, яка враховує дані про розташування парковок, ресторанів, заправок, погоди тощо. Цими даними автомобілі обмінюються через хмару HERE і попереджають один одного про аварії, слизьку дорогу тощо. Крім того, навігаційна система самостійно сканує знаки швидкісних обмежень й оновлює цю інформацію у хмарі.

Також в Intellias розробляється інтегрована навігаційна система для автомобілів преміум-класу, однією з фішок якої стало планування маршрутів для гібридного та електротранспорту з урахуванням використання заряду акумулятора і розташування зарядних станцій.

GlobalLogic

У ще одній з найбільших українських сервісних ІТ-компаній – GlobalLogic – є чотири напрями роботи в галузі, пов'язані з автомобілями. Над ними працює близько 200 інженерів.

Перше – інфотеймент-платформа Nautilus, ідея якої народилася в підрозділі embedded і на розробку якої пішло близько двох років.



За задумом творців, платформа дасть користувачеві досвід, до якого він звик, взаємодіючи з гаджетами на зразок смартфонів. Як ми вже писали вище, розроблення цифрових сервісів для автомобіля – процес нешвидкий, і щоб гарантувати належний рівень безпеки та інтегрувати нове рішення, можуть минути роки. За цей час технології можуть значно ступнути вперед, а автомобіль – знову опинитися в «кам'яному столітті».

Nautilus віртуалізує в автомобілі дві операційні системи: його власну для керування автомобілем й адаптовану під автомобілі версію Android – для розваг, програм, навігації тощо. Це робить транспорт, з одного боку, «стильним, модним, молодіжним», з іншого – зберігає в безпеці ключові елементи системи управління.

Інженери компанії змогли не тільки розділити операційні системи, але й зробити так, щоб вони разом використовували апаратні ресурси автомобіля (камеру заднього виду, наприклад), не втрачаючи продуктивності.

Платформу було представлено на міжнародних профільних виставках, зокрема на CES 2017 було показано підтримку Android N. Те, що починалося як невеликий експериментальний проект, тепер створюється на різних апаратних платформах для різних компаній з автомобільної індустрії. У числі клієнтів, що використовують інфотеймент-платформу,

такі компанії, як Delphi Technologies і Aptiv, Renesas Electronics, Mitsubishi Electric Automotive America, Inc. Розробки українських інженерів потрапляють до моделей провідних автовиробників.

Також інженерів GlobalLogic залучено до Automotive Projects. Це лабораторія розроблення і тестування компонентів інфотеймент-систем, які використовуються в топових моделях німецького автопрому. Йдеться про різні рівні роботи – від драйверів до користувацького інтерфейсу і тестування безпосередньо в машині під час їзди.

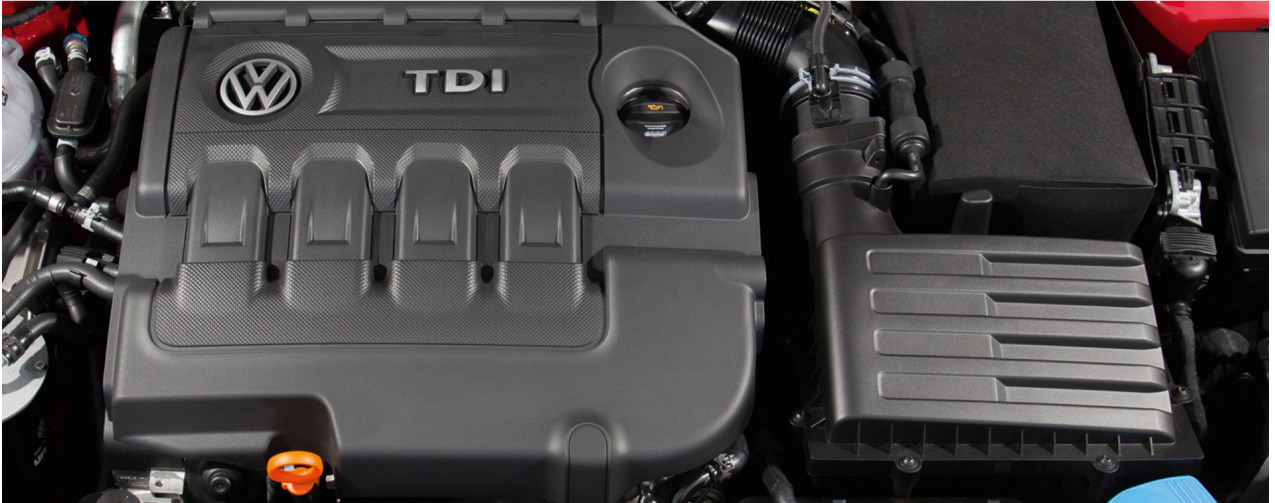
Під дахом GlobalLogic розвивається проект, пов'язаний з автономним водінням. Його замовник – клієнт рівня Tier 1 у США і Європі, а розробка, в якій беруть участь українські інженери, з'явиться в автомобілях для цих регіонів найближчим часом.

Також у компанії є внутрішній проект – Smart City, в рамках якого відбувається моделювання «розумної» міської інфраструктури, де всі учасники руху взаємодіють між собою.

Таким чином, незважаючи на те що Україну заведено вважати країною на узбіччі технологій, з маленьким внутрішнім ринком ІТ-послуг, програм і сервісів, українські інженери відіграють важливу роль у розвитку автомобілів у глобальних масштабах.

АНТИДИЗЕЛЬ

Автовиробники поступово згортають продажі дизельних версій.



З вересня в ЄС почали діяти жорсткі норми і тести щодо нових автомобілів. Пройти їх виявилися готові далеко не всі автоконцерни. А деякі навіть не стануть і намагатися, пише [AUTO-Consulting](#).

Один з результатів ситуації, що склалася – зникнення у деяких автомобільних виробників дизельних версій популярних моделей. За інформацією британського видання Autocar, дизельну версію втратить Fiat 500X. Замість неї буде бензиновий 3-циліндровий силовий агрегат. Нібито такий само економічний, як дизель.

І 500x – не єдина жертва Дізелгейта і WLTP. У FiatChrysler пообіцяли до 2022 року повністю очистити свої модельні ряди (включаючи позашляховики) від дизелів. Потім дизель буде доступний тільки на комерційних транспортних засобах FCA.



Нова версія Honda CR-V буде пропонуватися з 3 рядами сидінь, гібридної трансмісіїю і ... без дизельних силових агрегатів.

Через катастрофічне зниження попиту на дизельні Kia Rio в Європі, більше їх пропонувати там не будуть.

Не виключено, що залишки дизельного модельного ряду Rio, яких в країнах ЄС продали в 4 рази менше, ніж планувалося, приїдуть в Україну за цікавою ціною.

Така ж ситуація і з дизельними Kia Venga.

Mitsubishi прибрала з пропозицій кросовера ASX в Європі 1,6-літровий і 2,2-літровий дизельні двигуни. Вони, між іншим, становили там майже половину продажів. Замість цього «Три Діаманти» зосередяться в ЄС на альтернативних силових агрегатах. Таких, як на гібрид Outlander PHEV.





Так що українська поліція в тренді. А українські покупці можуть сподіватися, що до нас приїдуть дизельні ASX з європейських складів.

Дизельний Mitsubishi Outlander в Європі вже давно відстав за продажами від плагін-гібридного Outlander PHEV. Тому, дизельний силовий агрегат з модельної лінійки Outlander йде. Його замінять на 2 л бензиновий.

Дизельний Porsche Macan став однією з перших жертв WLTP. Хоча претендував на популярність у покупців завдяки економічності. Як виявилось – теоретичної.

У дизельної Porsche Panamera ситуація практично така ж, як у дизельного KIA Rio. Всього близько 15% продажів дизельних Panamera по всьому світу в 2017 році. Бензиновим версіям цієї моделі належить 35% продажів. Покупці віддають перевагу 4 E-Hybrid, яким сьогодні належить половина продажів. В результаті, в Porsche вирішили не випробовувати долю і WLTP, і взагалі відмовилися від дизелів в своїй модельній лінійці. Під прицілом (стрільба на ураження) і дизельна версія Seat Toledo.

Без дизельних версій вже зараз залишилася Skoda Fabia. Турботу про економічність їзди в оновленій Fabia поклали на 3-циліндрові бензинові мотори.



Subaru так і не вдалося стати ще ближче до танків з опозитним дизелем. Такого мотора у Subaru більше не буде. Тільки бензинові оппозитника.

Suzuki з дизельним мотором в Україні не бачили вже давно. І більше не побачать.

Toyota офіційно оголосила, що в Європі більше не буде дизельних версій ні Toyota, ні Lexus. Вся увага гібридам. Хоча дизеля залишаться поки на моделях Proace, Hilux і Land Cruiser.

У Opel дизельного мотора позбулася Corsa. І поки не зрозуміло, чи будуть ставити на інші моделі з блискавкою дизеля PSA – нового власника Opel, який зараз проводить оптимізацію компанії.

У Volvo заявили, що після запуску V60 більше не стануть використовувати дизельні двигуни. Це означає, що тепер кожен автомобіль цієї марки буде або бензиновим, або підзарядженим гібридним, або електричним.

Є інформація і про те, що Renault більше не збирається розробляти нові дизельні двигуни. Вона поки не підтверджена, але диму без вогню не буває.

BMW також відмовляється від продажів дизельних версій своїх автомобілів на ринку Північної Америки з 2019 року. Замість цього бренд сфокусується на розвитку підключаються гібридів (PHEV).

Але про смерть дизельних моторів говорити поки рано. Автомобільні виробники швидше за все коригують свій модельний ряд під нові європейські смаки і нові тести WLTP. Справжня смерть дизелів настане тільки тоді, коли від них повністю відмовляться такі гіганти, як BMW, Mercedes-Benz, VW, PSA, Renault-Nissan-Mitsubishi. Причому, і в легковому, і в комерційному транспорті.

Чим WLTP може обернутися для українського ринку?

До нас за розумними цінами можуть приїхати нові бензинові і дизельні моделі автомобілів, з моторами, які не пройшли WLTP, але цілком відповідають нашим нормам Євро-5. За даними AUTO-Consulting, за першу половину 2018-го, в порівнянні з 2017-му, кількість дизельних авто в Україні зросло на 10%.



ЗЕЛЕНІ ВИКЛИКИ

Євросоюз має намір змусити автовиробників підвищити продажі електромобілів.

Делегат-кореспондент Європарламенту Міріам Даллі підтримав поправки для підвищення цільових показників скорочення викидів вуглецю від нових автомобілів з 15 до 20% протягом 2025 року та від 30 до 45% до 2030 року. Депутати Європарламенту проголосували за продажі автомобілів з нульовим і ультранизьким рівнем викидів в 20% в 2025 році і 40% в 2030 році з штрафами за невиконання цілей, повідомляє [HEVCars](#).

Комітет з питань довкілля Європейського парламенту повідомив про підтримку парламентом амбітних стандартів CO₂ для нових автомобілів і мікроавтобусів в 2030 році.

Як зазначається у [прес-релізі](#), Європейська федерація «Транспорт і навколишнє середовище» (T&E) вітає голосування в якості кроку до більш швидкого переходу на електромобілі, але попереджає, що лише одних амбіцій недостатньо для задоволення європейських зобов'язань щодо клімату.

Як повідомила Юлія Полісканова, менеджер у T&E, Комітет з охорони навколишнього середовища зробив те, що Комісія не змогла зробити: запропонувати амбітні плани по скороченню автомобілів і фургонів з ДВС, які виробляють викиди CO₂, а також провести реальні випробування транспортних засобів на дорогах, а не тільки в лабораторних умовах.

Голосування показує, що депутати Європарламенту визнають переваги електромобілів для клімату і навколишнього середовища в цілому.

Комітет також запропонував довгострокову мету за нульовими викидами від нових автомобілів і мікроавтобусів до 2040 року. Депутати Європарламенту відхилили подвійний облік біопалива та інших альтернативних видів палива в регулюваннях, які вже просуються відповідно до недавно прийнятої Директиви з відновлюваних джерел енергії.

Пленарне голосування буде проведено протягом тижня 1 жовтня. До 9 жовтня 2018 року держави-члени ЄС планують підготувати відповідний закон у Раді з навколишнього середовища. Очікується, що міжвідомчі переговори будуть завершені до кінця 2018 або до початку 2019 року, що дозволить затвердити закон до наступних європейських виборів. У разі прийняття закону, за невиконання зазначених обсягів продаж екомашин автовиробники платитимуть штрафи.

Асоціація автомобільної промисловості (VDA) негайно відреагувала на рішення Комітету з охорони навколишнього середовища. «Прийняті рішення абсолютно не враховують технічну та економічну реальність. Комітет ставить амбітні цілі, але не дає відповідей на питання, як їх досягти.



Більше того, ці вимоги суперечать завданню збільшення робочих місць і зайнятості в Європі», – сказав президент VDA Бернхард Маттес. Він стверджує, що поставлених цілей неможливо досягти за такий короткий період, тому подібні посилення призведуть до втрати робочих місць в Європі.

Європейська асоціація автомобільних виробників (ACEA) також висловила тривогу за підсумками голосування Європарламенту щодо нових цільових показників щодо викидів вуглекислого газу для пасажирських автомобілів і фургонів.

«Ми дуже стурбовані напрямом, який прийняв Комітет з питань довкілля. Вкрай жорсткі рівні скорочення, які були прийняті, абсолютно нереалістичні, оскільки вони вимагатимуть масового і різкого переходу до електромобілів. При тому, що базові умови для такої переорієнтації явно поки що не створено, і споживачі просто не готові повністю електрифіковано на даному етапі», – заявив генеральний секретар ACEA Ерік Йоннаерт.

У той же час генсек ACEA пояснив, що асоціація повністю віддана ідеї переходу до мобільності з нульовим рівнем викидів.

Але цей перехід повинен відбуватися в реальному темпі, так як це життєво важливо не тільки для автомобільної промисловості і зайнятих в ній, але і для споживачів, і для країн, що входять в ЄС, яким доведеться важко попрацювати, щоб забезпечити достатню інфраструктурну мережу.

«Ми сподіваємося, що Європейський парламент скористається можливістю, щоб переглянути цю пропозицію і привести його у відповідність з реальністю. Ми чекаємо результатів пленарного голосування в наступному місяці, щоб дізнатися, який курс візьмуть законодавці на тристоронніх переговорах», – заявив Е. Йоннаерт.

Експерт Ради чистого транспорту (ICCT) Пітер Мок вважає, що автовиробникам не варто шантажувати «зелених» скороченнями в автопромі, адже у більшості випадків втрати робочих місць обумовлені автоматизацією виробництва.

Радикальна організація «Німецька екологічна допомога» DUN (Deutsche UmweltHilfe) навіть зажадала скорочення CO₂ до 2030 року не на 45%, а на всі 75% і розкритикувала світові автоконцерни, вважаючи, що ті проспали технологічну революцію і продовжують по-старому фокусуватися на ДВЗ. Незважаючи на очевидну екологічну проблему, яка насувається на наш світ, автоконцерни докладають гігантські зусилля не на вдосконалення технологій, а на те, щоб пригальмувати подальші обмеження викидів CO₂.

У будь-якому разі, рішення комітету Європарламенту спочатку має бути схвалено парламентом, перш ніж почнуться переговори з державами-членами. Але така робота планомірно ведеться, «зелені» поступатися не мають наміру, тому остаточне рішення щодо посилення норм викидів цілком може з'явитися вже в наступному році.

НОВИНИ ФЕДЕРАЦІЇ

Результати онлайн-опитування щодо проблематики автомобільної галузі та шляхів формування кластерної ініціативи

Відповідно до затвердженого загального плану дій за підсумками Круглого столу з розвитку ініціативи запровадження автомобільних кластерів (Automotive Cluster) в Україні, що пройшов 25 травня 2018 року, Федерацією роботодавців автомобільної галузі було проведено онлайн-опитування щодо проблематики автомобільної галузі та шляхів формування кластерної ініціативи.

За результатами опитування, серед найбільш пріоритетних проблематик галузі було відзначено:

- необхідність вирішення питання комплексного обслуговування з боку держави іноземної інвестиції (вироблення та дотримання чітких «правил гри» для іноземних інвесторів, скасування податку на інвестиції);
- проблематику кадрів та зайнятості;
- відсутність умов для розвитку автомобілебудівної промисловості.

Середньозважене значення оцінювання респондентами цих проблематик – 4 із 5.

IV Податковий форум

Представники Федерації роботодавців автомобільної галузі взяли участь у IV Податковому форумі, який відбувся у м. Одеса 27-28 серпня 2018 року за організації Ради підприємців при КМУ, Українського товариства економічних свобод та за підтримки Федерації роботодавців України.

Учасники форуму обговорили податкову політику, шляхи детінізації економіки та покращення інвестиційного клімату. Особливу увагу була приділена ролі податкової політики у стимулюванні залучення інвестицій, росту виробництва та розвитку регіонів в Україні.

ВИРОБНИЦТВО

У серпні з українських автозаводів вийшло всього 470 одиниць автотранспортної техніки. В результаті, в порівнянні з серпневим показником минулого року, обсяг випуску автотранспорту в Україні зменшився на 37%, повідомляє асоціація «Укравтопром».

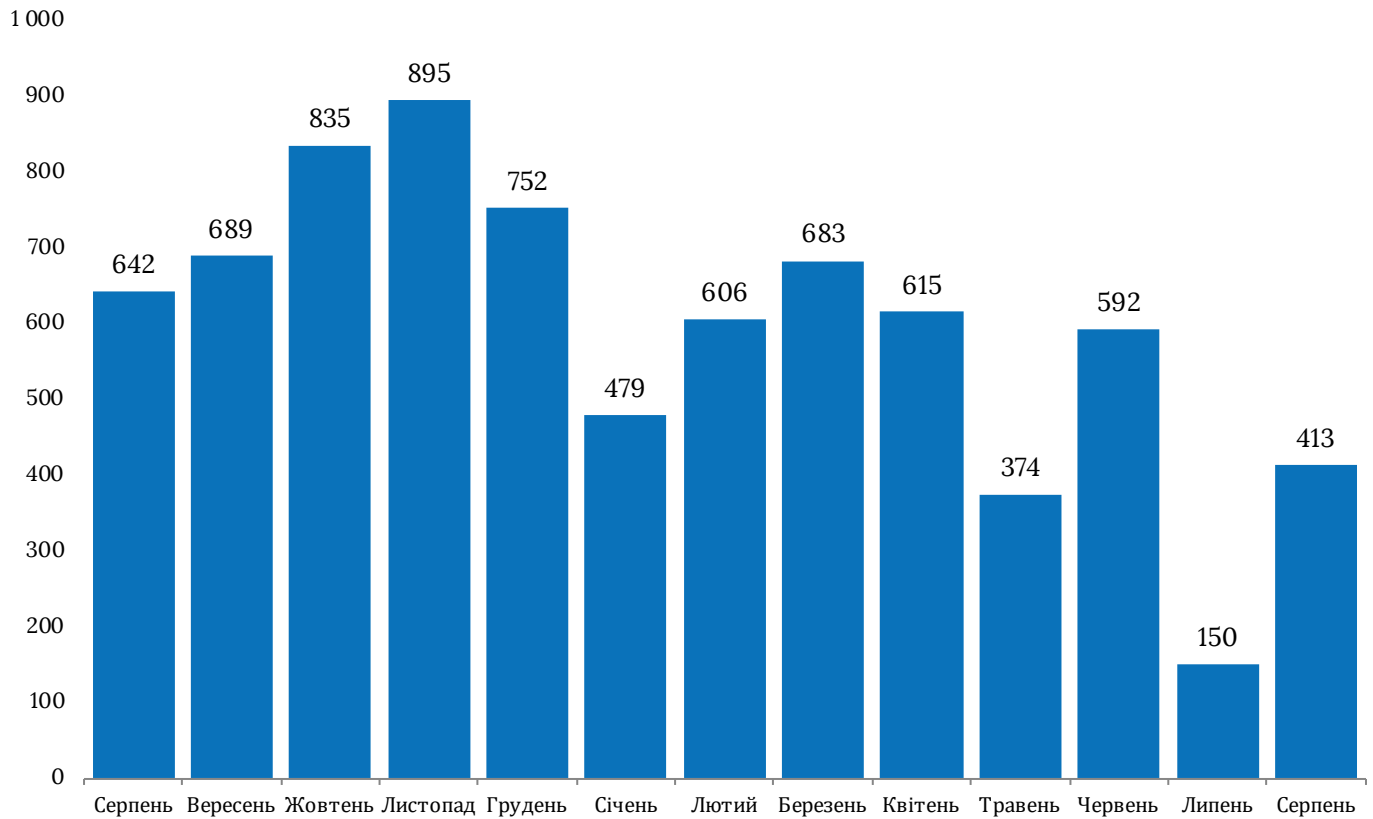
Найбільший результат минулого місяця продемонстрував завод «Єврокар», де було складено 413 легкових автомобілів марки Skoda. При цьому, відносно серпня 2017 року, обсяг великоузлового складання на Єврокарі знизився на 27 відсотків.

Виробництво вантажівок обмежалося тільки одним автомобілем, проти 32 шт. роком раніше. В статистиці відсутні дані по КраЗу, який перестав розкривати інформацію про свої обсяги виробництва з серпня 2016 року.

Виробники автобусів за місяць випустили 56 машин, що на 18% менше ніж торік.

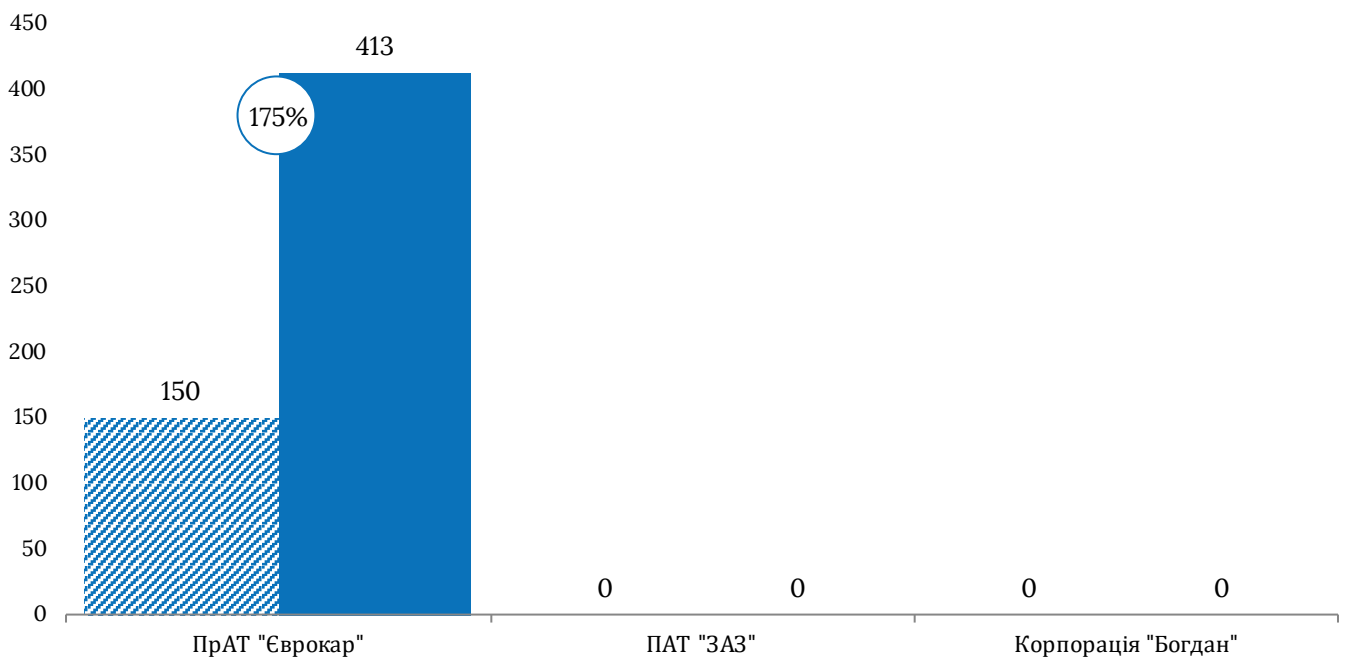
Всього з початку року в Україні було виготовлено 4544 од. автотранспортних засобів або на 7% менше ніж за аналогічний період минулого року.

ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО



ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

(Липень 2018 р. - серпень 2018 р., шт. та % росту період до періоду)



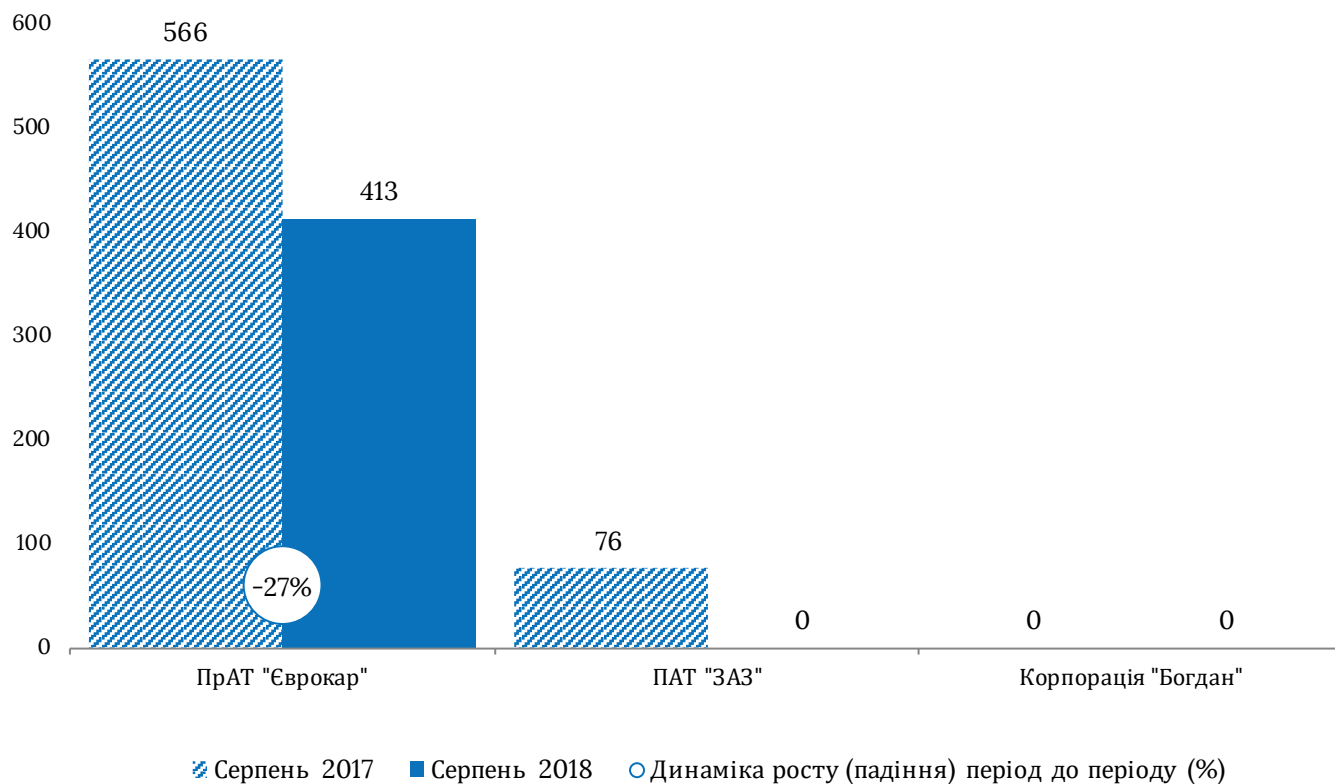
▨ Липень 2018

■ Серпень 2018

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

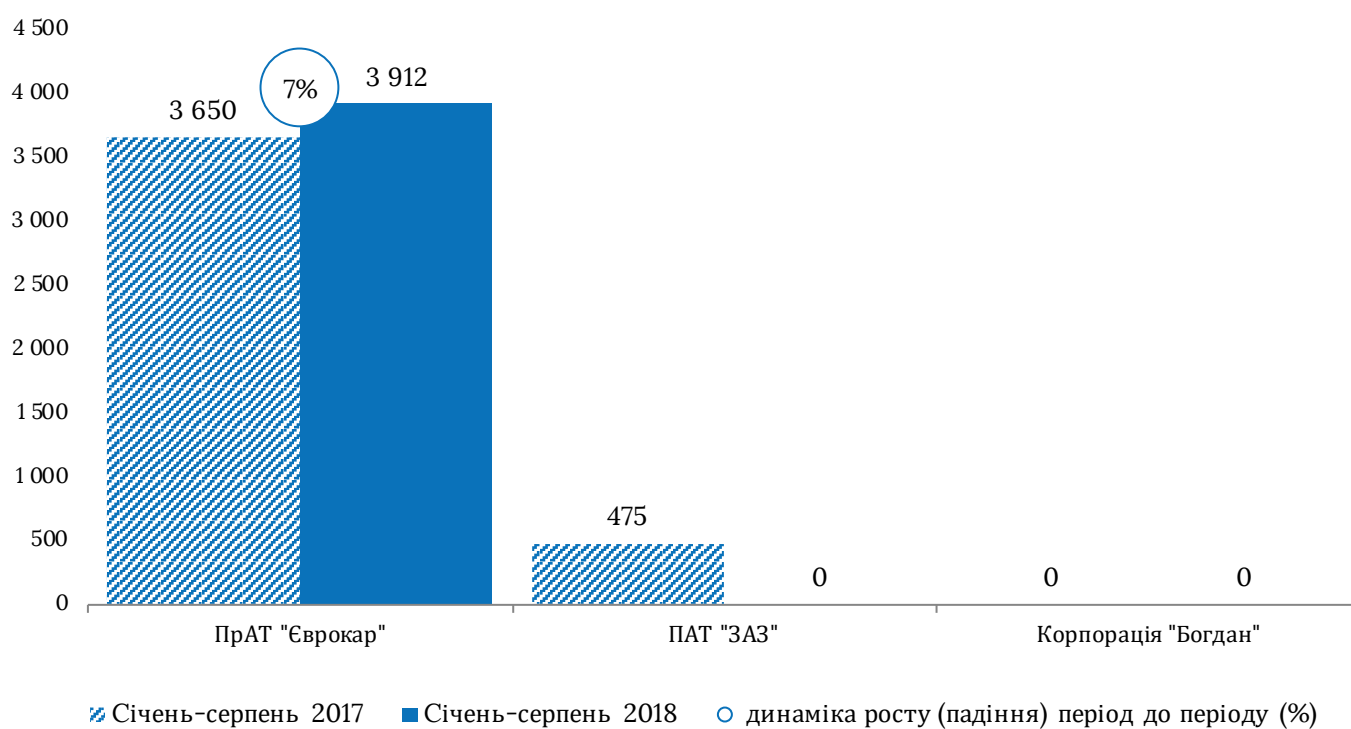
ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

(Серпень 2017 р. - серпень 2018 р., шт. та % росту період до періоду)

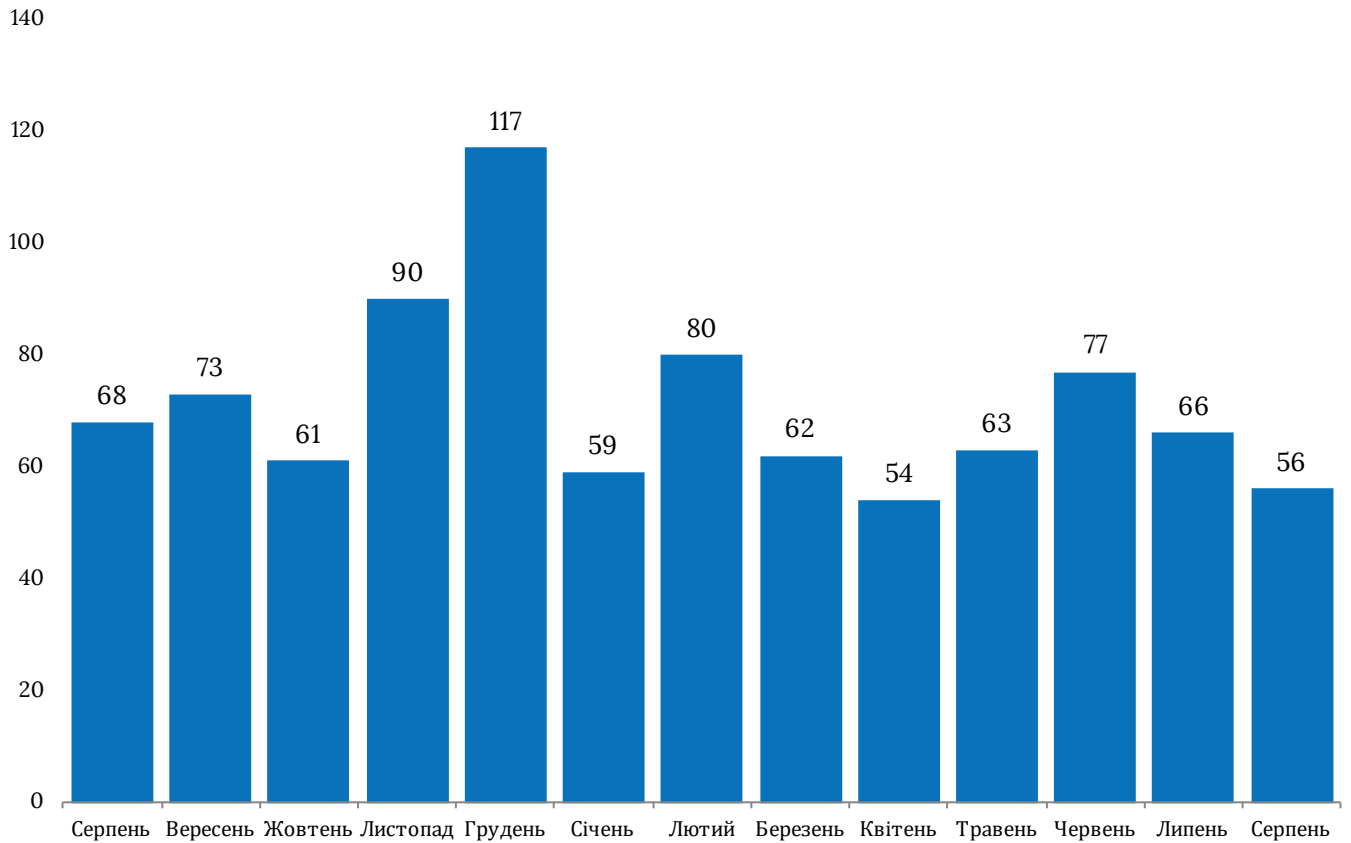


ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

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

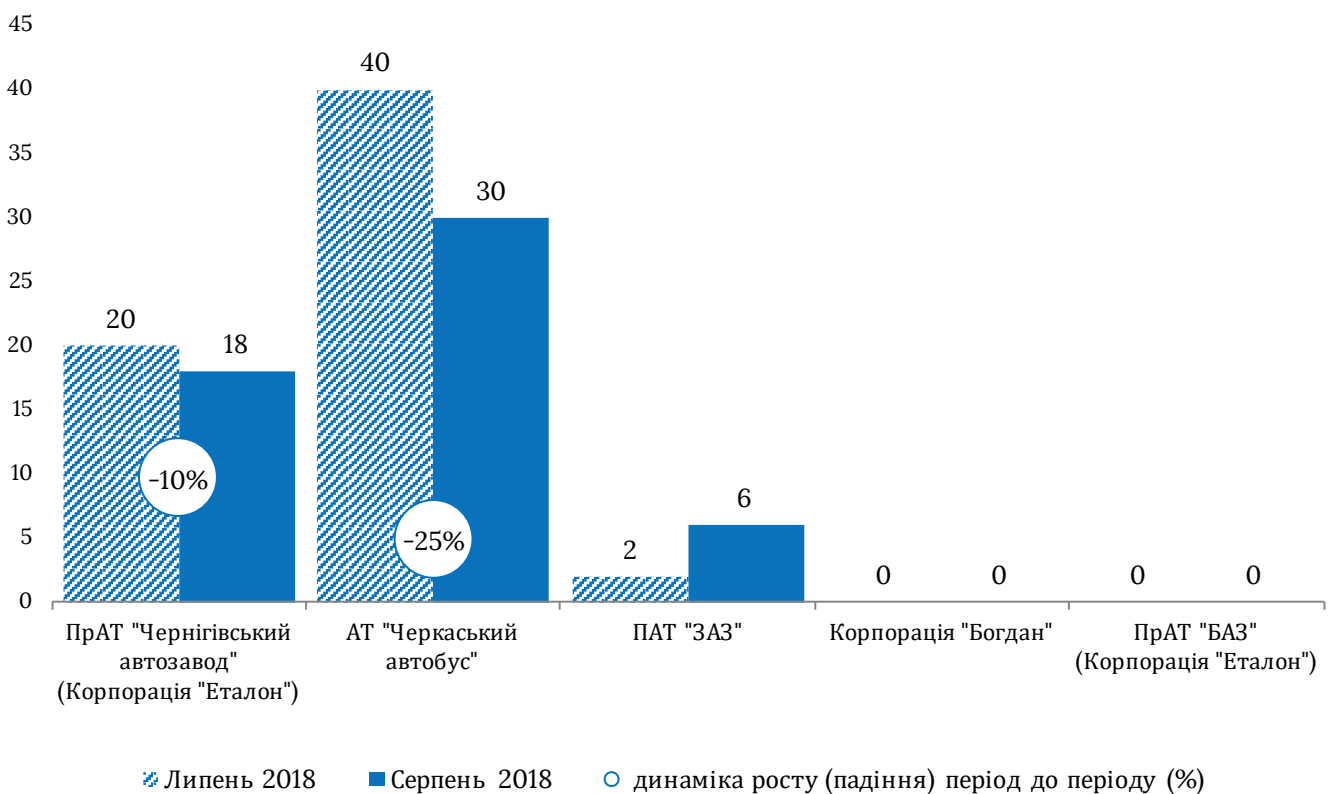


ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ



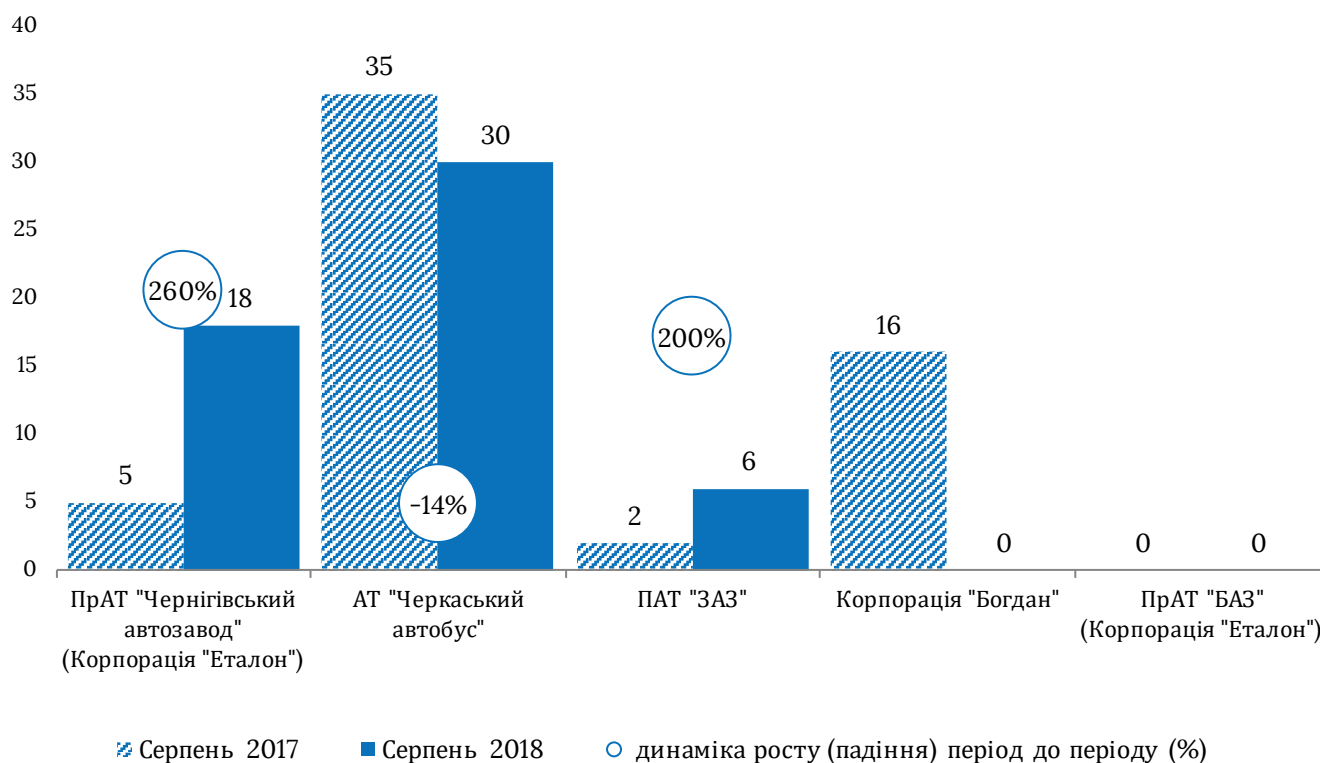
ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

(Липень 2018 - серпень 2018, шт. та % росту період до періоду)



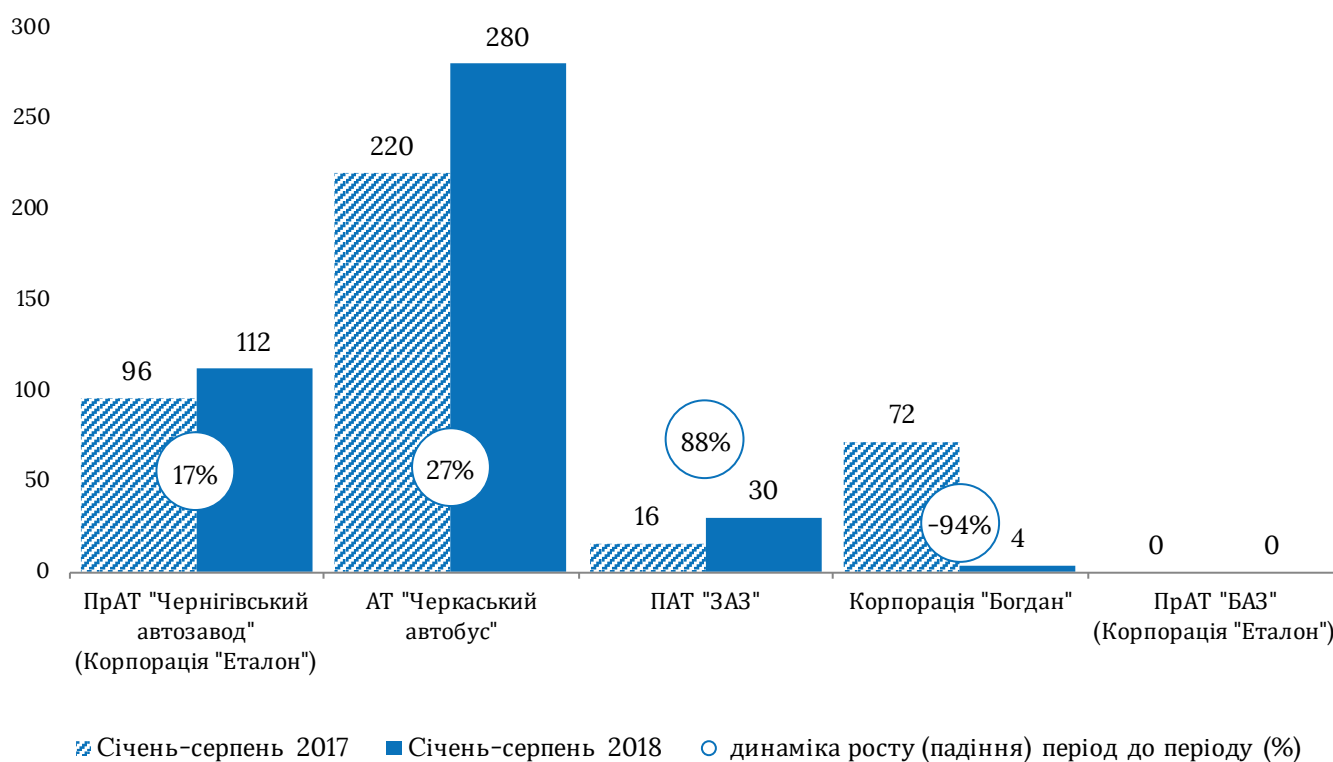
ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

(Серпень 2017 - серпень 2018, шт. та % росту період до періоду)

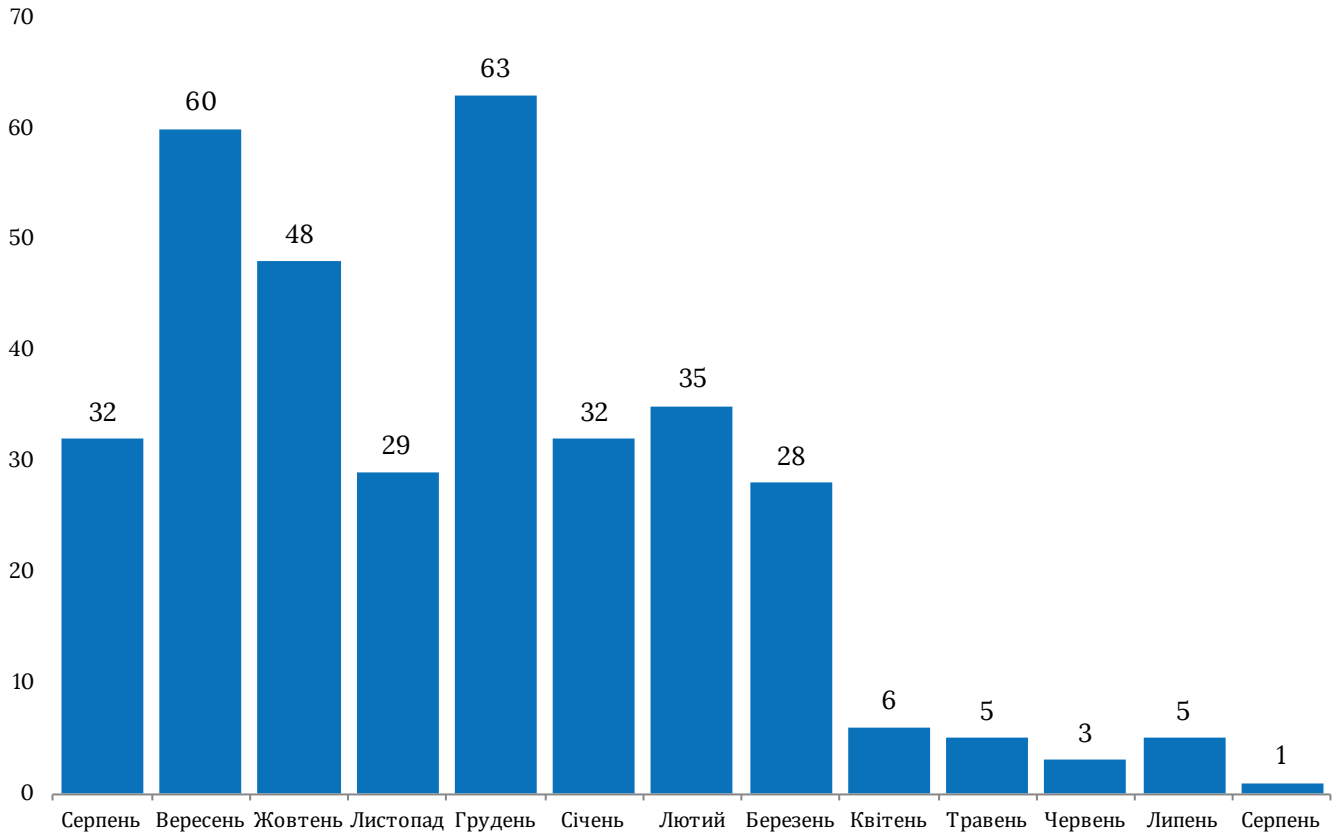


ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

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

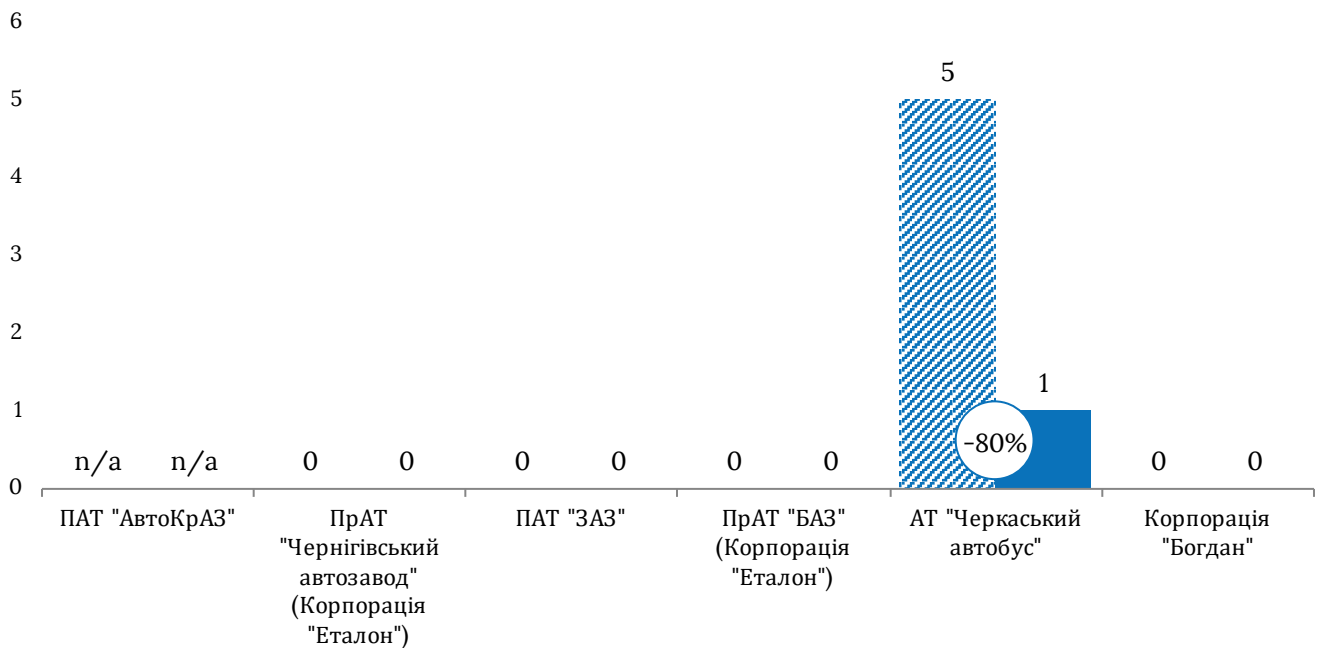


ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО



ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Липень 2018 - серпень 2018, шт. та % росту період до періоду)



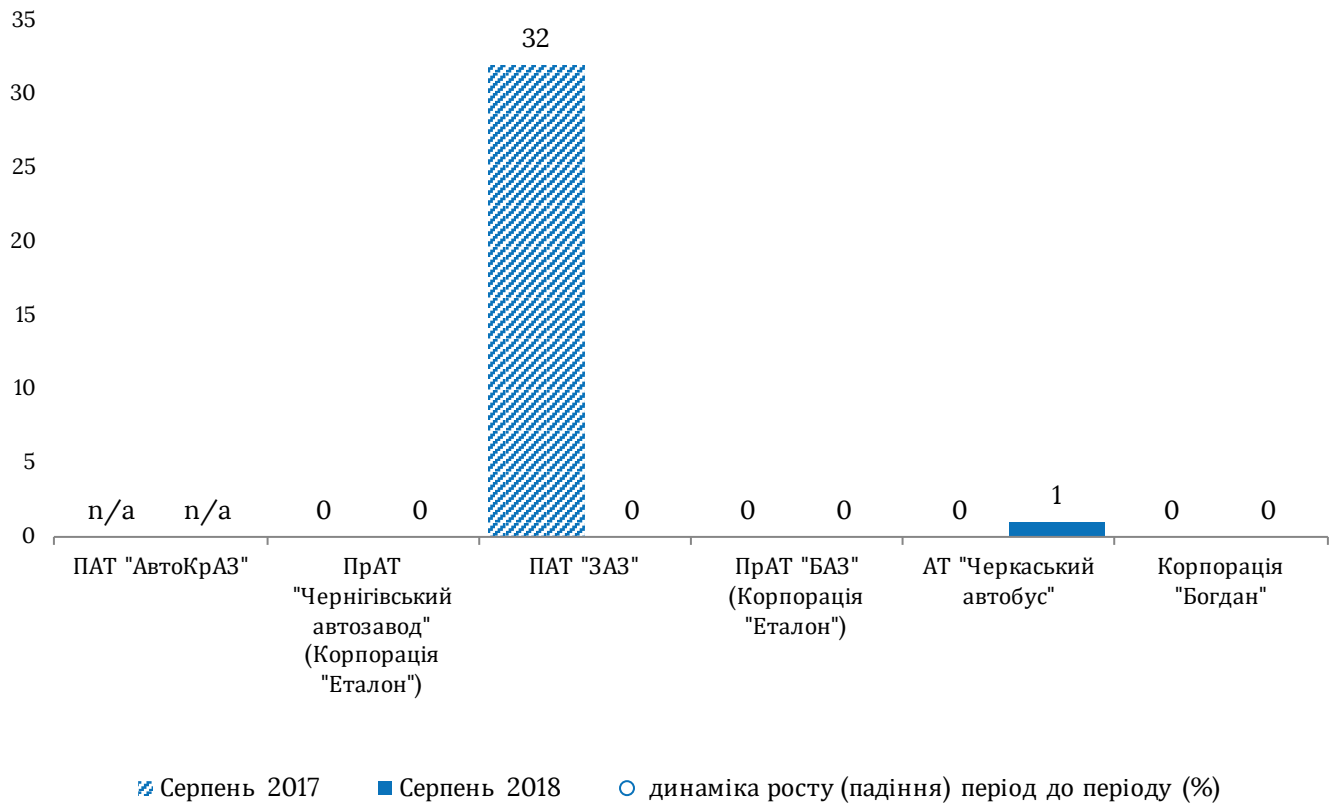
▨ Липень 2018

■ Серпень 2018

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

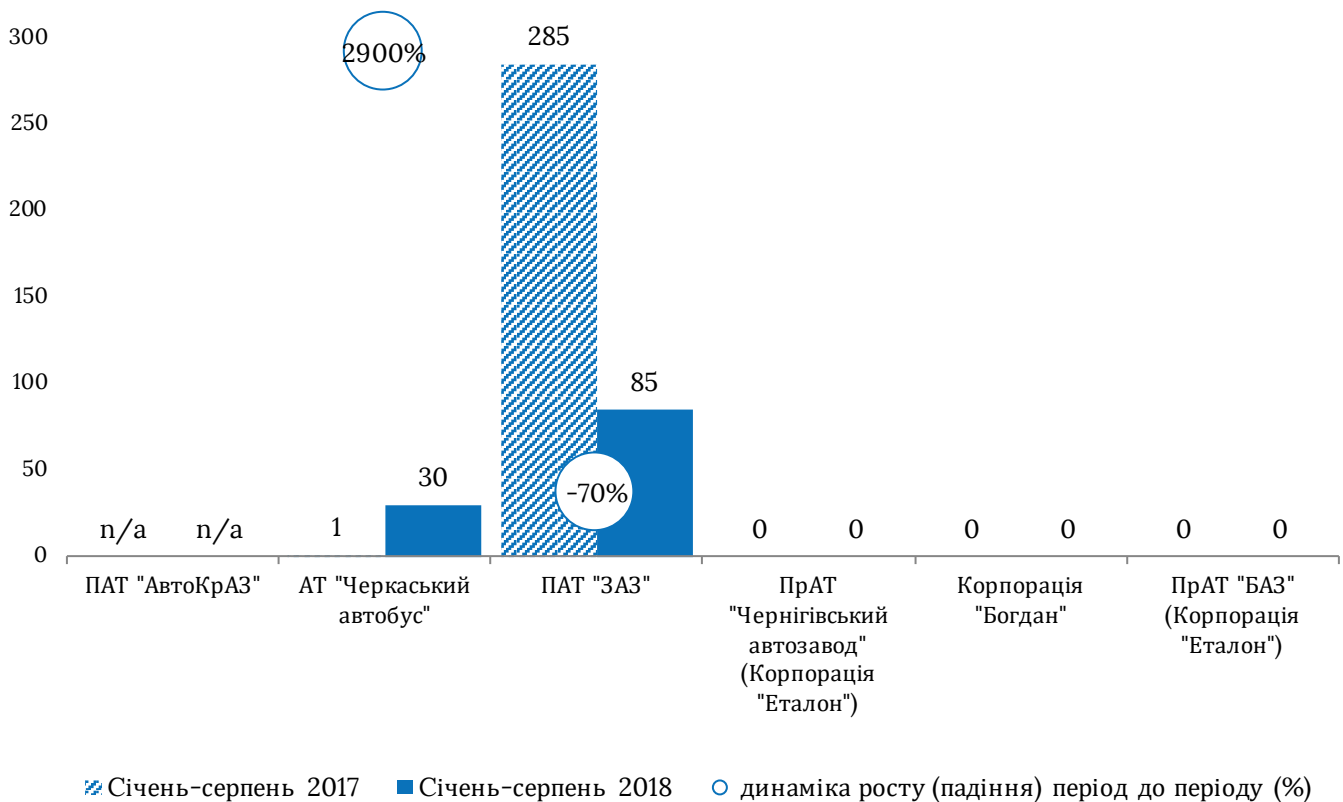
ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Серпень 2017 - серпень 2018, шт. та % росту період до періоду)



ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

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



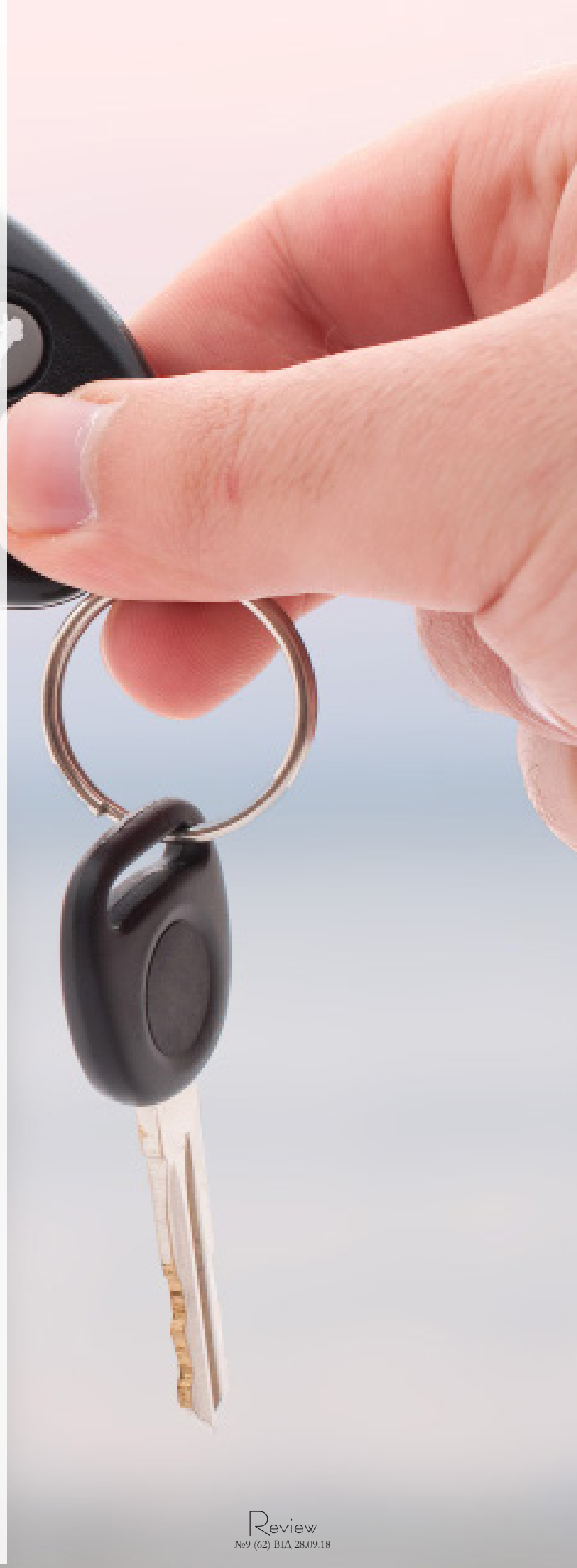
ПРОДАЖІ

Як повідомляє AUTO-Consulting, у серпні зусиллями всіх операторів вдалося реалізувати 6,9 тис. нових легкових автомобілів, що на 8,4% більше, ніж роком раніше. Серпневі продажі автодилерів виявилися навіть на 9,9% вище липневих.

На думку AUTO-Consulting, поживалення в серпні спровокувало зростання курсу долара. Коли тренд став очевидним, покупці більше не стали вичікувати і вирушили в автосалони за авто, щоб встигнути придбати їх до подорожчання. Зростанню продажів не завадив навіть відпускний сезон.

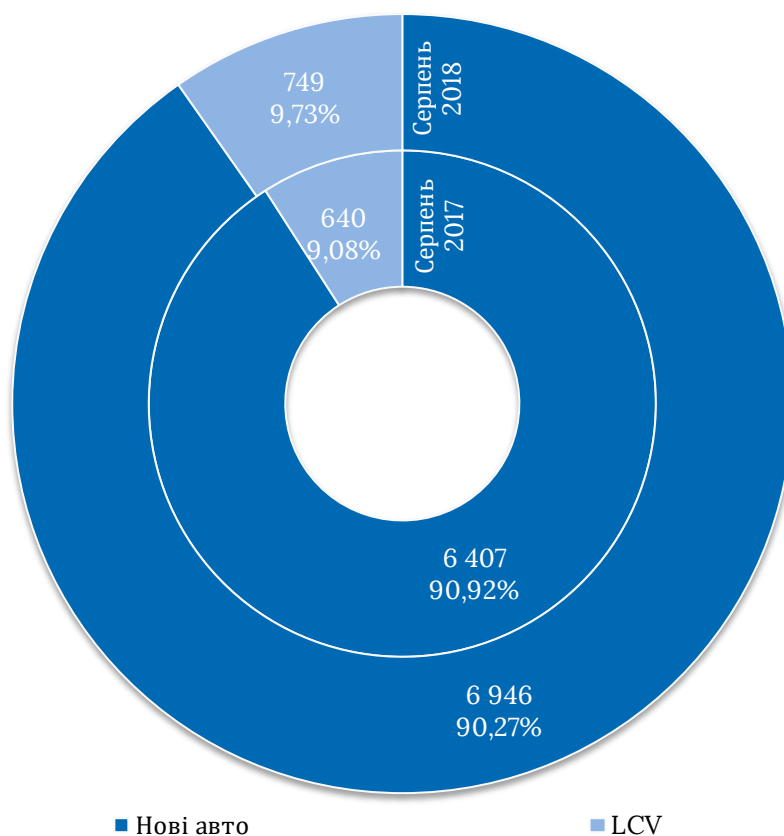
У підсумку, в продажах в серпні додали багато брендів. Але позиційна боротьба теж відбувалася. Так, перше місце утримала Renault, чий позиції продовжує атакувати Toyota. Саме японській марці належить рекорд із самого динамічного зростання в серпні в Топ-10. У серпні на 3-є місце по ринку вийшли дилери KIA. Їм вдалося обійти відразу 3-х конкурентів навіть збільшивши реалізацію трохи менше загального зростання на ринку. Слідом за тією ж тактикою поліпшив свої позиції і Nissan.

Досить результативною виявилася серпнева робота дилерів Mercedes-Benz. Німецький бренд не тільки повернувся в Топ-10 українського авторинку, але і знову став №1 в преміум-сегменті з ростом продажів 17%. Активно нарощували в серпні продажі і дилери Mitsubishi, Peugeot, Citroen і Lexus. А найстрімкіше зростання в Топ-20 продемонстрував Fiat (+75%).



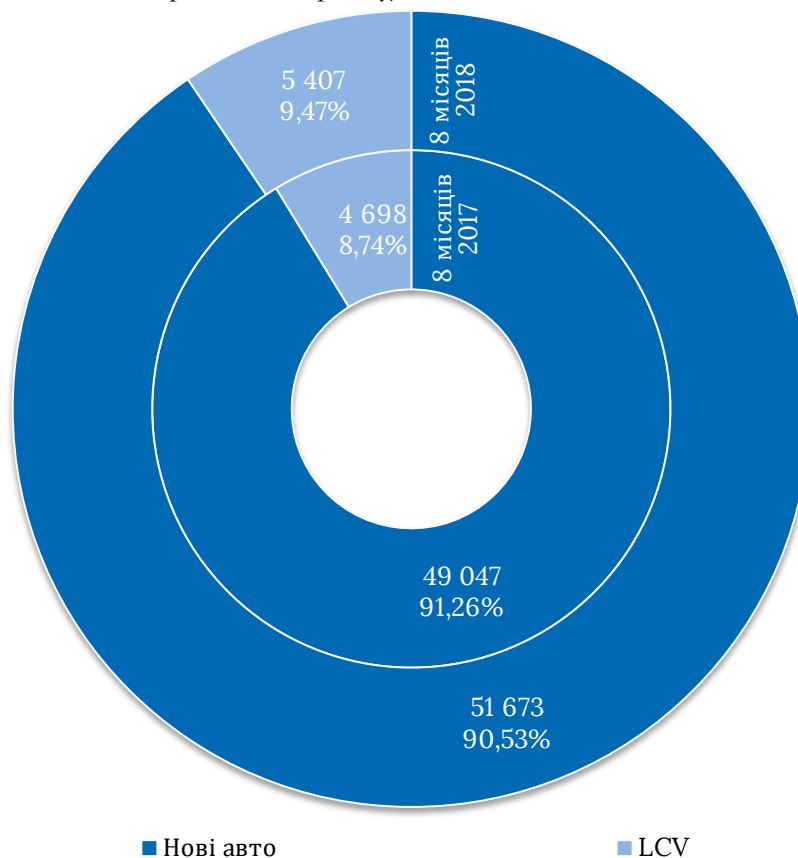
ПРОДАЖІ АВТО

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



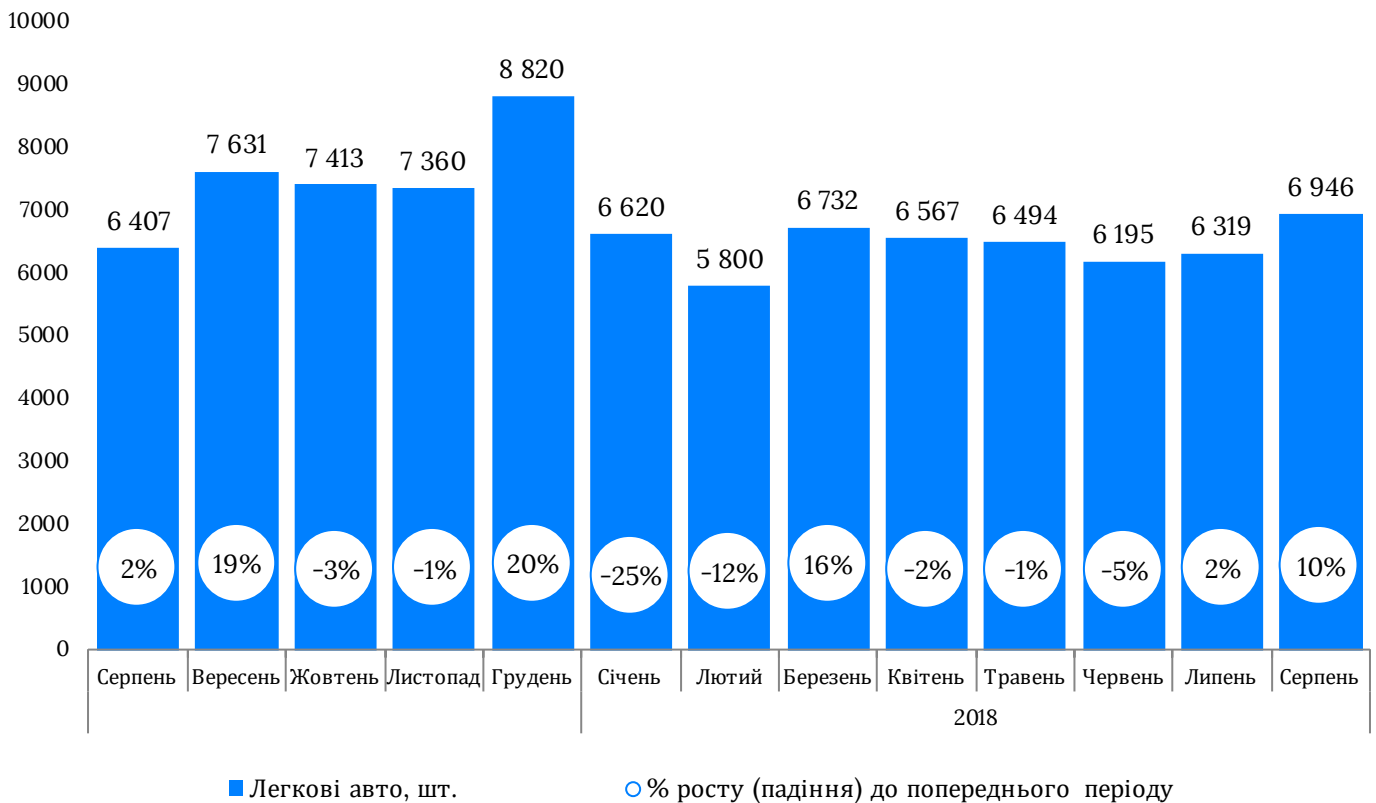
ПРОДАЖІ АВТО

(8 місяців 2018 р. та 8 місяців 2017 р., шт. та % ринку)



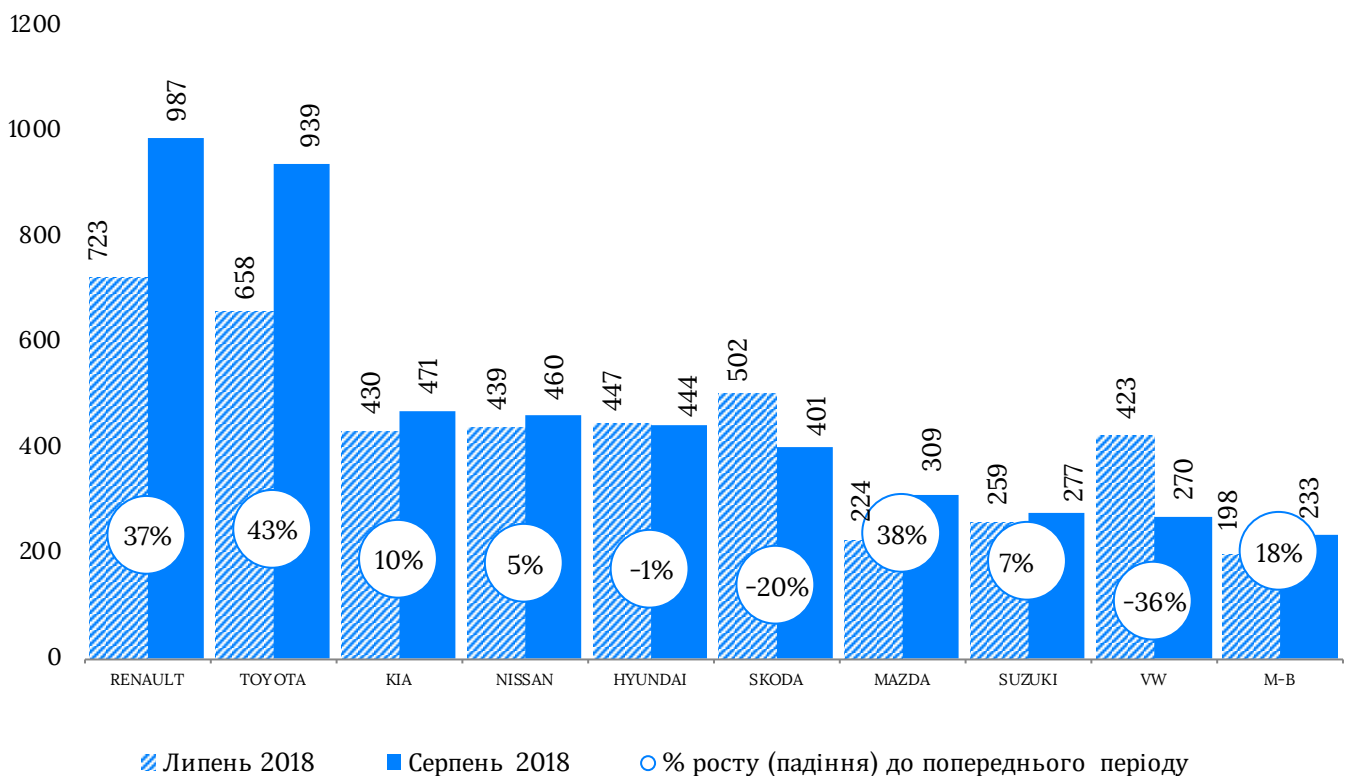
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(шт. та % росту до попереднього місяця)



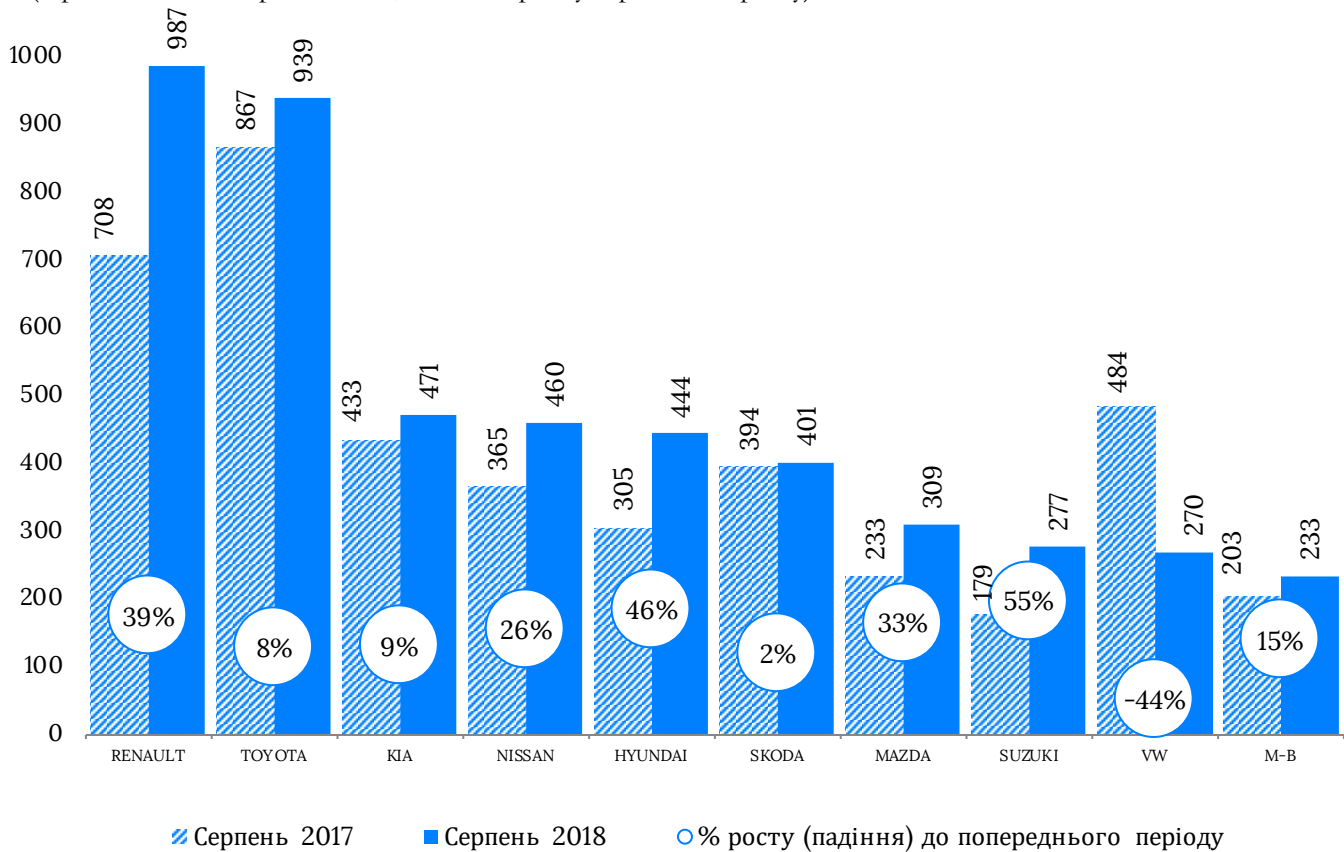
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(липень 2018 та серпень 2018, шт. та % росту період до періоду)



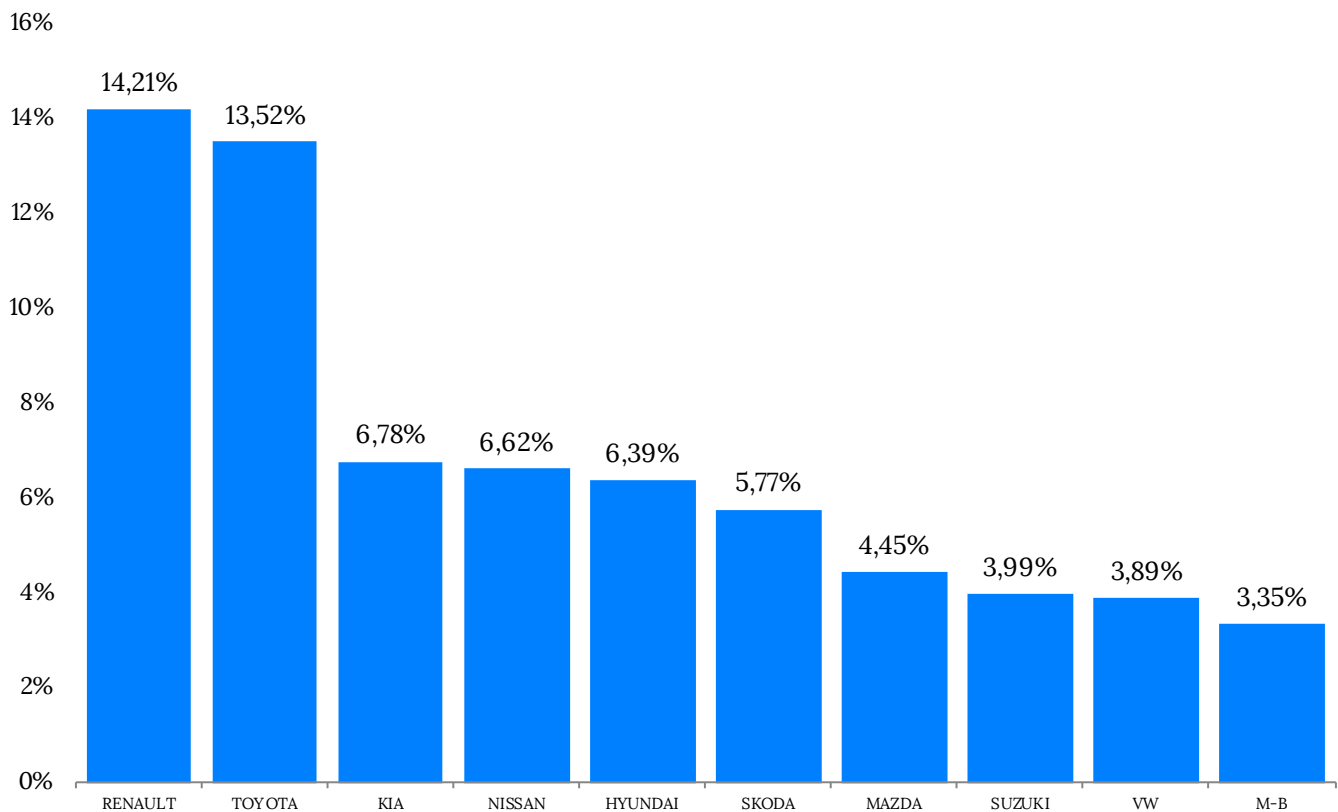
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

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



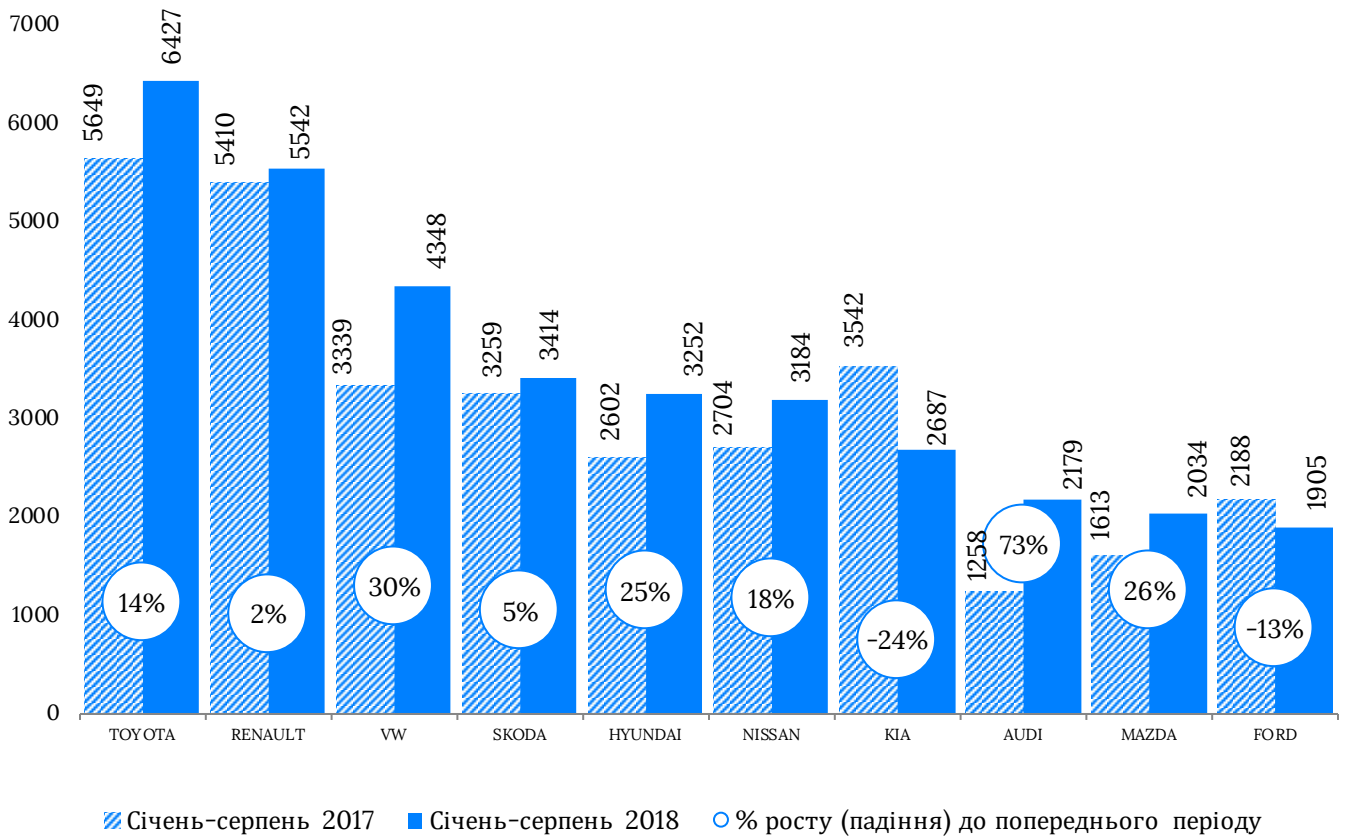
РЕЙТИНГ ПРОДАЖІВ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(серпень 2018, % від усіх проданих легкових авто)



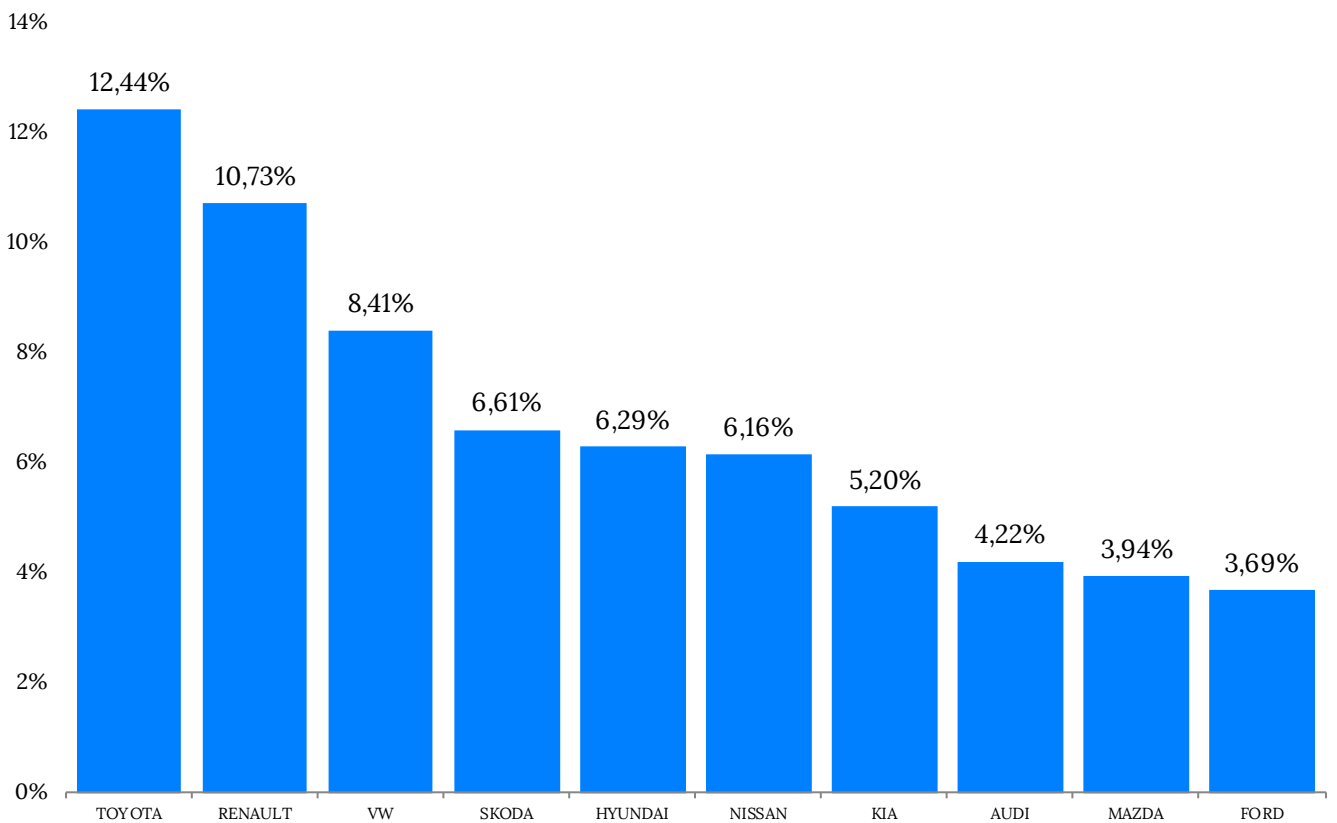
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

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



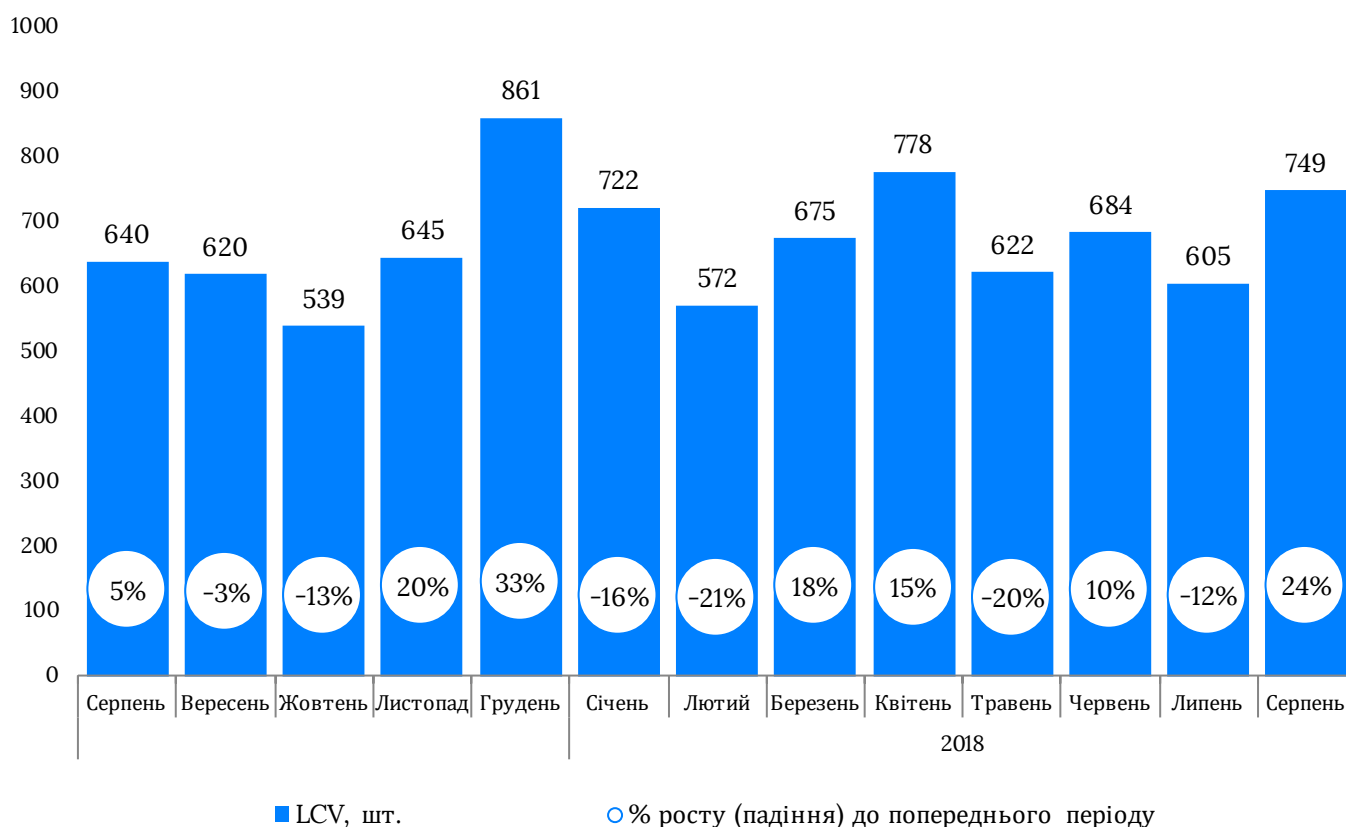
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

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



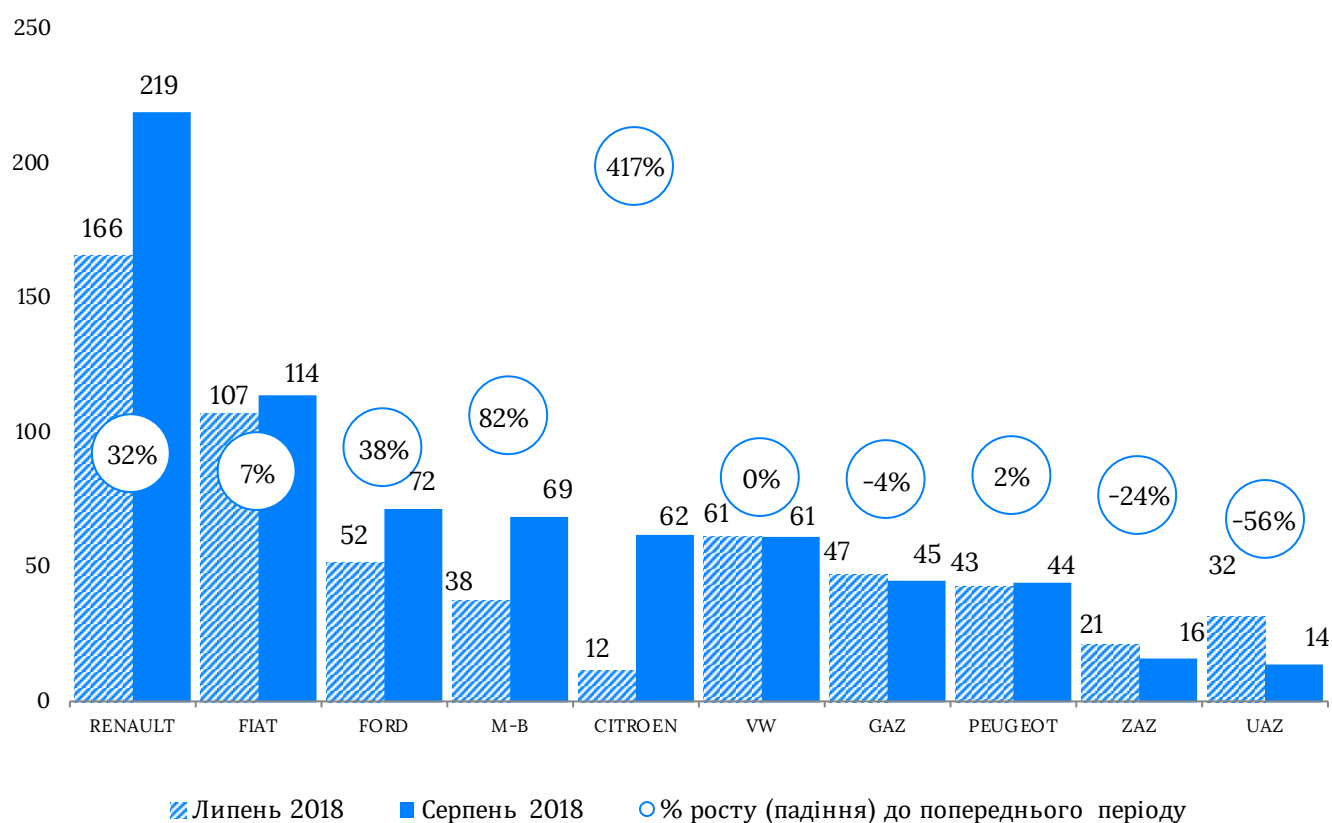
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(шт. та % росту до попереднього місяця)



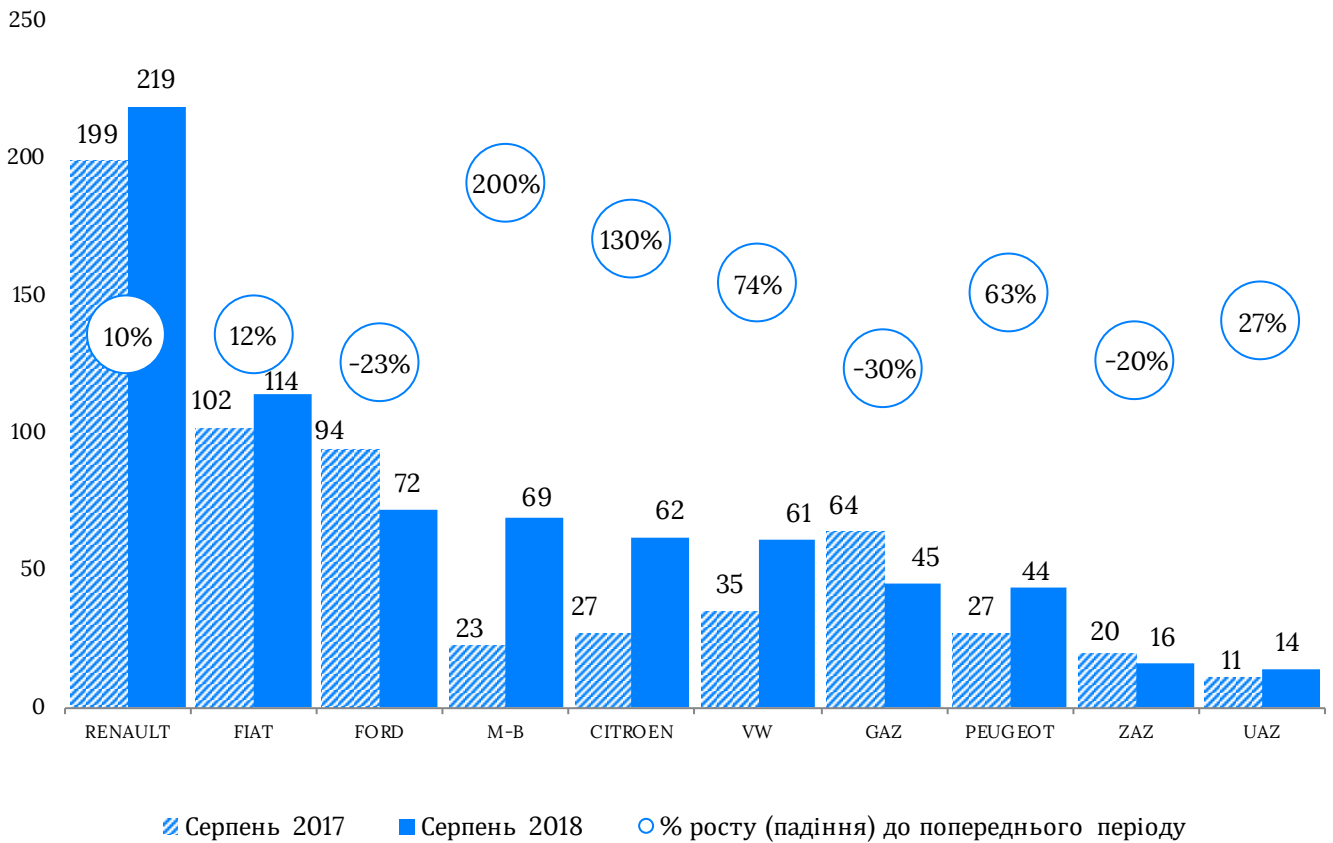
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(липень 2018 та серпень 2018, шт. та % росту період до періоду)



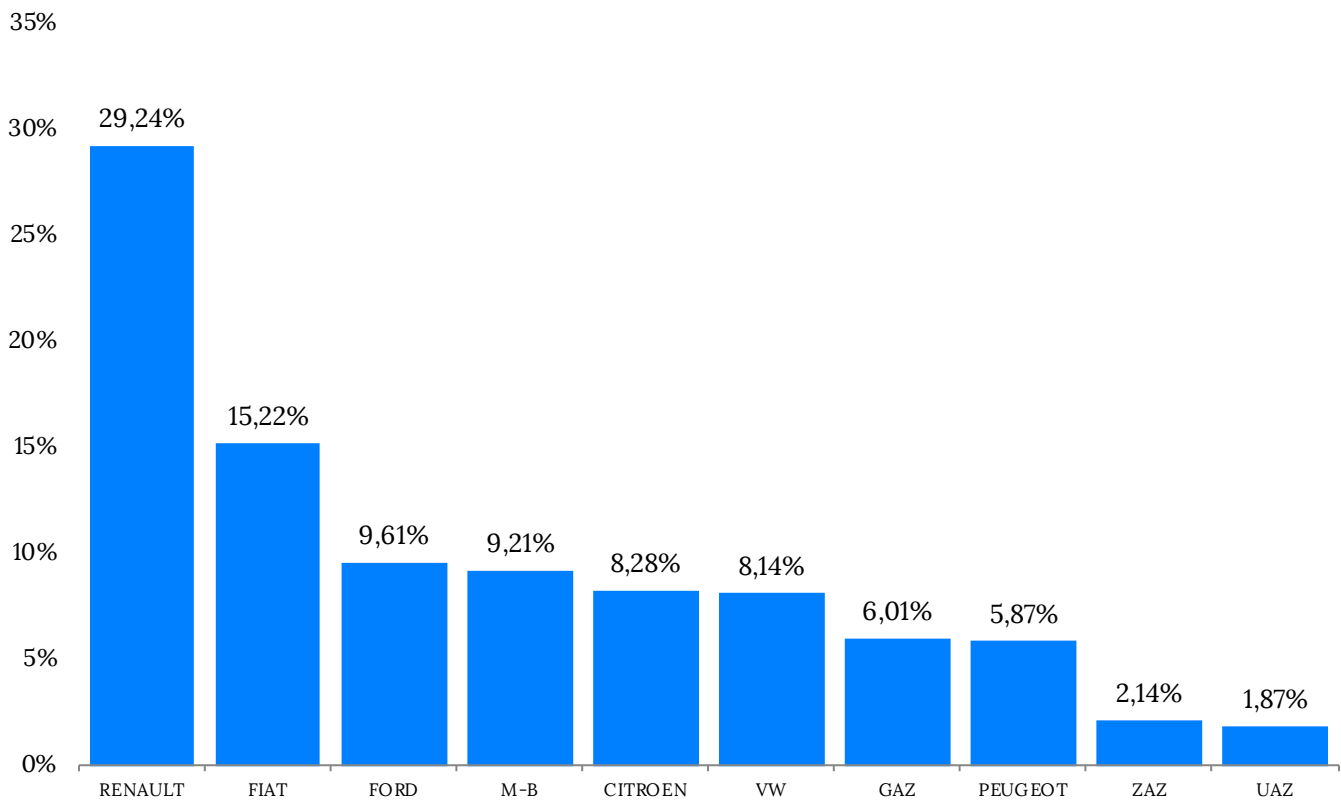
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

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



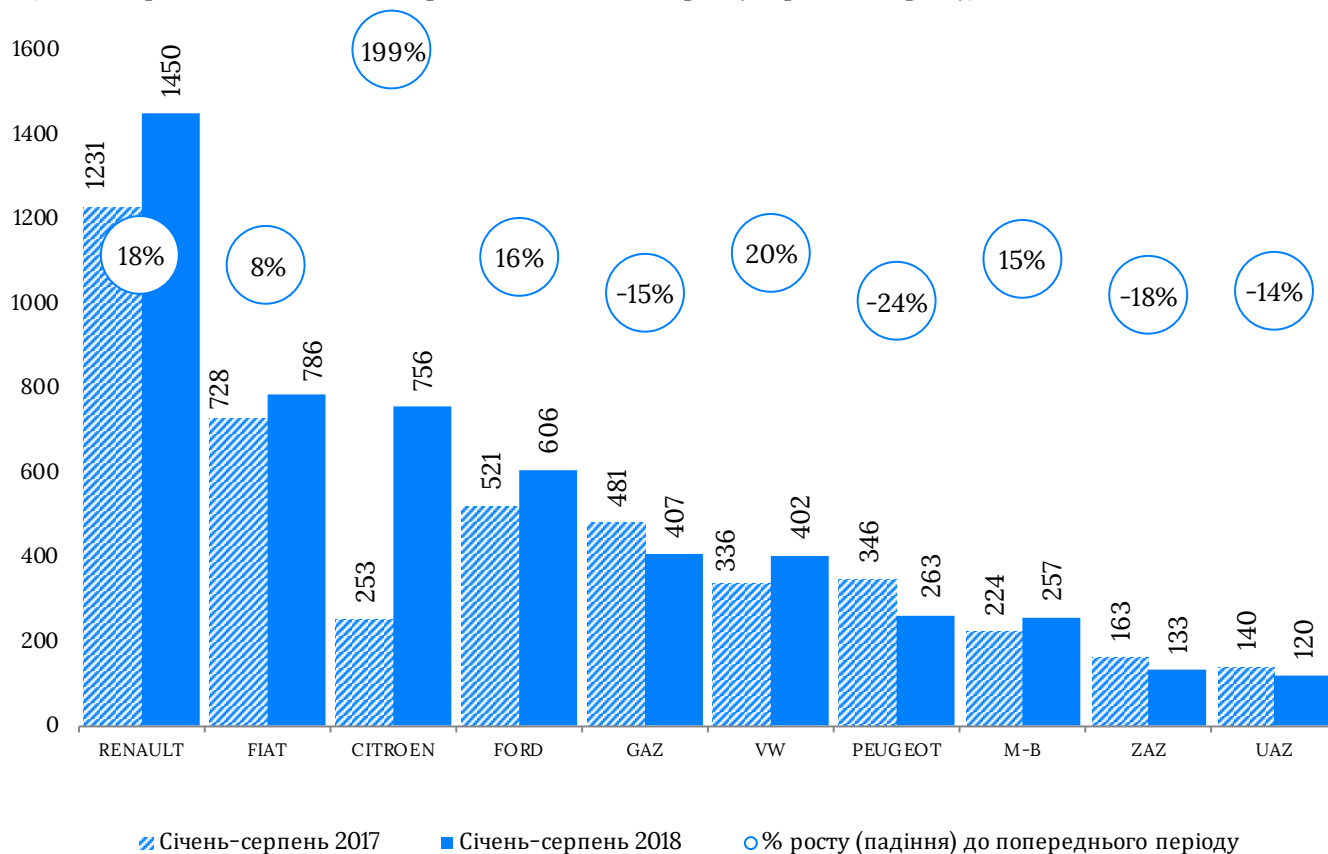
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(серпень 2018, % від усіх проданих LCV)



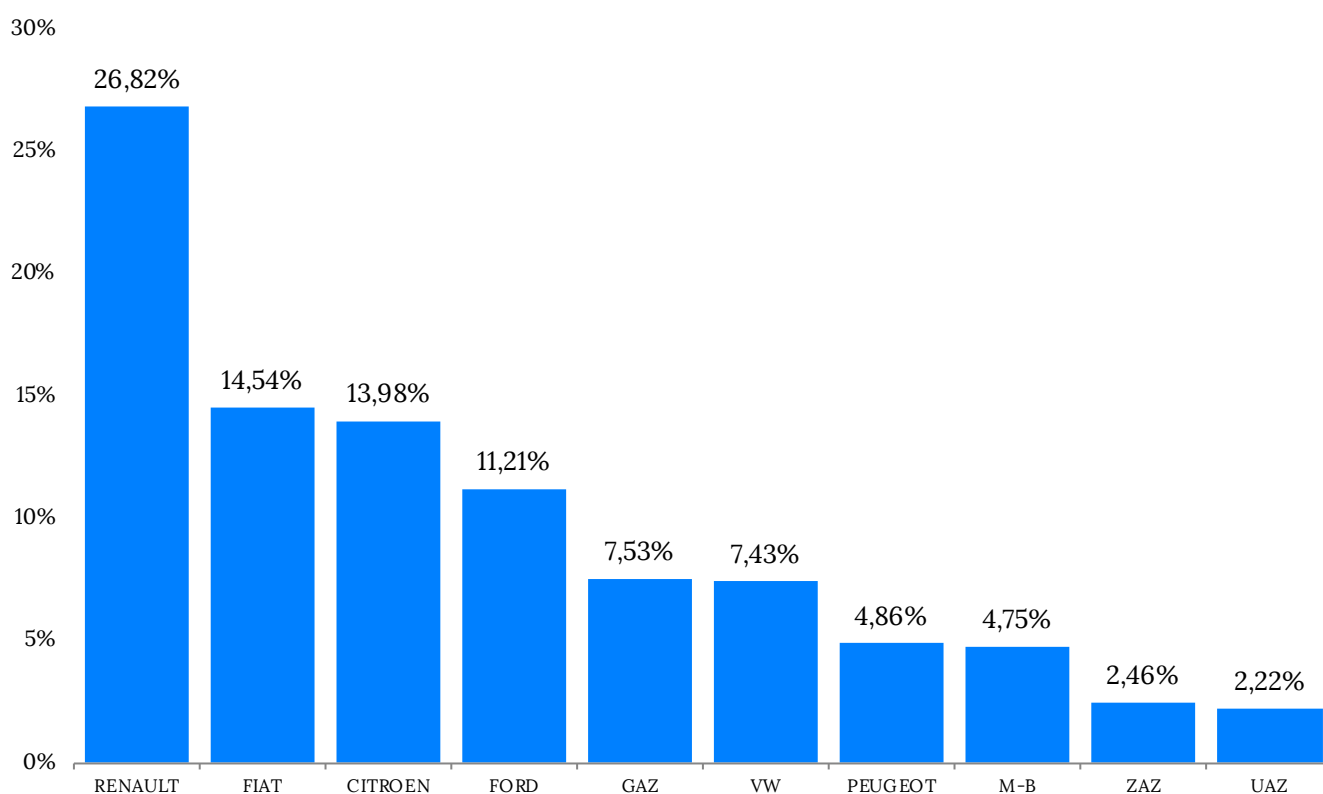
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

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



ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

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





Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

№9 (62) від 28.09.18

**Офіційне видання Федерації роботодавців
автомобільної галузі України**

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

Розповсюджується безкоштовно в електронному вигляді.