



ФЕДЕРАЦІЯ РОБОТОДАВЦІВ
АВТОМОБІЛЬНОЇ ГАЛУЗІ

№11 (64) ВІД 28.11.18

Review

AUTOMOTIVE INDUSTRY

ПЛАН МІНІМУМ

Учасники другого Українського Автомобільного Форуму звернулися до влади.

«ЄВРОБЛЯХИ» В ЗАКОНІ

В Україні набули чинності закони про автомобілі на іноземній реєстрації.

ЗАБРАКЛО ШВИДКОСТІ

Чому підсумки автомобільного року не порадують дилерів?

ГРА НА ВИПЕРЕДЖЕННЯ

Чи є в Україні стати шанси стати електромобільною країною?



Review

AUTOMOTIVE INDUSTRY

№11 (64) від 28.11.18

**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: Strategy Council

ЗАМІСТЬ ПЕРЕДМОВИ

Цей випуск цілком і повністю присвячується автомобільним подіям в Україні. Адже лише за місяць сталося стільки, скільки часом не трапляється й за рік.

Почнемо з новин гарних. Ймовірно (і ми на це дуже сподіваємося), електромобілям продовжать пільговий режим імпорту ще на чотири роки. Україна іде у крок із європейськими тенденціями переходу на електромобілі – і це заряджає. Зелене світло зеленому транспорту!

Ще одна подія місяця, та навіть більше – подія року (а то й двох). Вступили у силу закони з врегулювання ввезення автомобілів на єврономерах. І це не просто документи. Це – результат величезного компромісу і колосальної роботи як Комітету з питань податкової та митної політики та інших представників влади, так і усіх учасників ринку. Тож маємо надію, що закон не залишиться лише текстом на папері, а стане початком кінця неконтрольованого ввезення таких автівок у країну.

Що ж, зроблено чимало. Та попереду роботи ще більше. Розробити Програму розвитку автомобілебудування в Україні та виконувати прописані у ній зобов'язання і завдання. Продовжити розвиток галузі електричного транспорту в Україні. Врешті-решт – створити законодавчі, економічні, соціальні умови не гірші, ніж у сусідніх країнах, для залучення інвесторів та зменшення потоку трудової міграції.

Це план мінімум, сформований учасниками другого Українського Автомобільного Форуму. І реалізовувати його треба у прискореному режимі. Адже поки ми ще думаємо, плануємо та вирішуємо, Європа вже впевнено крокує в нову еру автомобілебудування.

І не просто крокує, а є активним ініціатором нових змін та двигуном сучасних автомобільних трансформацій. А яка роль у цьому технологічному майбутньому відведена для України – залежить від самої України.



ПЛАН МІНІМУМ

Учасники другого Українського Автомобільного Форуму звернулися до влади.

15 листопада 2018 року у Львові відбувся другий щорічний Український Автомобільний Форум, організований за ініціативою представників автомобільного бізнесу за підтримки органів виконавчої влади всіх рівнів.

За підсумками роботи Федерацією роботодавців автомобільної галузі та Асоціацією Укравтопром прийнято [«Звернення учасників другого Українського Автомобільного Форуму»](#) до представників усіх гілок центральної та регіональної влади. Ситуація у світовому автовиробництві зазнає суттєвих змін, змінилась парадигма розвитку українського автопрому. При цьому Україна ще має конкурентні переваги, які можуть бути привабливими для глобальних світових автовиробників.

Але без системної державної політики в галузі та створення привабливого інвестиційного клімату із значними перевагами перед країнами сусідами Україна втратить унікальний шанс стати локомотивом розвитку інноваційних змін в європейському автомобілебудуванні.

Україні для реалізації промислового сценарію потрібно ефективне партнерство з транснаціональними компаніями, яке забезпечить роботою українські підприємства в глобальній системі поставок. Боротьба за таке партнерство у світі дуже жорстка, тому що переможець отримує не тільки великі грошові інвестиції, але і шанс на технологічний прорив своєї країни, який забезпечує підвищення

рівня життя нації, розвиток суспільства та безпеку Держави.

Висловлюючи особливу тривогу щодо ситуації в національному автопромі і виходячи з прагнення не втратити останній шанс зберегти Україну у списку високотехнологічних країн з сильним потенціалом розвитку, учасники Форуму закликають Уряд країни, депутатів Верховної Ради не пізніше 2019 року:

1. Вдосконалити митно-податкову політику України, яка б передбачала:
 - 1.1. Зниження сукупного податкового навантаження на виробничі підприємства;
 - 1.2. Вдосконалення митного законодавства в частині діяльності спеціальних митних зон промислового типу;
 - 1.3. Створення автомобільних кластерів;
 - 1.4. Жорсткий контроль за виконанням вимог прийнятого Закону України «Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо ввезення транспортних засобів на митну територію України» для обмеження ввезення і переміщення територією країни автомобілів з іноземною реєстрацією;
 - 1.5. Підтримку на законодавчому рівні виробництва електромобілів та електро-транспортів, а також розвитку зарядної інфраструктури.

2. Розробити та затвердити в першому півріччі 2019 року довгострокову загальнодержавну промислову-економічну політику яка б передбачала:

2.1. Визначення на законодавчому рівні пріоритетних секторів промисловості, що мають особливе значення для вітчизняної економіки;

2.2. Прийняття Державної галузевої Програми розвитку автомобілебудування в Україні. Затвердити заходи до неї;

2.3. Створення привабливих інвестиційних умов, які кращі за умови країн сусідів в т.ч. в частині податкового навантаження, доступу до інфраструктури та відшкодування;

2.4. Удосконалення законодавства щодо діяльності індустріальних парків (прийняття у другому читанні і в цілому законопроектів реєстраційні № 2554а-д та 2555а-д);

2.5. Впровадження соціальних програм запобігання трудової міграції населення за кордон, серед яких у тому числі:

2.5.1. Відновлення професійно-технічної освіти з підготовки кадрів для промисловості та підтримка дуальної освіти в вищих навчальних закладах.

2.5.2. Запровадження стимулів по створенню робочих місць в галузях з високою доданою вартістю.

3. Лібералізувати фінансово-кредитну політику та політику підтримки експорту в т.ч. передбачити в Державному Бюджеті України на 2019 рік видатки на фінансування діяльності Експертно-кредитного агентства.

4. Розпочати переговори з Єврокомісією щодо:

4.1. Дострокової лібералізації імпорتنих мит ЄС на автомобілі, що вироблені в Україні;

4.2. Вдосконалення та конкретизація умов визначення походження деталей та комплектуючих виробів, що використовуються при виробництві складної техніки;

4.3. Створення спільних пунктів пропуску на кордонах з ЄС та започаткування спеціальних дозволів на перетин кордо-

ну товарів, що використовуються для виробництва товарів та послуг по спільним контрактам українських та європейських компаній.

Враховуючи вищенаведене, представники галузі пропонують наступний план заходів та перших кроків до 1 кварталу 2019 року:

1. Кабінету Міністрів України:

1.1. Прийняти Державну цільову Програму розвитку автомобілебудування в Україні та Перелік Заходів до неї.

1.2. Прийняти Державну Програму запобігання трудової міграції та Перелік Заходів до неї.

1.3. Схвалити перелік заходів по відновленню професійно-технічної освіти в Україні з підготовки спеціалістів для промислового виробництва.

1.4. Розробити проект Закону України «Щодо вдосконалення митно-податкової політики України в частині стимулювання розвитку високотехнологічних виробництв».

1.5. Розпочати переговори з Єврокомісією щодо вдосконалення та конкретизації умов визначення походження деталей та комплектуючих виробів, що використовуються при виробництві складної техніки;

2. Верховній Раді України:

2.1. Прийняти в першому читанні та в цілому Проект Закону «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо стимулювання розвитку галузі електричного транспорту в Україні» та Проект Закону «Про внесення змін до Митного кодексу України щодо стимулювання розвитку галузі електричного транспорту в Україні» реєстраційні № 8159 та 8160.

2.2. Передбачити в Державному Бюджеті України на 2019 рік видатки на фінансування діяльності Експертно-кредитного агентства.

2.3. Прийняти у другому читанні і в цілому законопроектів реєстраційні № 2554а-д та 2555а-д щодо діяльності індустріальних парків.



«ЄВРОБЛЯХИ» В ЗАКОНІ

В Україні набули чинності закони про автомобілі на іноземній реєстрації.

25 листопада набули чинності закони про розмитнення автомобілів на єврономерах та посилення контролю над їх переміщенням і використанням. Відтепер спроби уникнути сплати податків через тимчасове вивезення машини за кордон – не працюватимуть

Президент, підписавши відповідні законопроекти №8487 та №8488, які легалізують ввезені з порушенням митного та податкового законодавства автомобілі з європейськими номерами, зазначив: «Всі кошти від цього, від першої й до останньої гривні, підуть до Пенсійного фонду на покриття його дефіциту, на індексації пенсій, на виплати в першу чергу тим, хто отримує мінімальну пенсію. Це чітко й недвозначно передбачено законом».

За його словами, «це – непростий компроміс між державою та фактичними власниками авто, між тими, хто вже прийняв як даність неминучість податків, і тими, хто лише отримав шанс стати сумлінним платником податків».

Митні правила

Ухвалений законопроект № 8488 «Про внесення змін до Митного кодексу» повинен вирішити проблему відходу від відповідальності за порушення правил тимчасового ввезення та транзиту авто. Перевіряти стануть жорстко – поліція отримає доступ до інформації митників і право зупиняти машини на іноземних номерах, пише сайт [Сьогодні](#).

Законопроект також встановлює додаткові умови тимчасового ввезення та транзиту авто:

- громадяни України зможуть ввозити авто на іноземних номерах в режимі транзиту або тимчасового ввезення, тільки якщо перебувають на консульському обліку і проживають за межами України;
- авто особистого користування в режимі транзиту може перебувати в Україні лише з метою переміщення через митну територію країни;

- тимчасове ввезення іноземцем більш ніж одного особистого авто дозволяється при наявності грошового забезпечення (дорівнює вартості розмитнення авто);
- тимчасове ввезення авто комерційного призначення при виконанні зобов'язань за трудовими договорами дозволяється на строк до 10 діб з грошовим забезпеченням;
- особисті авто, які ввозяться в Україну більш ніж на 30 днів, підлягають державній реєстрації.
- автомобіль в режимі транзиту або тимчасового ввезення можна розукomплектовувати або передати у володіння, користування або розпорядження іншим особам.
- заборонено використовувати таке авто у підприємницькій діяльності або для отримання доходу, наприклад, в таксі.

За порушення останніх двох правил передбачений штраф 34 тис грн. У законі також прописані такі штрафи за порушення терміну перебування нерозмитненого автомобіля на території України:

- за перевищення на добу – 170 гривень;
- більше одних і до 10 діб – 3,4 тисячі гривень;
- на 10 діб – 8,5 тисяч гривень;
- від 20 до 30 діб – 85 тисяч гривень;
- більше 30 діб, а також в разі втрати або розукomплектації автомобіля – 170 тис. гривень або конфіскація авто за рішенням суду.

Штрафи не застосовуватимуться до авто під час «пільгового» періоду розмитнення, який передбачений законопроектом № 8487.

Терміни розмитнення авто

На оформлення нерозмитнених авто законопроектом № 8487 дається 180 робочих днів. Якщо власник «євробляхи» не захоче розмитнити транспортний засіб, за цей термін машину можна вивезти на межі країни. При цьому в документ внесли правки, які повинні полегшити життя «євробляхерам».

Як пояснила голова профільного комітету Ніна Южаніна, акцизний податок зменшується на 50% для авто, які будуть розмитнені протя-

гом перших 90 днів після вступу закону в силу. В останні 90 днів «пільгового» періоду ставки стануть повними, але штрафи за порушення термінів перебування не накладатимуться.

А ось процедура розмитнення автомобілів Радою не прописується – як пояснила Южаніна, цим займеться Кабінет міністрів. Адже, крім акцизу, доведеться заплатити ввізне мито і ПДВ. Ввізне мито становить 10% від вартості автомобіля, а для машини з ЄС – 5-7,3%. ПДВ – це ще 20% від суми митної вартості автомобіля, акцизного збору і ввізного мита.

Ставки акцизів при розмитненні авто

Як зазначила Южаніна, представляючи на ранковому засіданні ВР законопроект № 8487 «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо оподаткування акцизним податком легкових транспортних засобів», цей документ встановлює базові ставки акцизного податку для нового автомобіля.

Для авто з бензиновим двигуном об'ємом 1000 куб. см базова ставка становить 50 євро за одиницю, для «дизеля» з двигуном 1500 куб. см – 75 євро. Для автомобілів з бензиновим двигуном об'ємом від 3000 куб. см ставка підвищена до 100 євро, для дизельних об'ємом від 3500 куб. см – до 150 євро.

Щоб визначити розмір акцизу для конкретного авто, до базової ставки будуть застосовувати коефіцієнти. Формула буде такою: «Ставка = Ставка базова × Коефіцієнт двигуна × Вік двигуна».

Коефіцієнт двигуна визначається діленням об'єму циліндрів двигуна внутрішнього згоряння автомобіля на 1000. Якщо обсяг 2000 куб. см, то коефіцієнт – 2.

Другий – коефіцієнт віку – це кількість повних календарних років з року, наступного за роком виробництва автомобіля, до році визначення ставки податку. Граничний коефіцієнт – 15 років. Роки понад цей термін враховуватися не будуть.

Южаніна уточнила, що положення закону стосуються автомобілів, призначених для особистого користування. Однак вони поширюються не тільки на «євробляхи», які вже порушили режим ввезення авто, але і на всі інші легкові авто, які ввозитимуться в Україну.



ЗАБРАКЛО ШВИДКОСТІ

Чому підсумки автомобільного року не порадують дилерів?

Підсумки автомобільного року не порадують дилерів: продажі нових машин в Україні на межі застою – на ринок тиснуть офіційно завезені в країну вживані іномарки і автомобільний брукхт з європейською реєстрацією. Про це пише **НВ Бізнес**.

За десять місяців 2018 року українці майже 159 тис. разів здійснювали свою мрію про автомобіль. Саме стільки транспортних засобів, за даними МВС, офіційно зареєстровано в країні протягом цього періоду.

Але лише 40% з них становлять нові автомобілі – цей результат шокував представництва світових брендів і офіційних дилерів. Такого ще не траплялося, щоб ринок вживаних автомобілів випередив за продажем машини з заводу.

«Це катастрофа для країни – сюди завозиться те, що не потрібно Європі», – говорить Оксана Борейко, директор з маркетингу компанії Renault Україна.

Борейко обурена не тільки вторинкою, яка масово поїхала в країну, але й навалом так званих євроблях – нерозмитнених машин з європейською реєстрацією. Вони торпедували офіційний ринок своєю доступністю: 15-20-річні машини, часом відвертий мотлох, але ціною приблизно \$1,5-2,0 тис., підкорили країну. Точної їх кількості ніхто не знає, але за деякими оцінками, їх кількість вже перевищила за 1,0-1,5 млн.

Не дивно, що ринок нових машин, який в

останні два-три роки потроху оживав – з 2013-го до 2015-го продажі впали з 201,5 тис. до 46,5 тис. за рік, але потім цей показник пішов угору з річним приростом приблизно 25-30%, – тепер стагнує. І якщо протягом усього минулого року в країні продали трохи більше ніж 80 тис. нульових автомобілів, то в нинішньому продавці будуть раді й повторенню цього результату.

«Про те, щоб досягти 100 тис., цим і не пахне навіть», – говорить Геннадій Четверухін, комерційний директор Хюндай Моторс Україна.

Поки що, за результатами десяти місяців, в Україні знайшли господарів приблизно 65 тис. нових іномарок, підраховали в компанії AUTO-Consulting. Приріст порівняно з тими ж десятима місяцями, але 2017 року – лише 1,3%.

У підсумку Україна залишається серед найбільш компактних автомобільних ринків Європи, майже вдвічі поступаючись за обсягом продажів Угорщині, населення якої в чотири рази менше від українського, і Румунії, де вдвічі менше громадян, ніж в Україні.

Нове завезення

Якщо дивитися на ринок глобально, то найпопулярніший серед офіційно куплених українцями автомобілів, за даними статистики, виглядає так: це п'яти-семирічний седан Renault Megane, Volkswagen Passat і Škoda Octavia вартістю \$9-12 тис.

Найчастіше такі машини реєстрували в Києві, а також у прикордонних Івано-Франківській і Волинській областях.

А ось автомобілі з нульовим пробігом, що зійшли прямо з конвеєрів, найактивніше розкуповували ті ж кияни і жителі Харківщини з Дніпропетровщиною. Але рекордсменами за зростанням продажів виявилися Закарпатська, Хмельницька і Київська області.

Із січня по жовтень у країні щомісяця продавали приблизно 6,5 тис. нових іномарок. Трійка лідерів серед брендів майже традиційна: на першому місці Toyota з результатом 8,1 тис., далі йде Renault – 7 тис., а бронза у Volkswagen – 5,4 тис.

Останній бренд наростив обсяги помітніше від двох інших: за десять місяців – на 12,4%.

Просто дилери активно везли в країну так звані дизельгейтні машини з інших ринків за заниженими цінами.

Через скандали з підробкою показників викидів дизельних машин концерн VAG, що виробляє VW, Audi, Škoda, Seat і автомобілі низки інших брендів, потрапив у Європі і деяких інших країнах під санкції. І змушений був шукати нові ринки збуту для своїх уже випущених машин з двигунами на важкому паливі. Одним з них стала Україна.

Тому продажі Golf – найпопулярнішої моделі VW у Європі і не дуже ходової в Україні – зросли у країні майже вдвічі. А популярність VW Polo підскочила одразу на 56,7%.

Аналогічна ситуація і з Audi A3, яку цього року у країні пропонували зі значними знижками. Таким чином і сам бренд Audi опинився на дев'ятому місці з продажу.

Але рекордне зростання результатів у першій двадцятці списку найпопулярніших брендів показав скромний китайський Chery – відразу +111%.

І все-таки перше місце – але в модельному заліку — здобули не німці, і навіть не спритні китайці, а французи, які вміють поєднати якість з демократичною ціною: за результатами 10 місяців вітчизняний автоолімп підкорився компактному кросоверу Renault Duster, який завдяки ціні (від 395 тис. грн) потіснив лідера

минулого року KIA Sportage, ще один кросовер (від 500 тис. грн). Та й третє місце в модельному заліку дісталось SUV – японському Toyota RAV4.

Кросовери – автомобілі з кузовом універсал, підвищеним кліренсом і (як варіант) з повним приводом – набирають популярності в усьому світі завдяки своїй практичності і розширеним можливостям. Не дивно, що й українці, які бажають загнути у свій гараж новий автомобіль, виявилися ласими саме на такі машини.

У десятці лідерів загальноукраїнських продажів є ще два відносно доступних SUV – Hyundai Tucson і Nissan Qashqai. «Компактний SUV – безпрограшний варіант: всі [автокомпанії], у яких вони є в портфелі, продають не менше ніж 200 автомобілів на місяць», – говорить Четверухін.

За словами Андрія Нестеренка, глави Nissan Motor Україна, у жовтні частка моделей цього класу на українському ринку становила 34%.

Втім, у першій десятці з продажів знайшлося місце і для традиційно улюблених співвітчизниками Toyota Camry, Renault Logan і Škoda Octavia.

Не нові, але іноземні

Головним фактором стримування для ринку нових автомобілів стало різноманіття пропозицій іномарок з пробігом. До того ж на будь-який смак, від елітних до найбільш бюджетних.

Передусім ідеться про ввезення вживаних машин за заниженими ставками акцизного збору, який встановлено до кінця 2018 року. Він дозволяє одній людині раз на рік завезти для особистих потреб і розмитнити один старий автомобіль, виготовлений до 2010-го.

Можливість пільгового ввезення щодо нових автомобілів з пробігом привела до створення нових бізнесів, які професійно пропонують машини за заниженими цінами. Зокрема, набирає обертів торгівля битими іномарками зі США і Канади.

В Україні такі машини, що потрапили, як правило, у не найсерйозніші ДТП, які у Штатах продають з аукціонів, можна придбати за \$18 тис.

Вони потребують часткового ремонту, але все одно неймовірно доступні, та й посередники готові не тільки привезти «биток», але і відновити його в Україні.

Наприклад, BMW X3 із дволітровим двигуном і повним приводом, вироблений у 2008 році, можна купити навіть за \$14 тис. «Новий подібного рівня ви точно не купите», – говорить Дмитро Барановський, директор столичного автоцентру Авто-Альянс.

Зараз BMW у рейтингу найбільш продаваних брендів, якщо враховувати тільки нові автомобілі, опинився на 15-му місці: Тимофєєв і його команда знайшли покупців на 1,6 тис. баварців.

А ось на б/у ринку BMW цьогоріч піднявся на сьоме місце з результатом 4,3 тис. проданих машин.

На результатах, показаних торговцями новими автомобілями, позначилося навіть пільгове – без сплати акцизу і ПДВ – ввезення електромобілів, термін дії якого обмежений 2018 роком. Уряд вдався до такого кроку, щоб стимулювати ввезення нових машин подібного типу. Але процес пішов не так, як очікували чиновники Кабміну.

За даними AUTO-Consulting, протягом дев'яти місяців 2018-го в країні реалізували на 32% більше електрокарів, ніж роком раніше. Але нових продали всього на сотню більше – 367 авто. А ось уживаних – цілих 3,4 тис. штук.

За даними Нестеренка з Nissan Motor Україна, найпопулярніший електромобіль у країні – Nissan Leaf, який в Україні офіційно взагалі не представлений, – виявився шостим за обсягами ввезення серед усіх вживаних іномарок.

Партизани на єврономерах

Але біль офіційних дилерів від конкуренції з магінами, які поїздили в інших країнах, а потім зареєстрованими в Україні, тьмяніє перед тим жахом, який несуть ринку так звані євробляхи.

Особливо сильно вони вдарили по продажу нових машин нижнього цінового сегмента. Попит на такі колись ходові автомобілі, як Renault Logan і Škoda Octavia, впав на 19%, а Toyota Corolla – на всі 35%.

Ситуація нагадує те, що вже було в Румунії і Болгарії, де після приєднання до Євросоюзу практично вмер ринок нових недорогих автомобілів, зазначає Борецько з Renault Україна.

Румунія змогла вийти з цієї ситуації, створивши хороші умови для приходу іноземних автовиробників. А ось Болгарія так і не впералася з засиллям старих, непотрібних в інших державах ЄС машин.

Втім, на єврономерах в Україні їздять не тільки ті, хто купує їх через бідність. Олег Боярин, власник автозаводу Єврокар, що збирає в Закарпатті Škoda і VW, каже, що у нього під будинком стоять преміальні BMW і Mercedes з іноземною реєстрацією і навіть люксовий Maybach на бляхах.

Великі надії учасники ринку пов'язують з парою нових законів, які нещодавно ухвалила Верховна рада. Вони знижують вартість розмитнення для всіх автомобілів, а також встановлюють штрафи за експлуатацію транспортних засобів на іноземних номерах. Водночас з'являється пільговий тримісячний період для блях, які вже в'їхали в країну – вартість акцизу знизять на 50%.

Тепер, після вступу у дію законів, наприклад, Volkswagen Passat 2006 року, який у Литві коштує 3 тис. євро, можна буде розмитнити під час пільгового періоду всього за 1,7 тис. євро. Зараз же така операція обійдеться майже в 7 тис. євро.

Але навіть такі новації не вирішать усіх проблем продавців нових машин. «Всі автомобілі стануть трохи дешевшими, але відкриється ринок так званих свіжих б/у», – говорить Олександр Тимофєєв, голова наглядової ради компанії АВТ Баварія. Його компанія зараз також почала активно розвивати продаж саме таких іномарок, з невеликим пробігом.

У підсумку опитані НВ автодилери все-таки розраховують на зростання ринку наступного року. Четверухін з Хюндай Моторс Україна очікує до 85 тис. проданих нових машин. А Олексій Кисіль, директор компанії Volvo Winner Automotive, і зовсім ставить на 100 тис. «Ситуація в країні все-таки стабілізується, а економіка зростає», – говорить він.



ГРА НА ВИПЕРЕДЖЕННЯ

Чи є в Україні шанси стати електромобільною країною?

Україна два роки поспіль потрапляє в топ-10 країн світу за темпами розвитку ринку електромобілів. Кожен 20-й автомобіль, введений в країну, – на електричній тязі. Це найсвіжіші дані за 9 місяців 2018 р.

Статистика не може не радувати. Однак все ж слід визнати, що до сих пір українці, вибираючи електромобіль, десь діючи всупереч або як мінімум на випередження створення нормальних умов для експлуатації цього транспорту, пише керівник мережі швидкісних електрозарядок STRUM (проект енергетичної компанії ДТЕК) Ігор Ковальов на сайті [Економічна правда](#).

В першу чергу, мова про можливості зарядки для таких автомобілів.

У Німеччині на 100 тис. електромобілів припадає близько 110 тис. зарядних точок, тобто співвідношення 1: 1,1.

В Україні ця пропорція в 5,5 разів гірше: на майже 9000 електромобілів тільки близько двох тисяч точок, де можна зарядитися.

З них швидкісних електрозарядок, на яких можна заправити повний «бак» за 20-40 хвилин, а не за 3-7 годин – всього кілька десятків.

У нашій країні розвитком інфраструктури зайнялися приватні компанії, давши стартовий поштовх цьому ринку. Важливу місію підтримали кілька паливних компаній, які надавали цю послугу безкоштовно. Поодинокі проекти були у банків і ресторанів.

У Західній Європі цей ринок вже зрілий. Там можна виділити три основні групи інвесторів:

Енергокомпанії. Великі енергетичні гіганти володіють домінуючими за чисельністю мережами.

Судіть самі: Engie (Франція) – понад 60 тис. зарядок, Vattenfall (Швеція) – 9 тис., E.ON (Німеччина) – 6 тис., Fortum (Фінляндія) – 1,5 тис., Enel (Італія) – 1,1 тис. У стратегії кожної з них «електромобільність» є одним з напрямків перспективного розвитку, чинником інновацій та експансії нового ринку.

Мета: бізнес з надання послуг зарядки, залучення нових клієнтів – споживачів електроенергії, просування власного бренду на конкурентному ринку електроенергії.

В Україні ДТЕК, як енергетична компанія, інвестувала близько 16 млн грн в 10 швидкісних станцій і запустила мережу в 2018 р., і зараз формує стратегію подальшого розвитку, вибирає постачальника зарядного обладнання для другого етапу розгортання інфраструктури.

Автовиробники. Гучний проєкт IONITY, який об'єднав автогігантів BMW Group, Daimler AG, Ford Motor Company, Volkswagen Group за підтримки однієї з найбільших європейських енергокомпаній E.ON, розвивається на європейських автобанах. Він включає 57 швидкісних станцій потужністю до 350 (!) КВт. Ще 25 комплексів по 3-6 зарядних станцій кожен в процесі будівництва.

Синергія брендів вже впливає на ринок. Наприклад, в одній європейській енергокомпанії розповіли, що відмовилися від зарядок на трасах, так як впевнені, що в цьому сегменті буде домінувати IONITY і Tesla Superchargers, кожна в своєму сегменті.

Мета: бізнес, створення інфраструктури для підвищення привабливості свого продукту – електромобілів.

В Україні кілька автоімпортерів і дилерів встановили зарядки у своїх салонів, в т.ч. навіть є швидкісні станції потужністю 50 кВт.

Корпоративний сегмент. В європейських країнах цілі автопарки промислових гігантів, комунальний транспорт, поліцейські, медичні установи і багато інших пересідають на електромобілі.

Створюючи свій парк електромобілів, ці ж компанії ініціюють створення корпоративної інфраструктури. Найчастіше взаємодія відбувається так: компанія / організація / муніципалітет звертається до оператора зарядних станцій з пропозицією інвестувати в установку зарядки для свого парку.

Ці станції можуть використовуватися як виключно замовником, так і стати напівгромадськими – тобто можуть заряджатися і зовнішні клієнти. Багато в чому, завдяки такій взаємодії в Німеччині в радіусі кількох кілометрів в місті гарантовано буде зарядна станція.

Мета: забезпечення власного транспорту, бізнес із зарядки зовнішніх клієнтів.

В Україні корпоративний сегмент тільки «промацує» електромобільні тему. Однак вже є яскраві приклади, які мають величезний позитивний вплив і рухають ринок вперед.

Поки ці ініціативи налічують до 5 електромобілів на організацію, але ми з натхнення дивимося на поповнення в автопарки НЕК «Укренерго», Національного банку, Верховної Ради і «Укрпошти».

Крім того, значний вплив робить використання електромобілів в службах таксі, доставки товарів і каршерінгу, адже саме в таких сегментах електромобілі окупаються швидше за все.

Показово, що для всіх сегментів рішення долучитися до електромобільності і розвивати

інфраструктуру – це бізнес-рішення. Екологія – це дуже важливо, але європейські організації приймають рішення, виходячи або з бажання економити на витратах на паливі, або з метою отримувати прибуток в майбутньому безпосередньо на надання послуг зарядки.

Ні для кого не секрет, що якщо придбання електромобілів, особливо для комерційного використання, дозволяє почати отримувати ефект від економії відразу, то інвестиції в зарядну інфраструктуру – це вкладення в довгострокову перспективу.

Звичайно, ми не можемо проектувати досвід Німеччини на Україну на 100%. У той же час, ми бачимо чіткі орієнтири, яким варто приділяти увагу в нашій країні, пише Ігор Ковальов.

В першу чергу мова йде про великий, відповідальному і вміє думати на перспективу бізнесі. Компаніям варто звернути увагу на досвід ЄС, перейняти їх мислення. Також для України мова йде про адекватне стимулюючому законодавстві. Держава на 2018 р. звільнила електромобілі від акцизу і ПДВ. Однак тільки на рік. Ця неясність сьогодні ставить в тупик багатьох українців.

Очевидно, що електромобілі за всіма критеріями є благом для України, дозволяючи як рухатися в бік більш екологічного транспорту, так і скоротити споживання нафтопродуктів, які переважно імпортуються.

В даний час в парламенті вже тривалий час перебувають кілька законопроектів, що пропонують значне стимулювання розвитку цієї галузі в Україні, у т. ч. довгострокові податкові та митні пільги.

Знаковою подією стала поява в березні 2018 р. законопроектів №8159 і №8160, співавторами якого виступило 45 народних депутатів від усіх без винятку парламентських фракцій. Ці законопроекти успішно пройшли затвердження в профільному комітеті, однак несподівано «зависли».

Очевидно, що народні депутати готуються до виборів і побоюються проголосувати «не за те», проте в даному конкретному випадку прийняття цих законопроектів однозначно принесе політичні дивіденди саме тим, хто допоможе українській електромобільності НЕ спіткнутися і зміцніти.

ВИРОБНИЦТВО

За попередніми даними, жовтневий випуск автотранспортних засобів в порівнянні з минулим роком зменшився на 22% до 736 од., повідомляє асоціація «Укравтопром».

Більше 86% цього обсягу забезпечив завод «Єврокар» – єдине на сьогодні підприємство, яке формує статистику легкового сегмента вітчизняного автопрому. При цьому, склавши за місяць 635 легкових автомобілів, «Єврокар» відстав від свого результату річної давності майже на 4 відсотки.

В цілому, жовтневий випуск легкових автомобілів по відношенню до 2017 року впав на 24 відсотки.

Виробництво вантажних автомобілів минулого місяця (без урахування АвтоКрАЗу, який перестав розкривати інформацію про своє виробництво з серпня 2016 року) становило всього 12 одиниць, що рівно в 4 рази менше результату річної давності.

Позитивна динаміка в жовтні була зафіксована тільки в частині виробництва автобусів, яке зросло на 46%, до 89 шт.

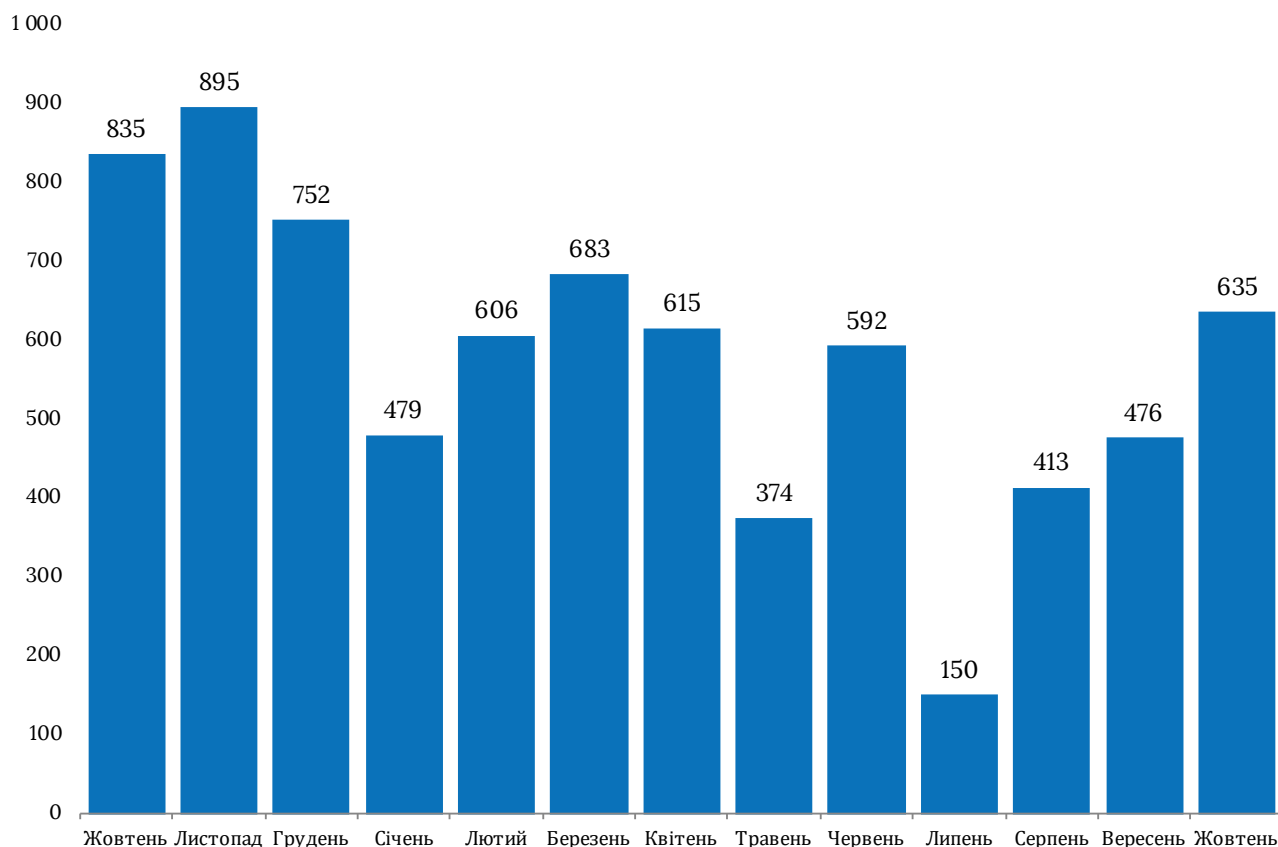
Всього з початку року в Україні було виготовлено 5830 од. автотранспортних засобів або на 12% менше ніж за аналогічний період минулого року.

Легкових автомобілів – 5023 шт. (-11%);

Комерційних – 130 шт. (-67%);

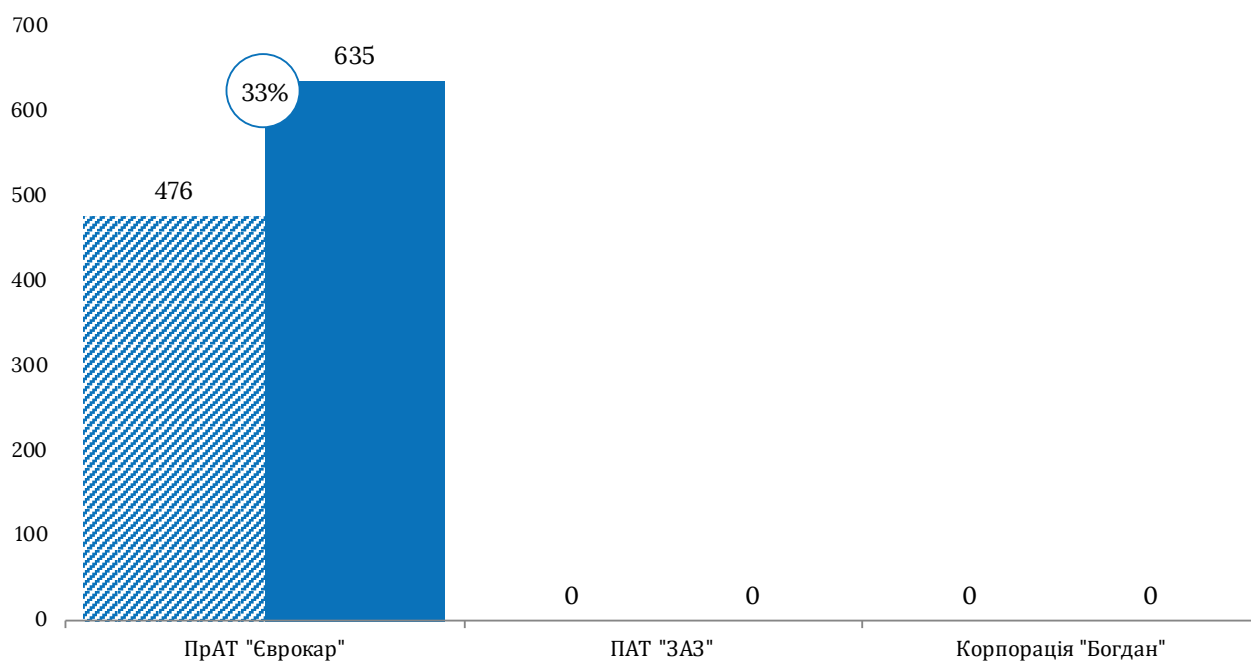
Автобусів – 677 шт. (+13%).

ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО



ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

(Вересень 2018 р. - жовтень 2018 р., шт. та % росту період до періоду)



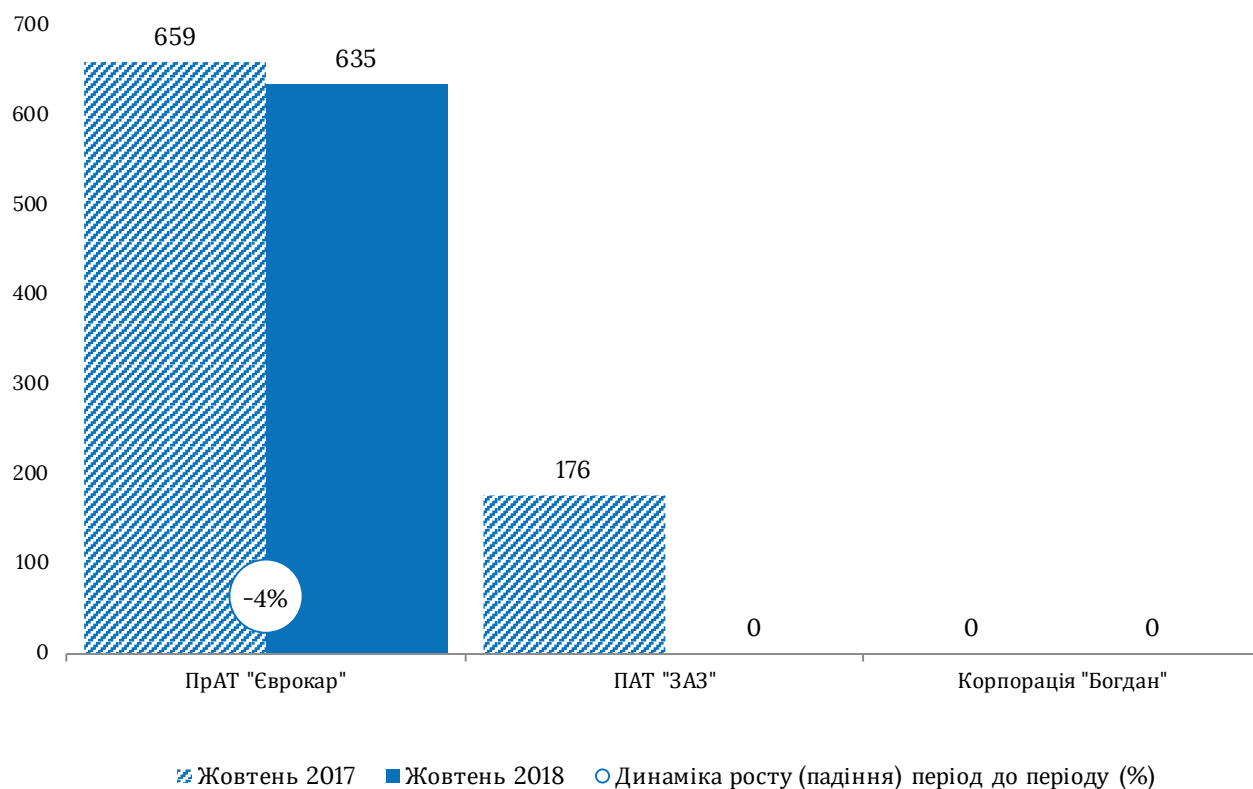
■ Вересень 2018

■ Жовтень 2018

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

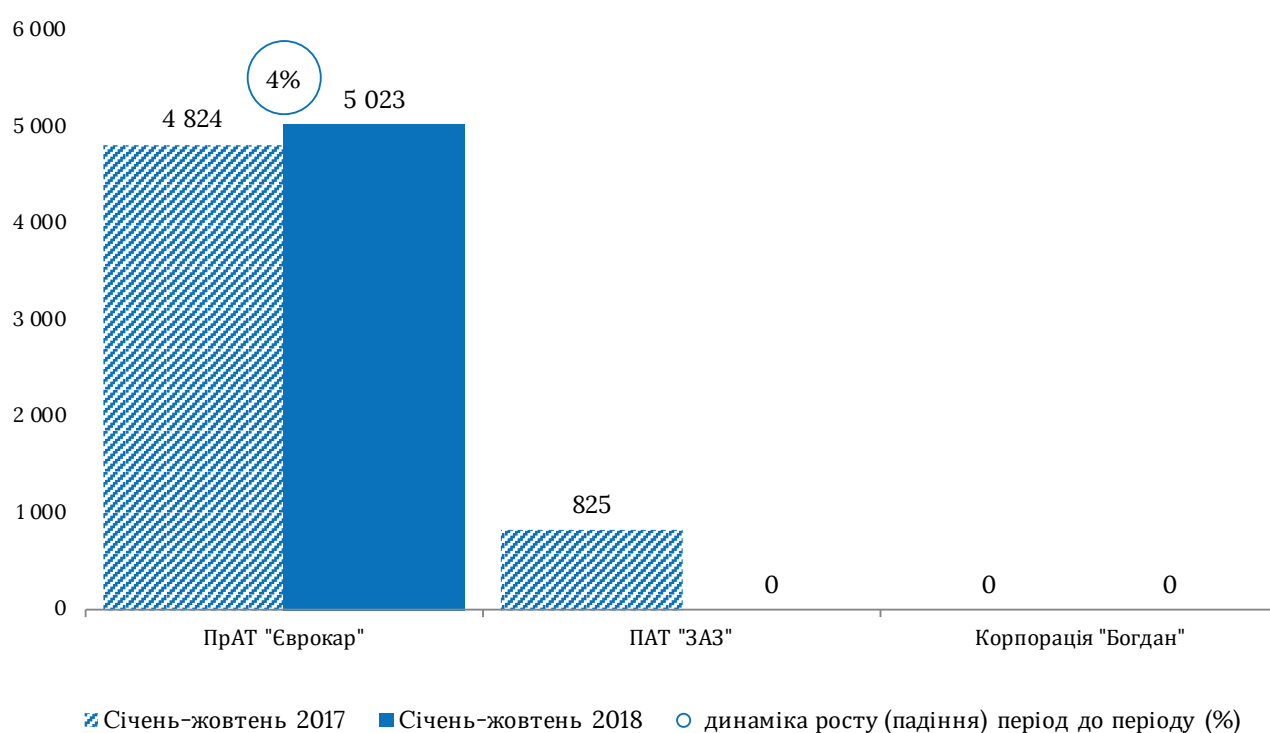
ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

(Жовтень 2017 р. - жовтень 2018 р., шт. та % росту період до періоду)

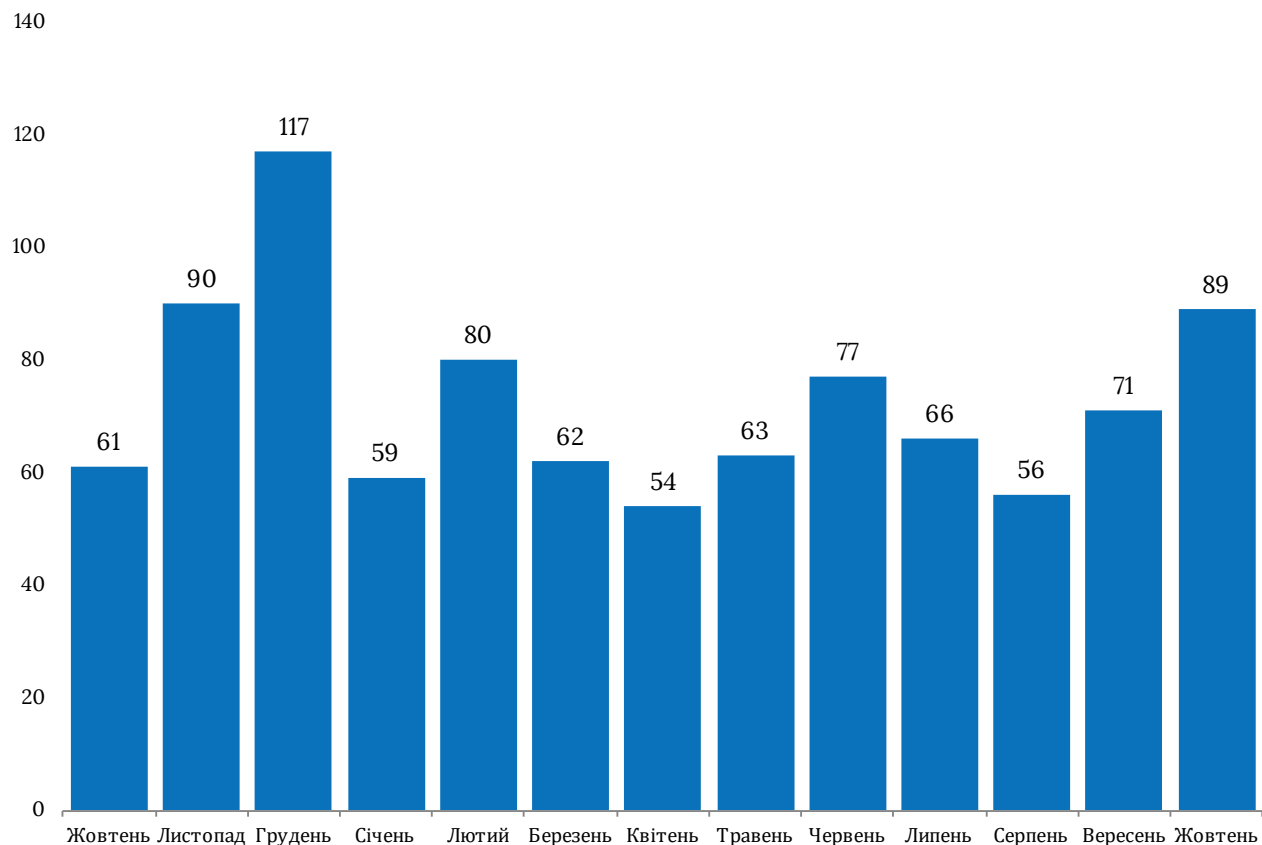


ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

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

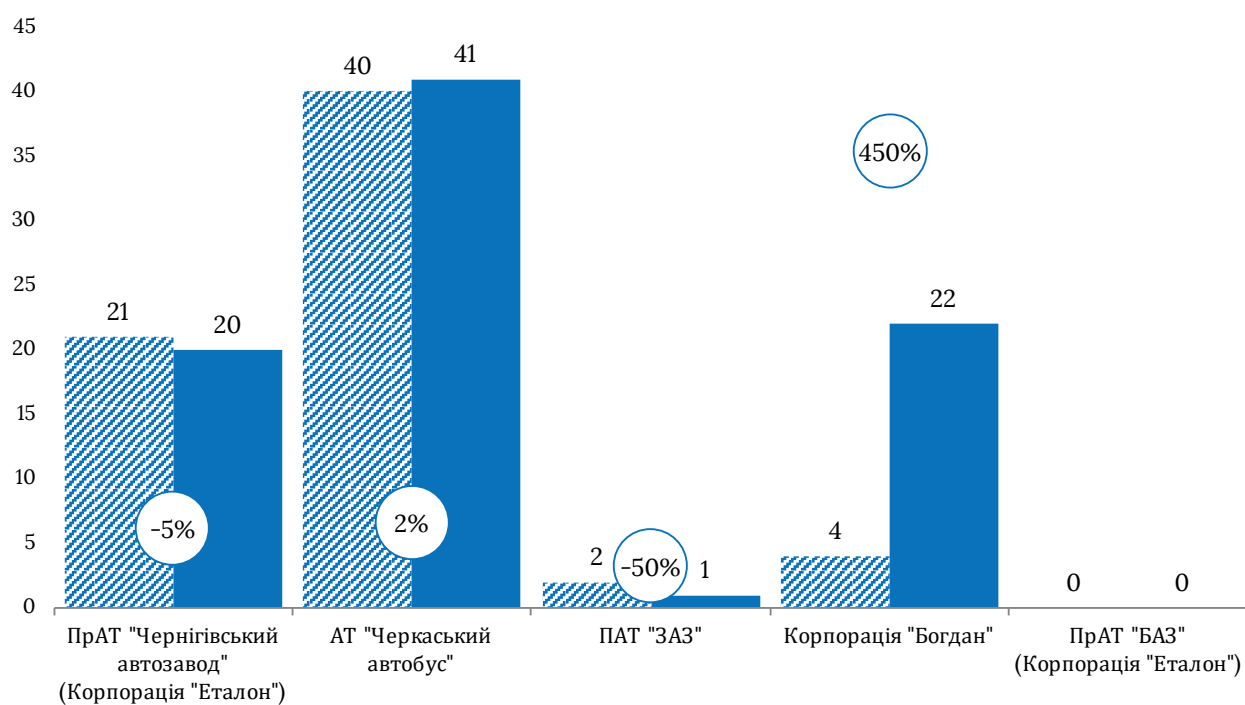


ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ



ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

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



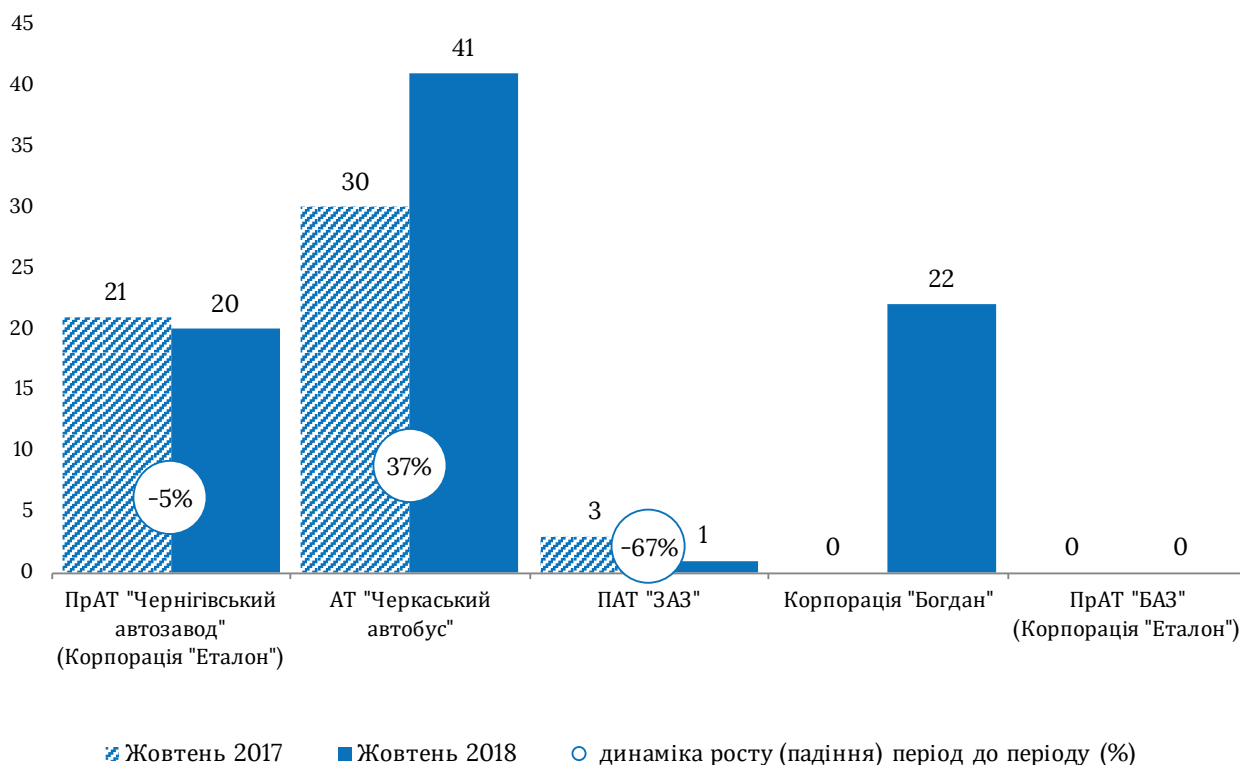
■ Вересень 2018

■ Жовтень 2018

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

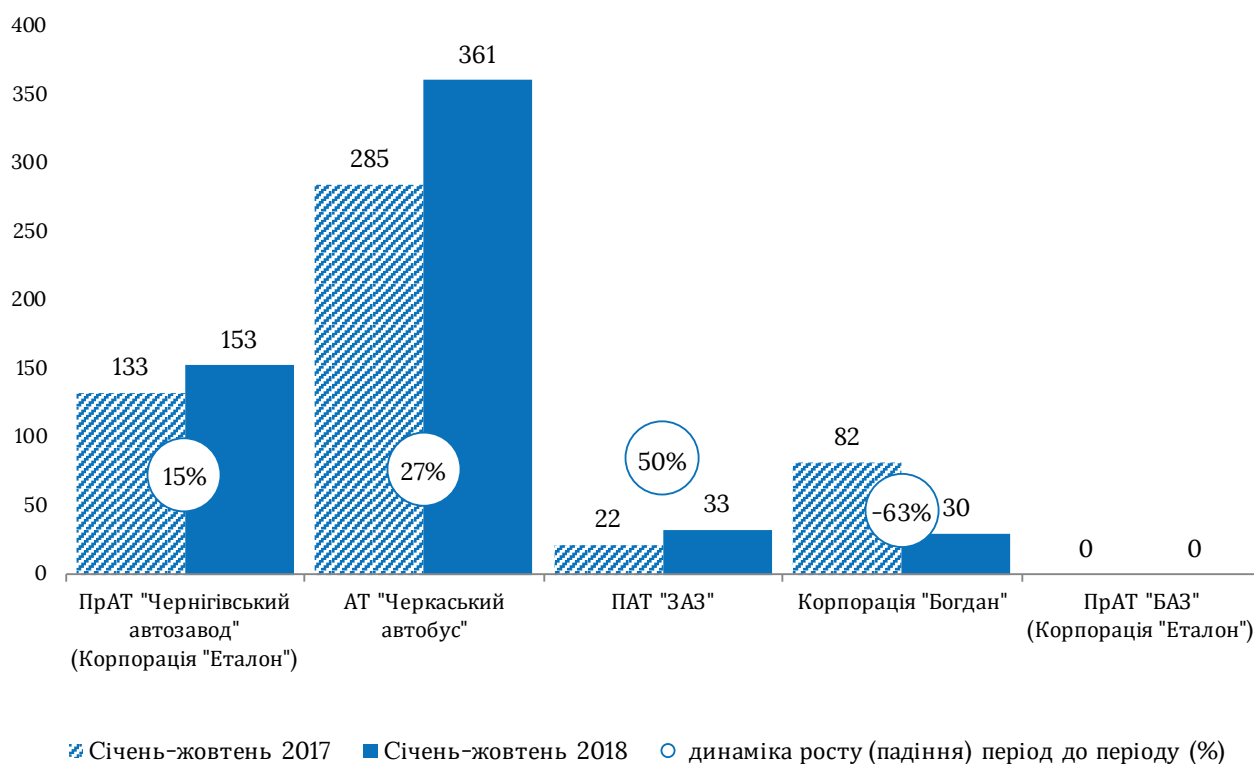
ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

(Жовтень 2017 - жовтень 2018, шт. та % росту період до періоду)

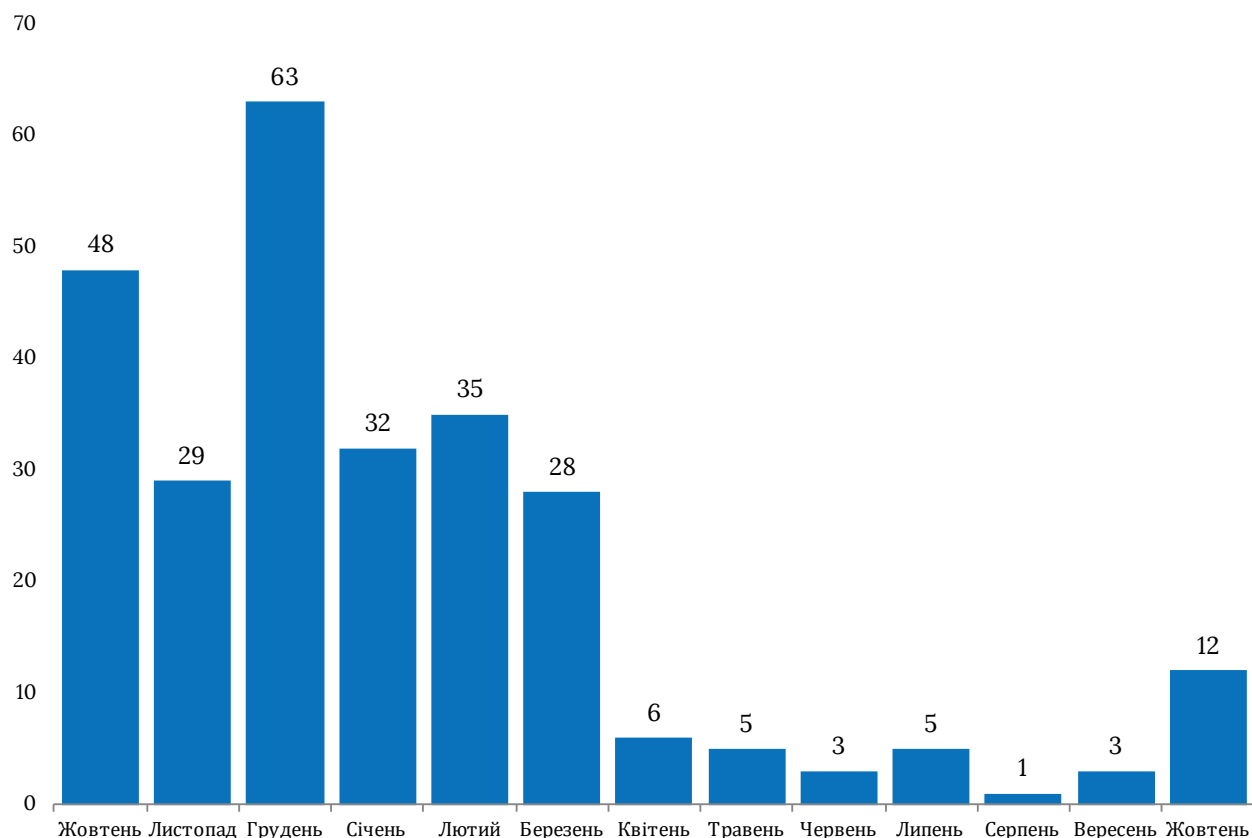


ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

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

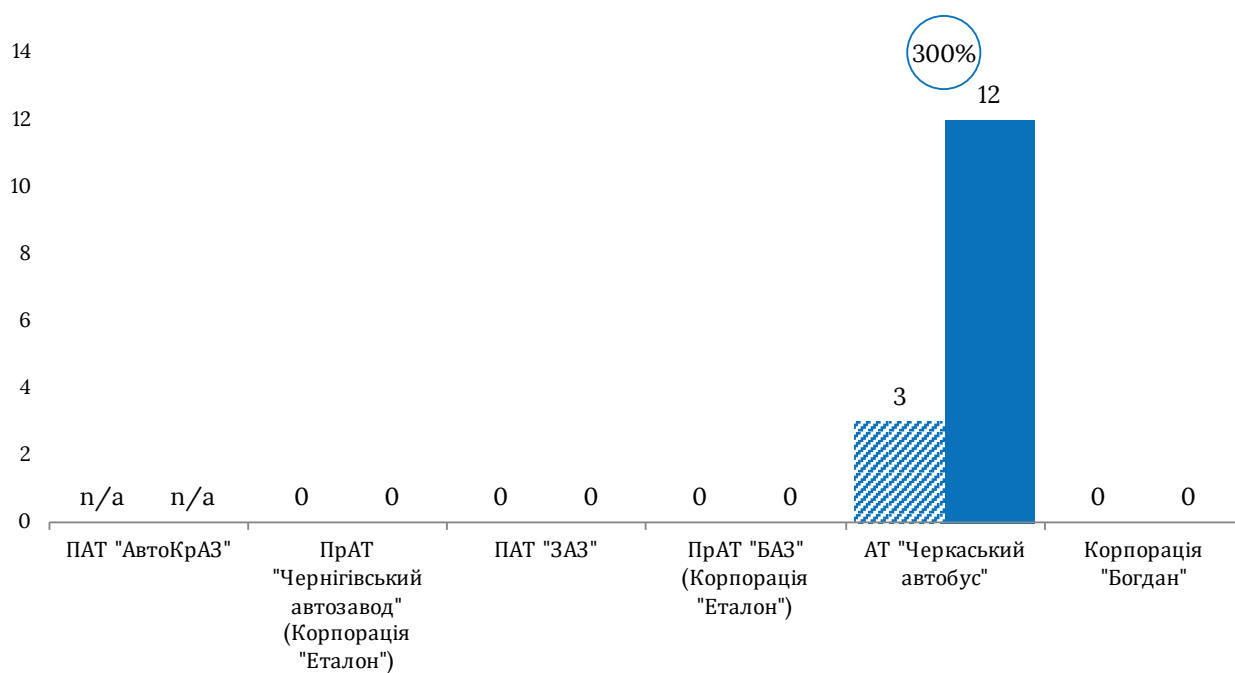


ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО



ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

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



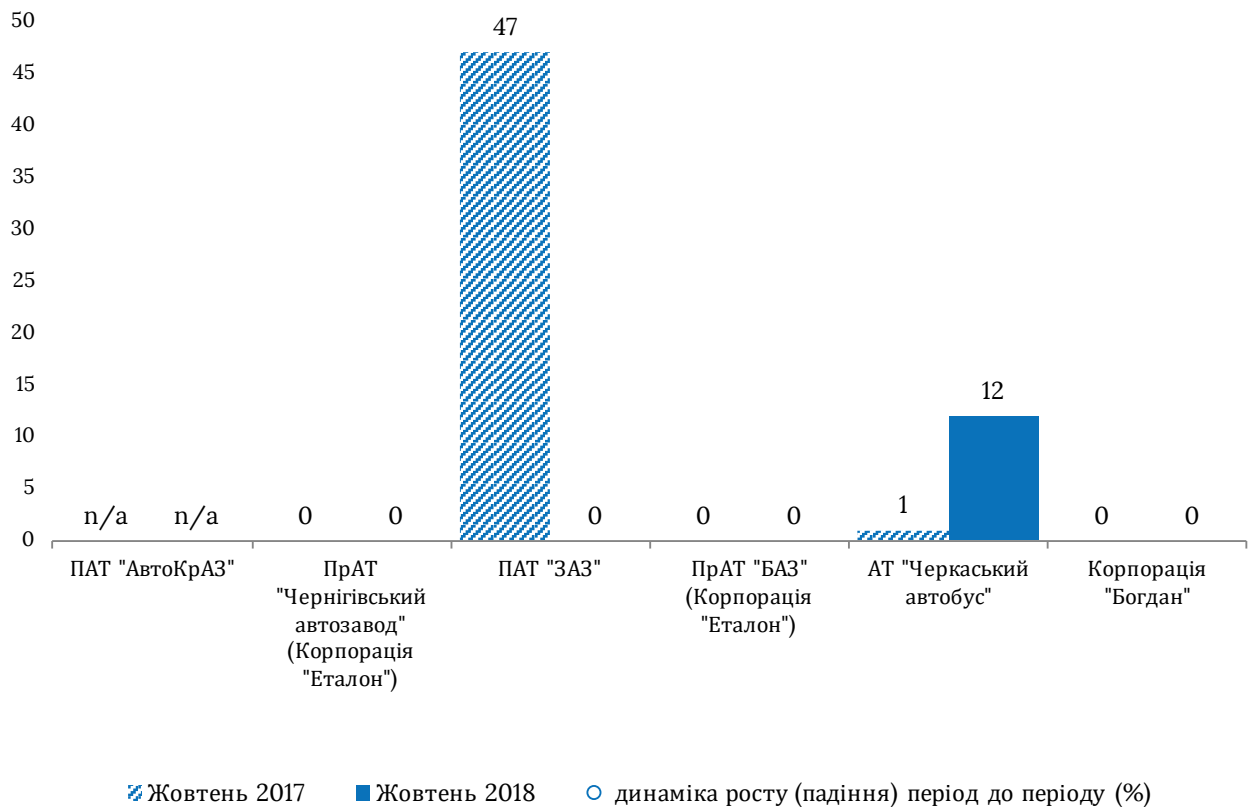
▨ Вересень 2018

■ Жовтень 2018

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

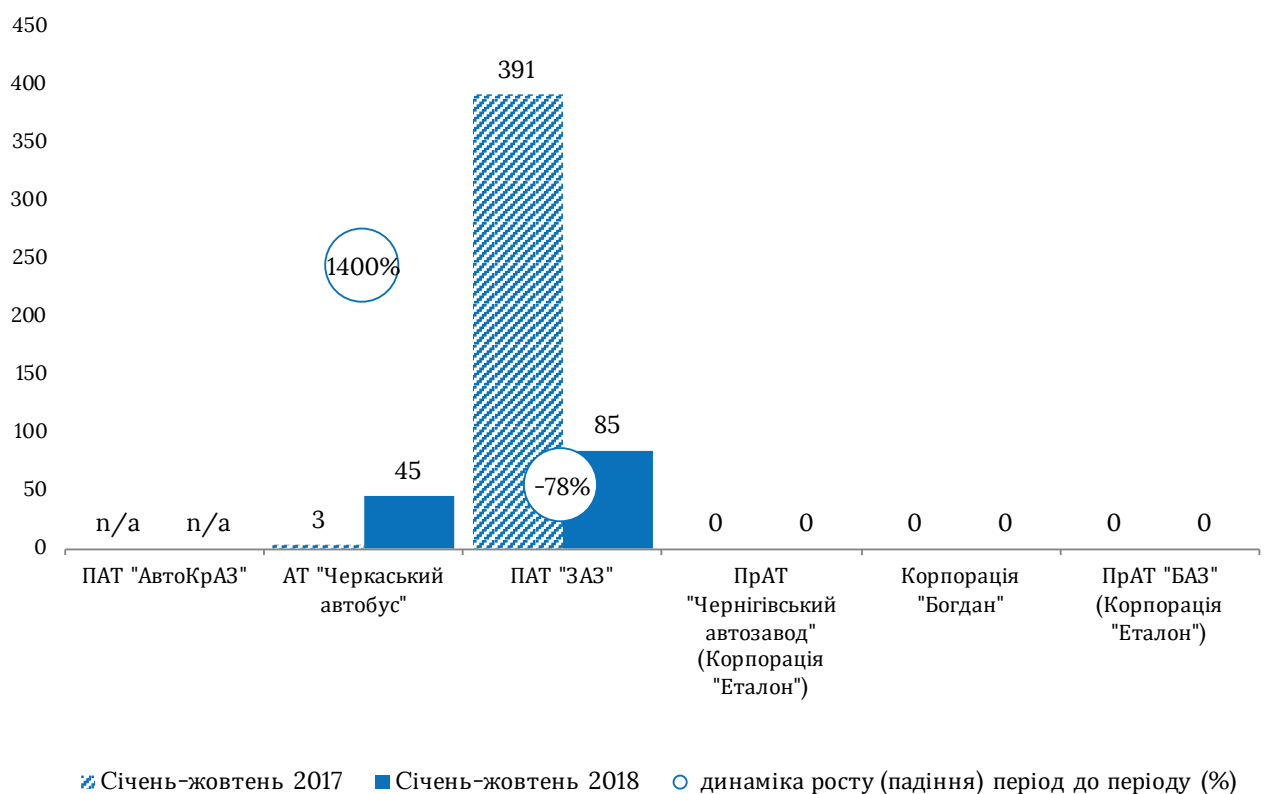
ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Жовтень 2017 - жовтень 2018, шт. та % росту період до періоду)



ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

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

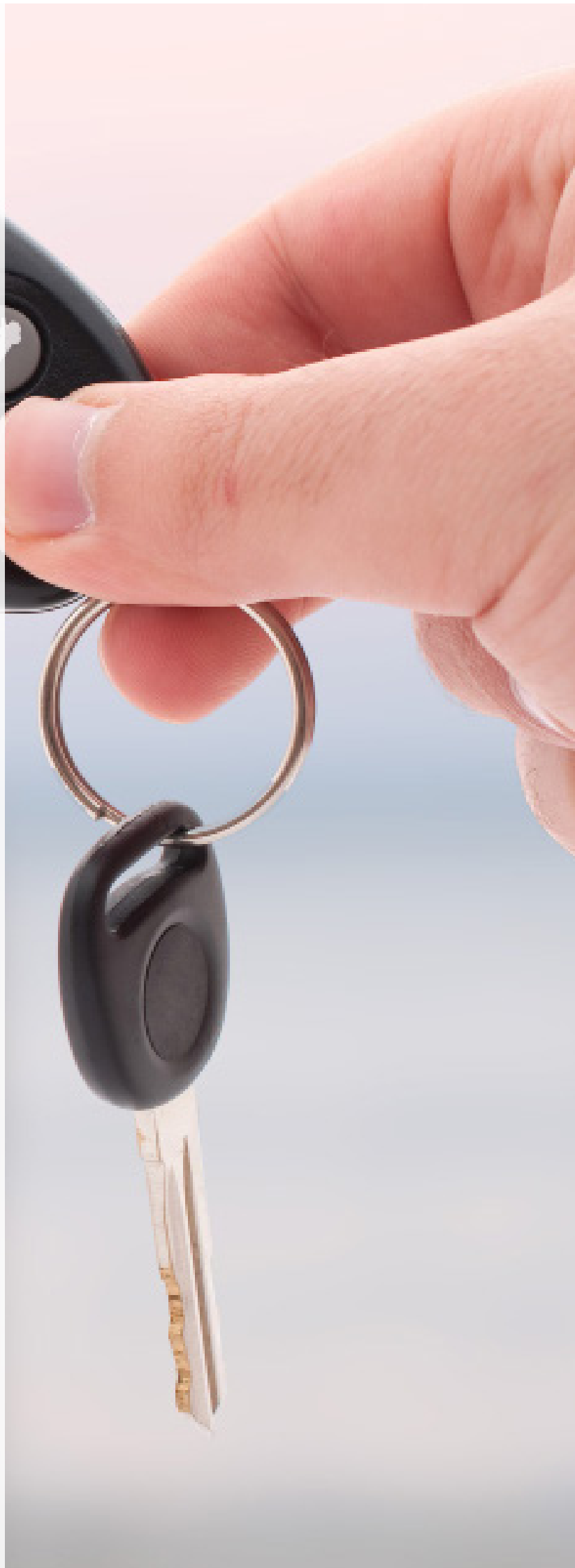


ПРОДАЖІ

За інформацією AUTO-Consulting, зусиллями всіх операторів в жовтні вдалося реалізувати лише 6,9 тис. нових автомобілів. Це на 6,5% менше, ніж рік тому, але на 9,6% краще, ніж у вересні.

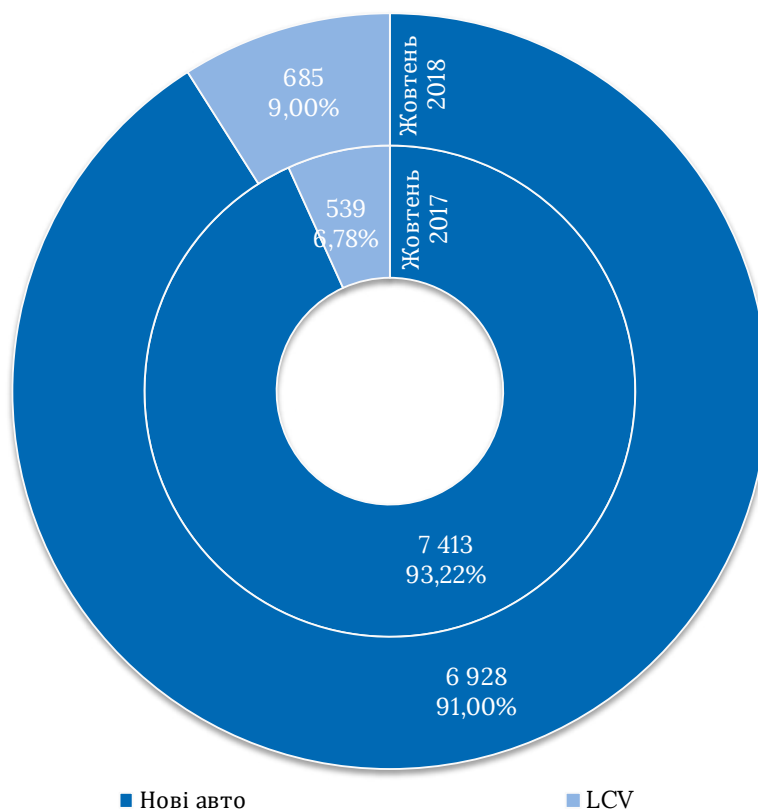
Трійка лідерів на українському ринку не змінилася - це як і раніше Toyota, Renault і Volkswagen. Зате з сьомого місця на четверте місце піднявся Nissan, який зміг наростити продажі на 61%. На одну позицію поліпшила результати і Skoda, і тепер вона займає 5 місце в рейтингу найбільш продаваних легкових автомобілів жовтня.

Всього за підсумками 10 місяців 2018 року було продано майже 65 тис. легкових автомобіля, і, на жаль, зростання авторинку набагато менше, ніж багато хто прогнозував на початку року, - всього 1,3%. Якщо тренд на спад продовжиться, то не виключено, що авторинок так і не порадує зростанням за підсумками року.



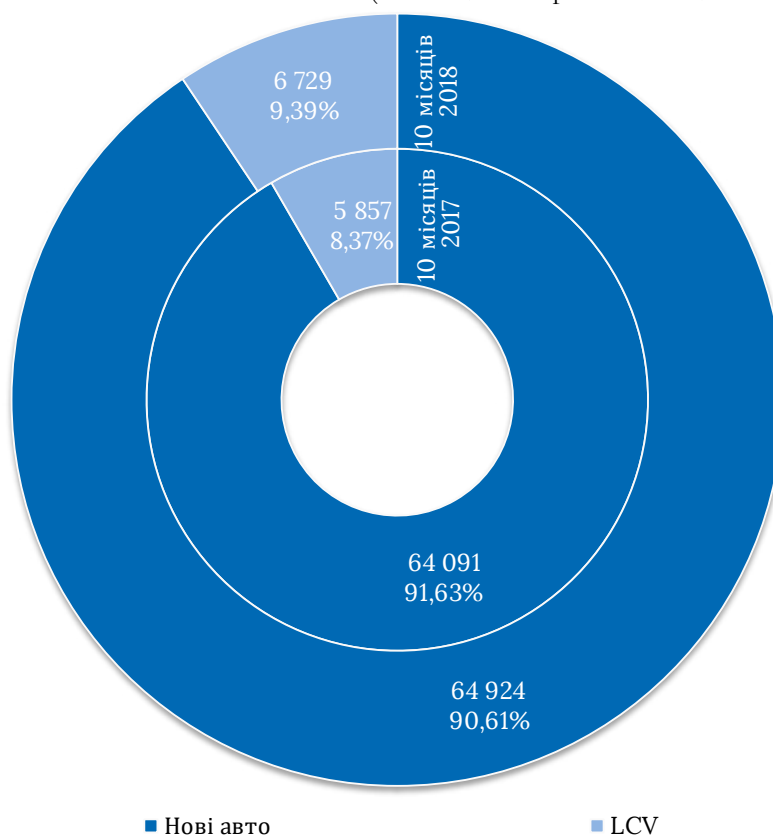
ПРОДАЖІ АВТО

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



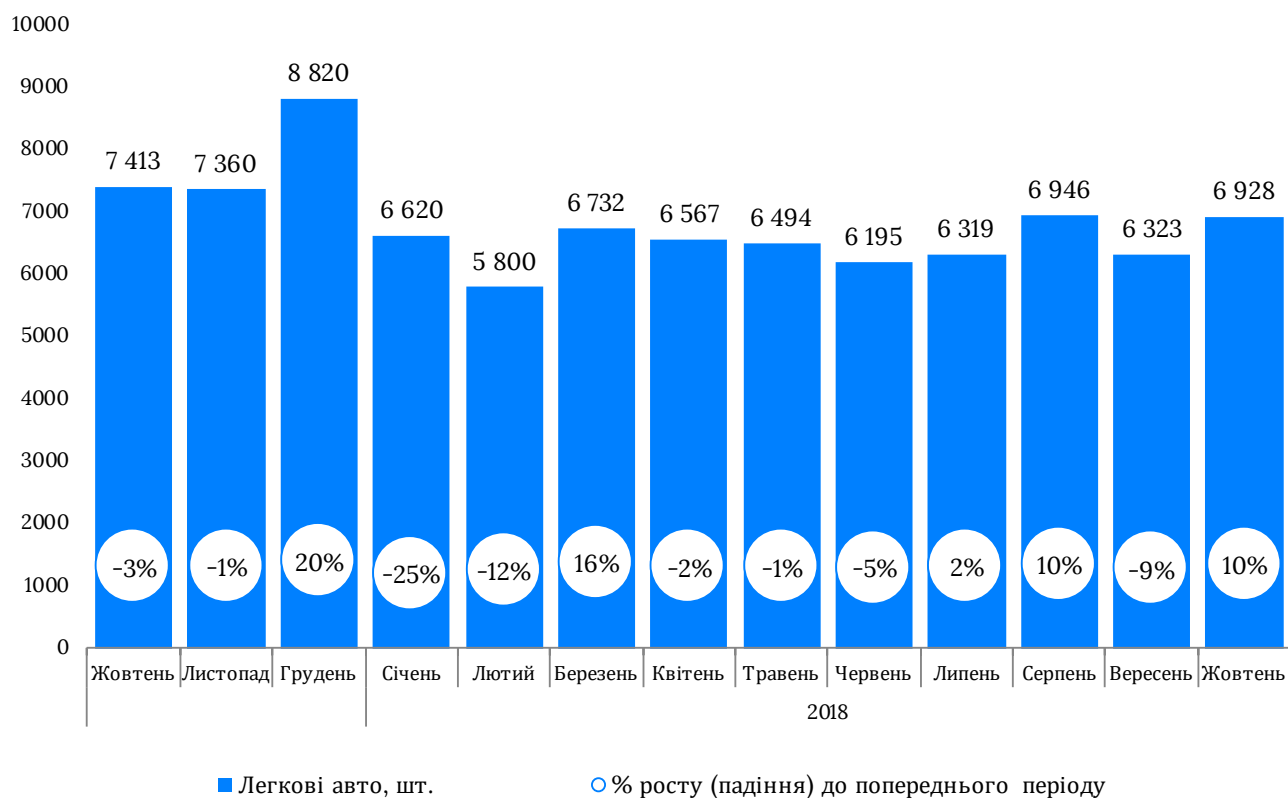
ПРОДАЖІ АВТО

(10 місяців 2018 р. та 10 місяців 2017 р., шт. та % ринку)



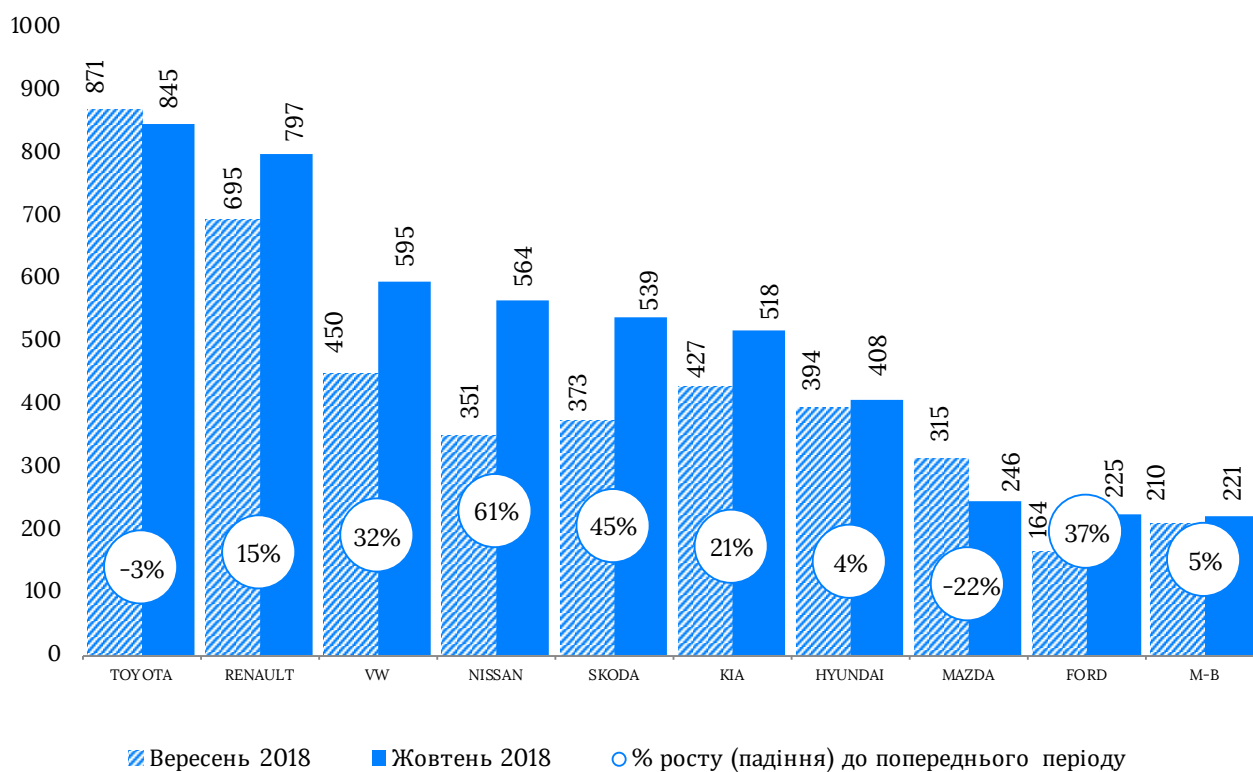
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(шт. та % росту до попереднього місяця)



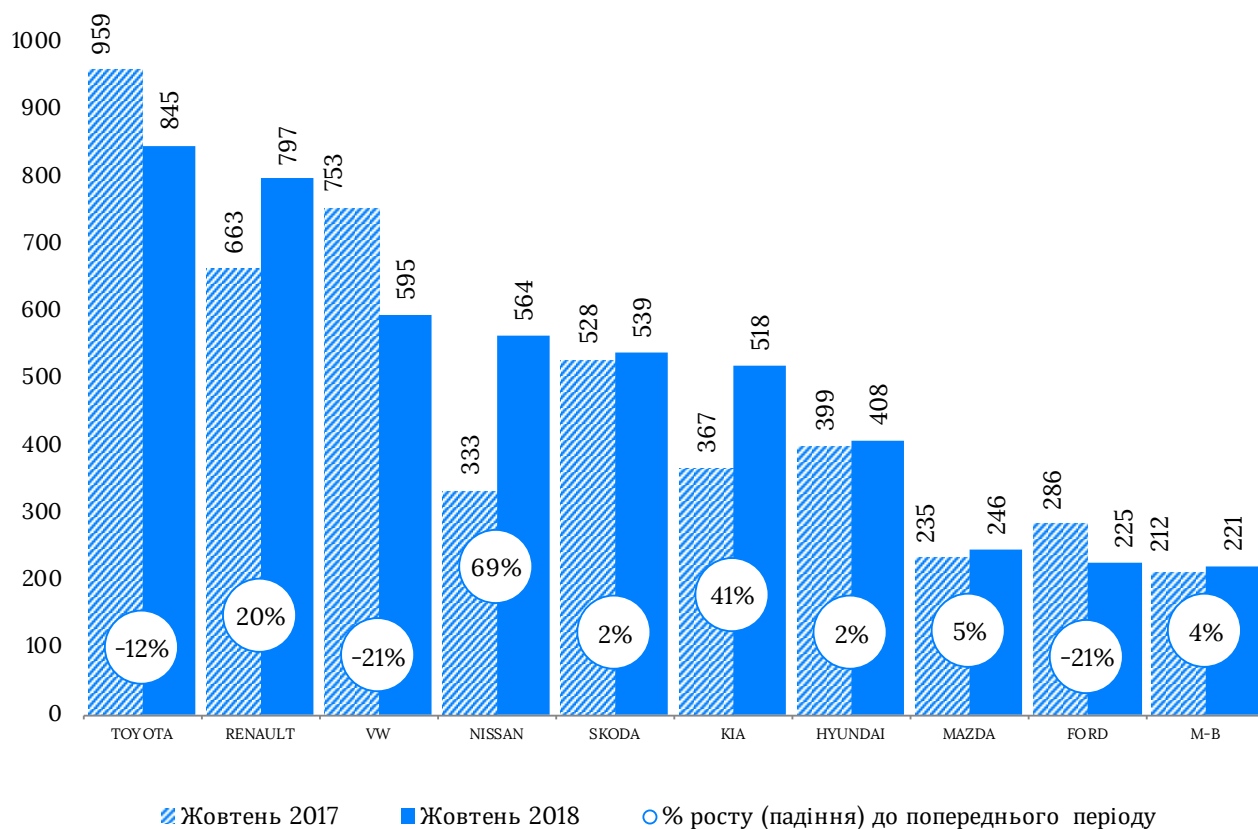
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

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



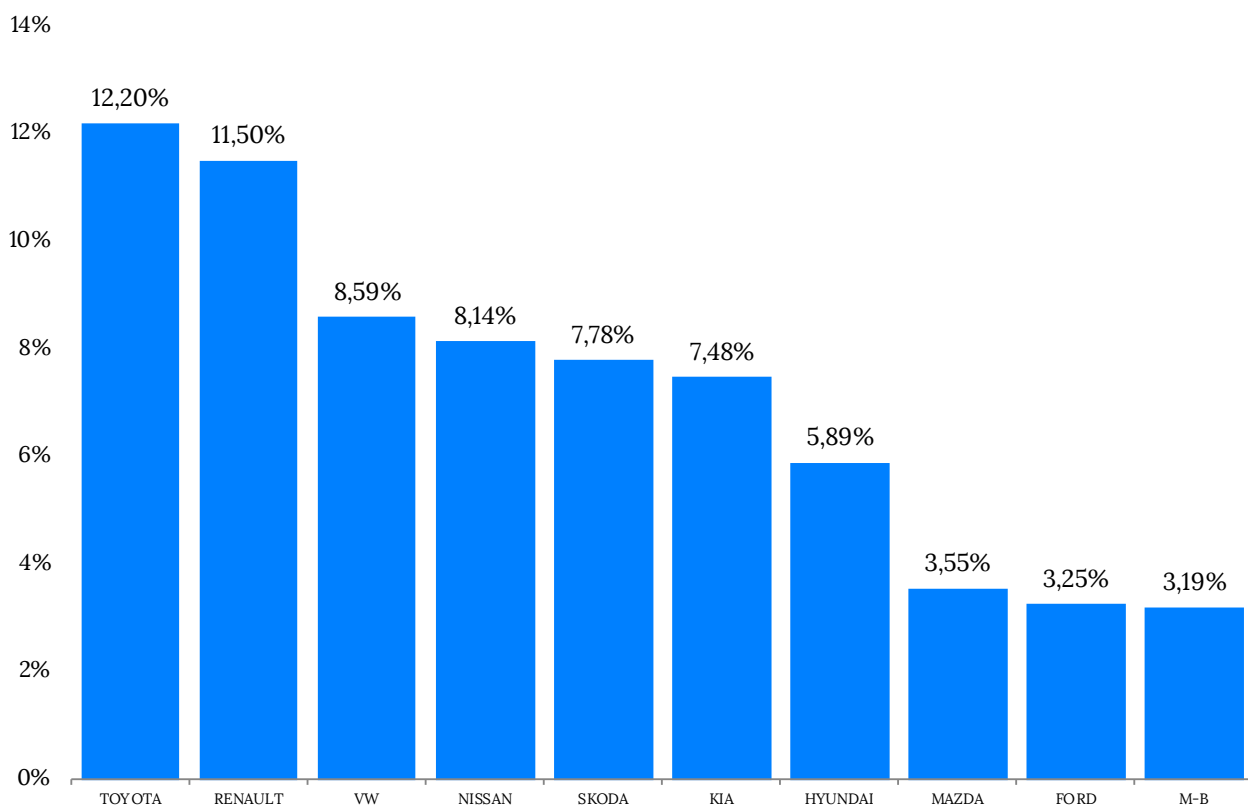
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

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



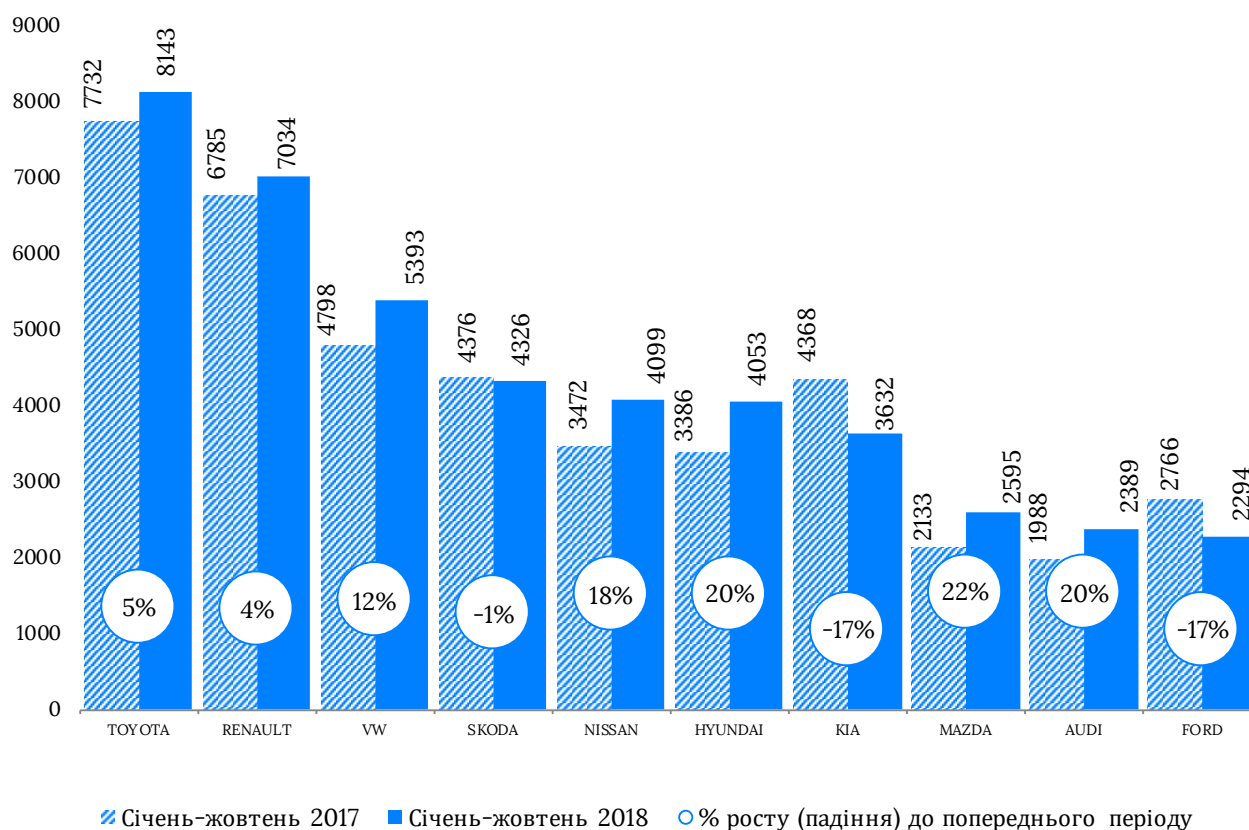
РЕЙТИНГ ПРОДАЖІВ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(жовтень 2018, % від усіх проданих легкових авто)



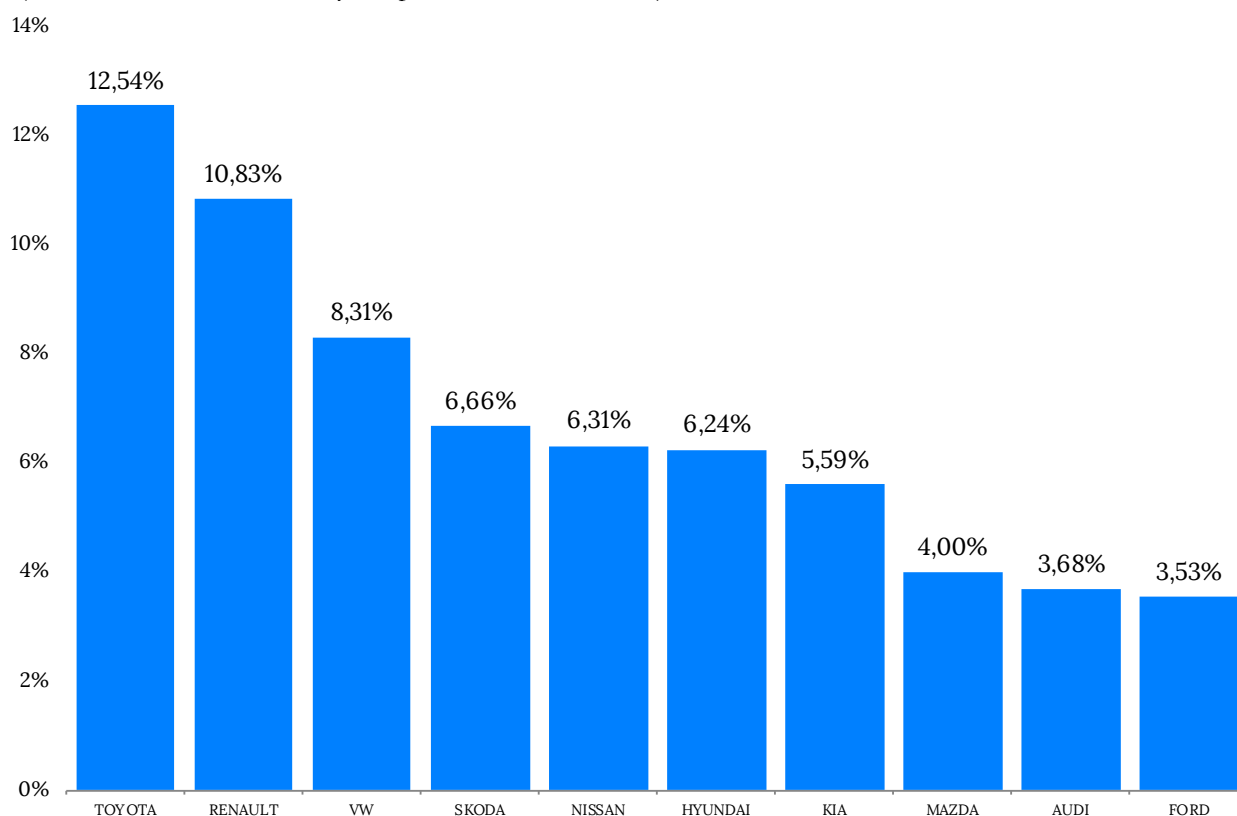
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

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



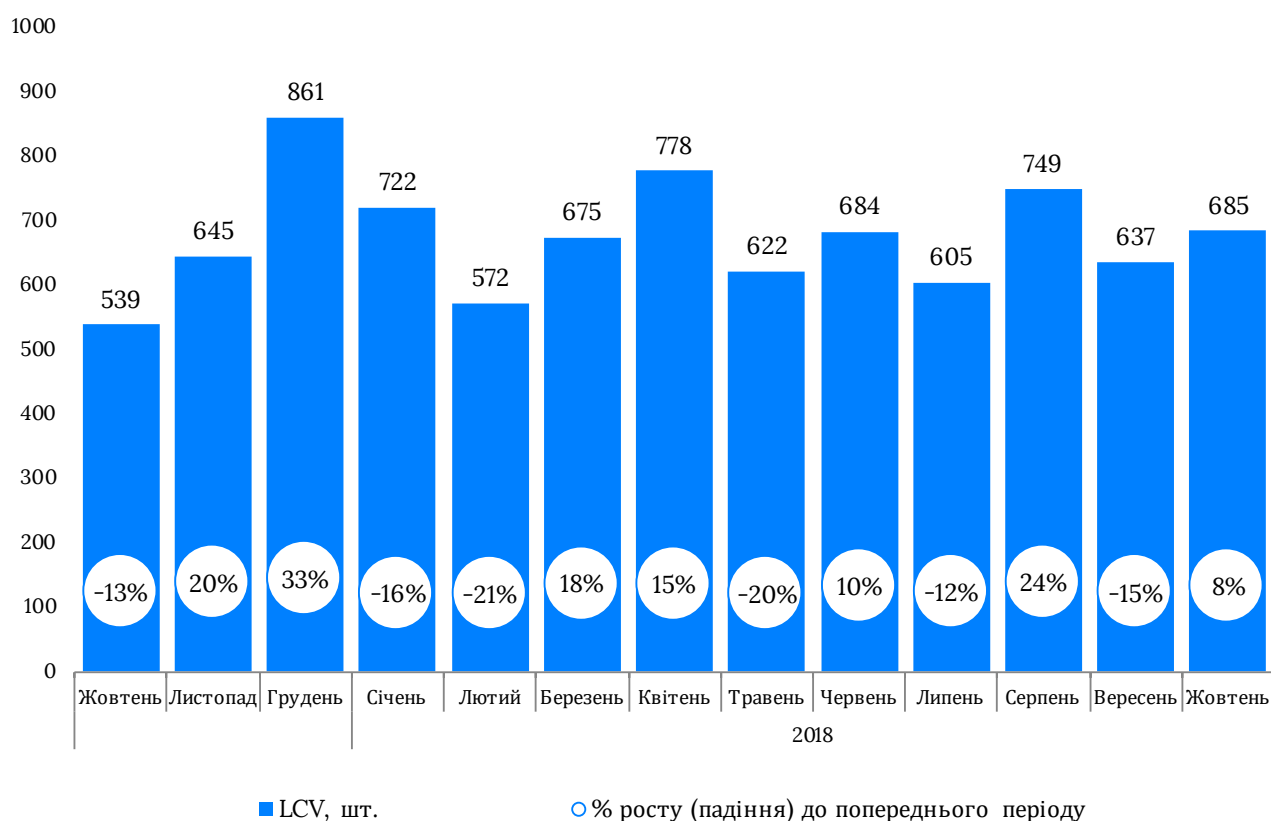
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

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



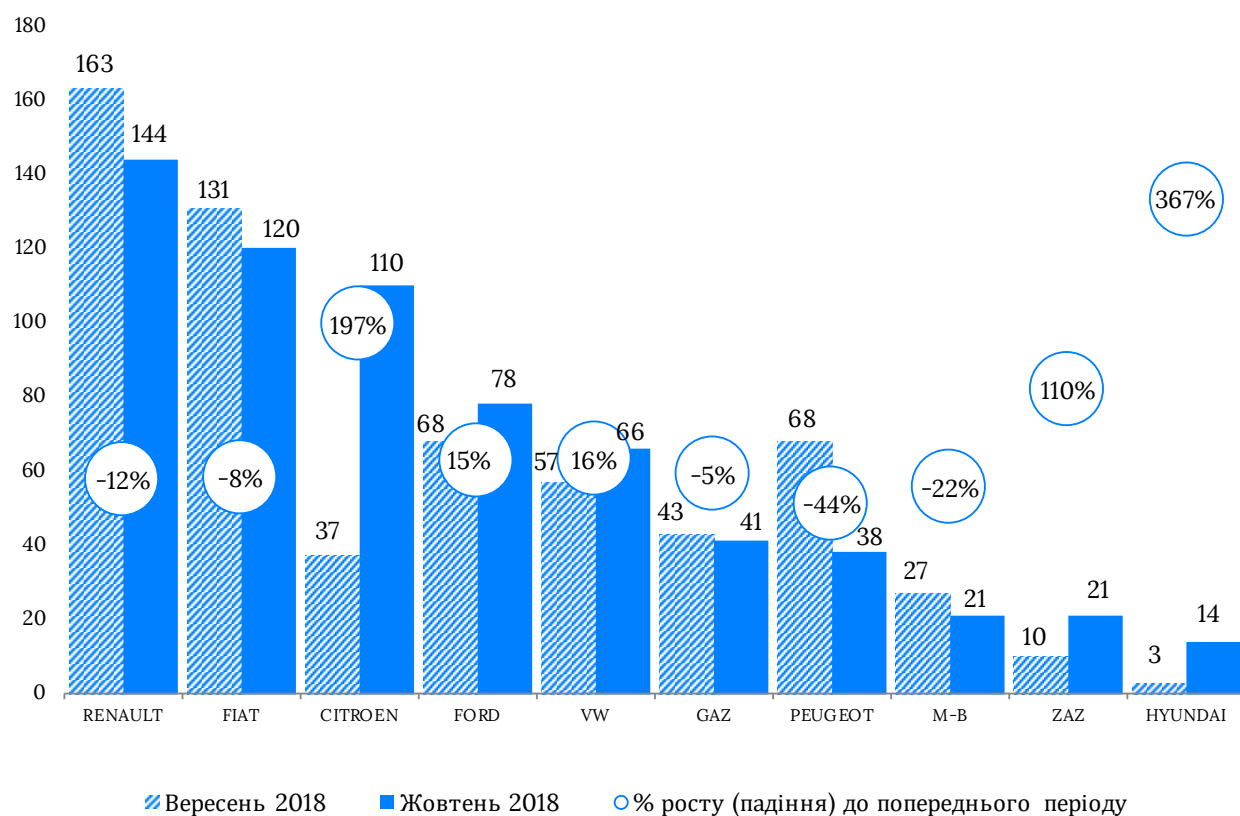
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(шт. та % росту до попереднього місяця)



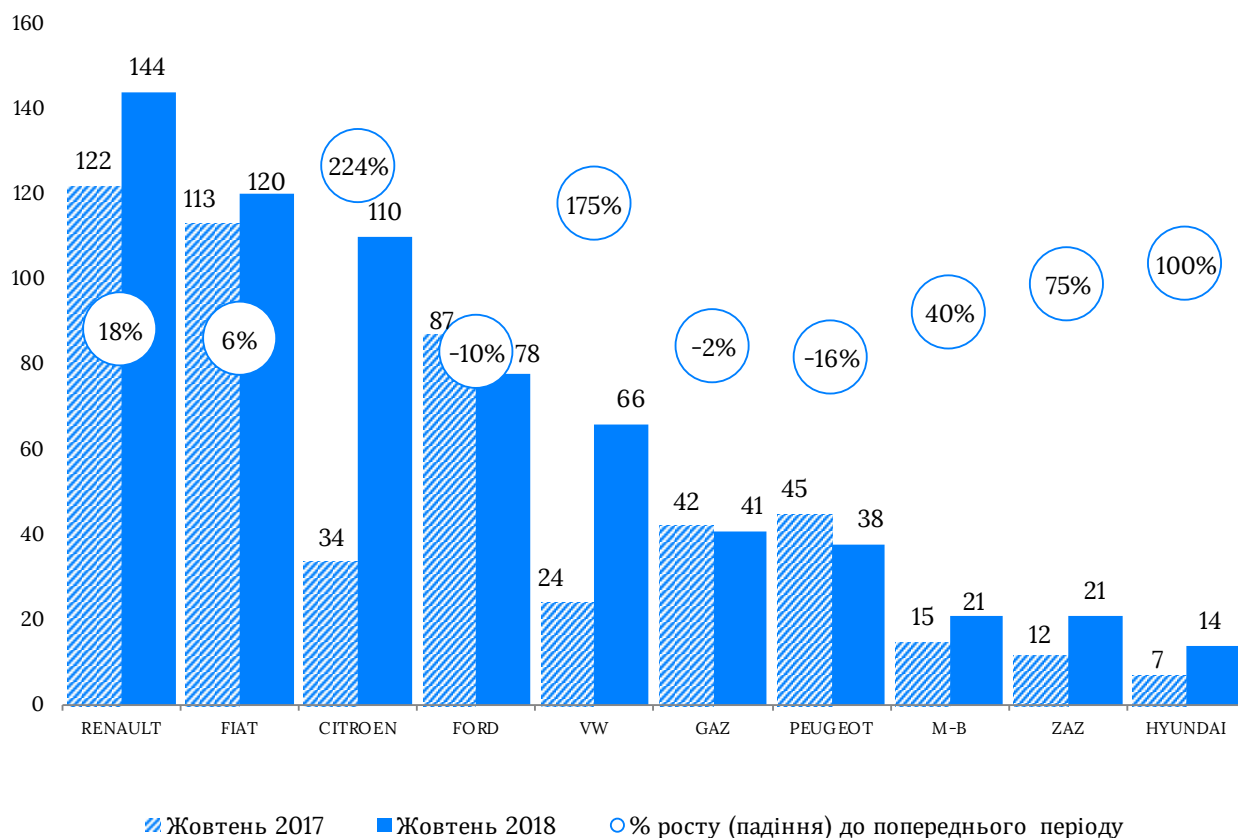
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

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



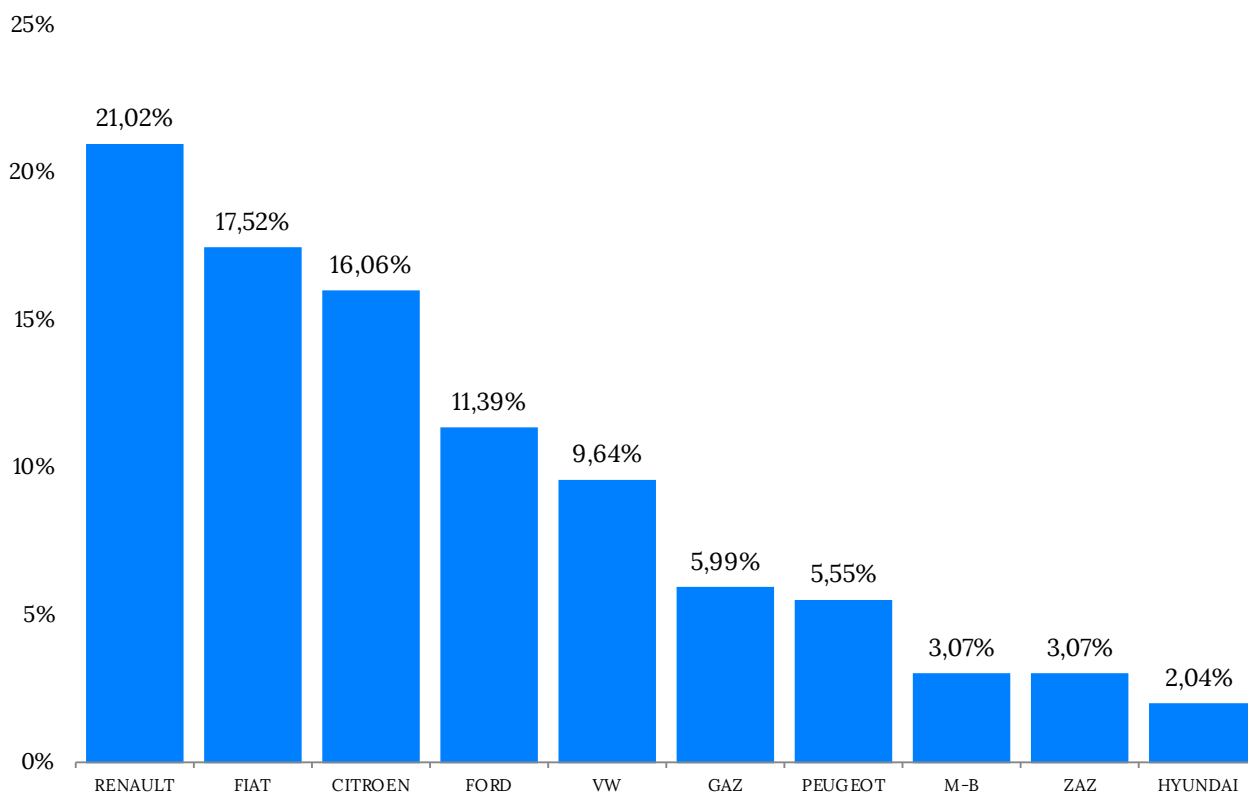
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

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



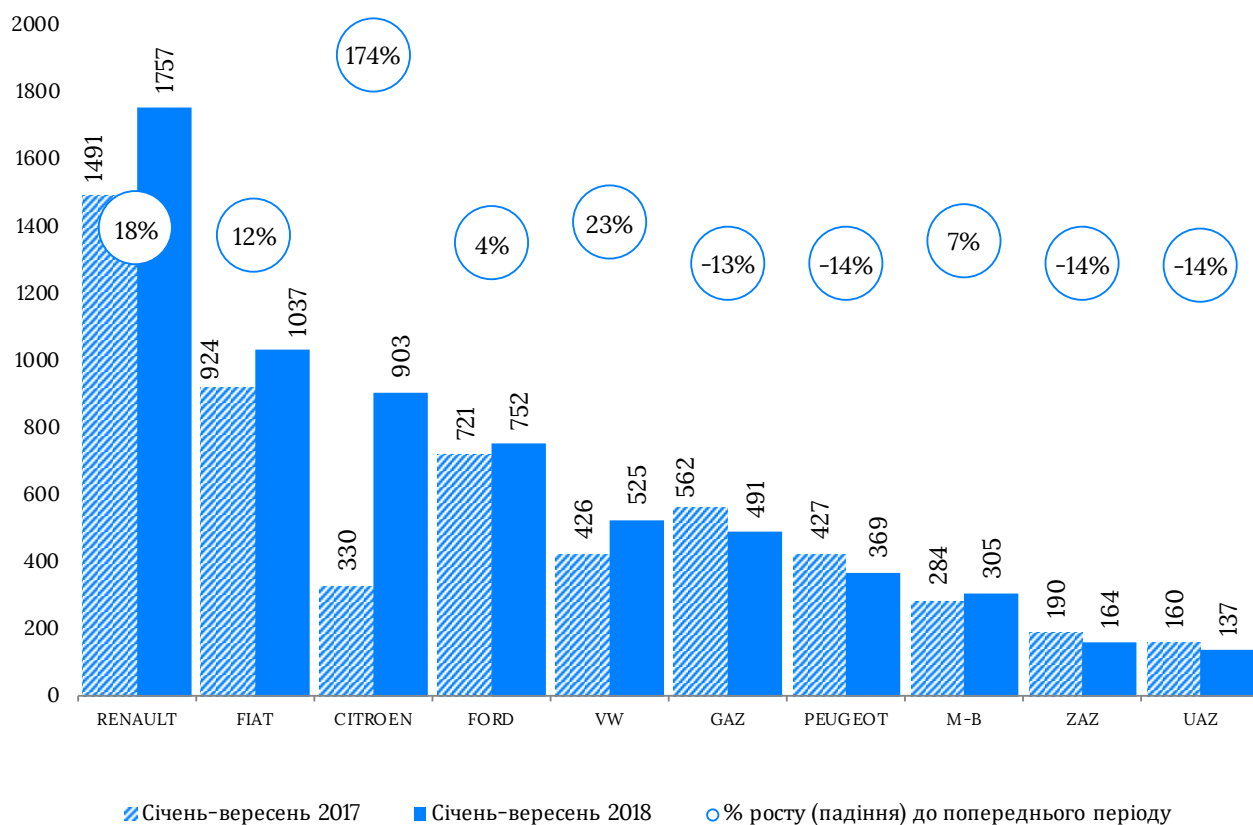
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(жовтень 2018, % від усіх проданих LCV)



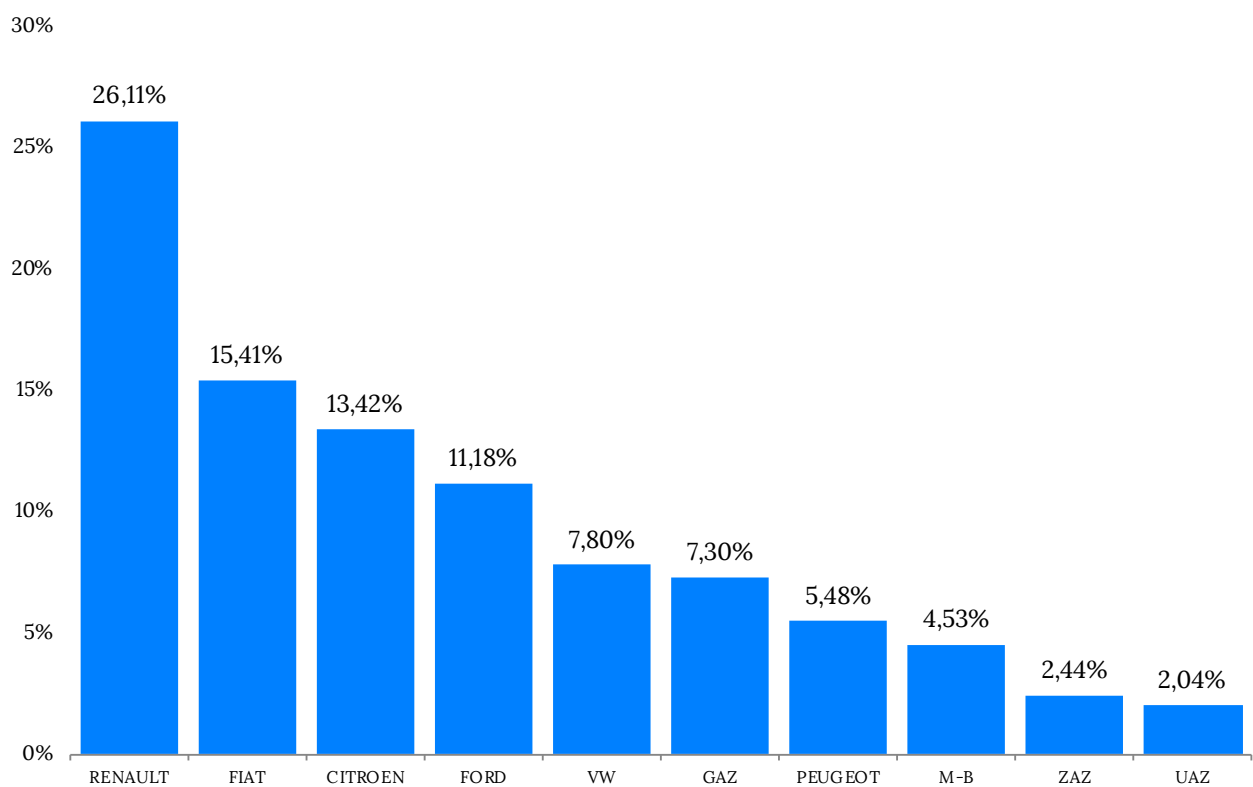
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

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



ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

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





Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

№11 (64) від 28.11.18

**Офіційне видання Федерації роботодавців
автомобільної галузі України**

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

Росповсюджується безкоштовно в електронному вигляді.