



ФЕДЕРАЦІЯ РОБОТОДАВЦІВ
АВТОМОБІЛЬНОЇ ГАЛУЗІ

№66 (72) ВІСЬ 31.07.19

Review

AUTOMOTIVE INDUSTRY

ІНВЕСТИЦІЇ В УКРАЇНУ - МІФ ЧИ РЕАЛЬНІСТЬ?

"Щоб розробити один автомобіль і поставити його на виробництво, необхідно близько одного мільярда доларів інвестицій" - Олег Боярин



ПОКОЛІННЯ МОБІЛЬНОСТІ

Місто майбутнього – це
нульові аварії, нульові викиди
і нульовий стрес.

УКРАЇНСЬКИЙ ГАМБІТ

Які привілеї можуть
отримати електромобілі в
2019?

АЗІЯ, АФРИКА, В'ЄТНАМ

Ринки, що розвиваються у
фокусі сучасної автоіндустрії.



Review

AUTOMOTIVE INDUSTRY

№6 (72) від 31.07.19

**Офіційне видання Федерації роботодавців
автомобільної галузі України**

Редактори:
Чепіжко О.С.
Каратаєва А.С.
Курчавова Є.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.

Розповсюджується безкоштовно в електронному вигляді.

Фото на титульній сторінці: its.ua

ЗАМІСТЬ ПЕРЕДМОВИ

Уже в найближчому майбутньому міста і транспорт в них будуть абсолютно інноваційними. І зовсім не такими, як багато хто собі уявляв.

Інноваційні смарт компанії інвестують в екосистему мобільності майбутнього, прагнучи створювати «Міста майбутнього», де є автономне водіння, електромобільні і мережева інтеграція: так звані архітектори екосистеми безпечної, чистої і розумної мобільності.

Це означає, що з ростом автоматизації мобільність майбутнього буде створювати все більше простору для діяльності, не пов'язаної з водінням. В майбутньому це буде означати: людина думає, автомобіль управляє.

Очевидно, що галузь трансформується, і постає нове завдання: швидко адаптуватися до глобальних змін та впроваджувати нові технології, щоб задовільнити вибагливий попит прогресивних споживачів, так званих

«мілленіалів».

В Україні ж поки що це виглядає як щось фантастичне. Але вже сьогодні у великих містах працюють багато інноваційних сервісів, такі як Uber Shuttle, Uber Eats, зелені Таксі та авто-/вело-шерінг. Більше того – над розробками зі світовим ім'ям працюють і українські IT-фахівці. В Україні функціонують R&D-центри, які розвивають експертизу в сфері automotive, і їх напрацювання лягають в основу продуктів світових автомобільних гігантів. Luxoft, EPAM, Intellias, GlobalLogic – ці та інші українські компанії допомагають перетворити салон автомобіля в центр розваг і зробити цей вид транспорту більш інноваційним та безпечним.

Так, технології неспинно змінюють автомобільну промисловість. І Україна – вже не пасивний спостерігач, але активний учасник цього процесу.



фото: www.unian.net

ІНВЕСТИЦІЇ В УКРАЇНУ - МІФ ЧИ РЕАЛЬНІСТЬ?

«Щоб розробити свій власний автомобіль і поставити його на виробництво, необхідно близько одного мільярда доларів інвестицій» — Олег Боярин

Голова Федерації роботодавців автомобільної галузі, Голова Наглядової ради «Єврокар» Олег Боярин розповів УНІАН, чи є сенс нашій країні займатися виробництвом легкових автомобілів, скільки це буде коштувати і що, крім грошей, для цього знадобиться. Український автопром знаходиться в глибокій кризі. За даними профільної асоціації «Укравтопром», виробництво автотранспорту в Україні за останні десять років знизилося в дев'яносто разів. Статистику легкового сегмента національного автопрому формує виключно великовузлове складання на заводі "Єврокар" в Закарпатській області в селі Соломоново. Цей завод випускає легкові автомобілі марок VW Group в Україні з грудня 2001 року.

Кореспондент УНІАН поговорив з Головою Федерації роботодавців автомобільної галузі, Головою Наглядової ради групи компаній «Єврокар» Олегом Боярином про плани заводу, майбутнє українського автопрому і що потрібно зробити для запуску в країні виробництва електромобілів.

У минулому році «Єврокар» зібрав 5660 легкових автомобілів. Скільки розраховуєте зібрати за цей рік?

— У 2019 плануємо зібрати 6100 автомобілів. Причому план був скорочений у зв'язку зі зниженням прогнозу по ринку. Він зараз не

зростає. В цілому, потреба українського ринку в поточному році складе близько 500 тисяч автомобілів. З цієї кількості нові авто складуть 80 тисяч, інші — вживані автомобілі. Україна на сьогодні є країною з одним з найстаріших парків у світі. Середній вік легкового автомобіля — більше двадцяти двох років. В європейських країнах цей показник становить в середньому одинадцять років.

А які автомобілі збираєте?

— Зараз ми збираємо весь модельний ряд автомобілів Skoda. Але поступово кількість моделей буде скорочуватися.

Автомобілі Skoda, які збираються в Україні, дешевше, ніж імпортовані?

— Нові автомобілі Skoda не імпортуються в Україну. Необхідно розуміти, що будь-який глобальний автовиробник формує вартість з урахуванням внутрішнього ринку. Тому ціни на продукцію Skoda в Україні, в порівнянні з Чехією, доступніші. У Німеччині ці автомобілі ще дорожче. Всі розрахунки ведуться, виходячи як з собівартості, так і в першу чергу виходячи зі споживчих можливостей.

Як виглядає процес складання авто? Який відсоток імпортних деталей, а який — українських?

– Великовузлове складання, мається на увазі складання авто з вузлів і агрегатів. Як правило їх небагато – до двадцяти. У них є і українська складова. У Закарпатті працює досить багато підприємств, які виробляють електропроводку для автомобілів, оббивку для сидінь та інші компоненти. Але назвати точну кількість українських деталей в нашому автомобілі складно. Вся вироблена локально продукція йде на експорт на заводи виробники авто, ми ж отримуємо їх в готовому вигляді у складі імпортованих вузлів і агрегатів для великовузлового складання. Якби у нас був повний цикл, то логістика працювала б безпосередньо, і ми б отримували всі компоненти і комплектуючі безпосередньо з українських заводів. Поки ми все імпортуємо. Локалізувати виробництво, наприклад, виробляти електроджгути для шести тисяч авто – економічно недоцільно. Так як в промислових масштабах підприємства їх випускають для мільйонних партій.

Чи плануєте запуск повного циклу виробництва?

– Наш завод побудований для повного циклу. Але запустити це виробництво має сенс, якщо обсяг випуску однієї моделі становить не менше 25 тисяч на рік. При нинішніх показниках продажів на ринку виробництво повного циклу економічно недоцільно. Навіть великовузлове складання не має сенсу. Ми цим досі займаємося всупереч економічному змісту, тільки для того, щоб зберегти кваліфікований персонал.

Скільки людей задіяно зараз у виробничому процесі?

– У кращі часи на підприємстві працювало 1270 осіб. Зараз – менше 270.

А яка максимальна потужність заводу?

– Якщо говорити про повний цикл, то ми маємо на поточний момент встановлене обладнання для виробництва 50 тисяч авто на рік, при цьому можливе розширення виробництва, наприклад, в п'ятизмінному режимі за шестиденний робочий тиждень ми можемо виробляти до 147 тисяч автомобілів на рік.

Чи приводить таке мінімальне завантаження виробництва до збитків? За рахунок чого ви їх покриваєте?

– Ми знаходимося в «чорному нулі» – не заробляємо і не втрачаємо. Підтримуємо виробництво, щоб зберегти трудовий колектив, фактично виконуючи функцію підтримки зайнятості. Існуємо швидше всупереч, а не завдяки. Сподіваюся, що майбутні уряд і парламент, нарешті, займуться промисловістю і створенням робочих місць.

Якщо все залишиться як і раніше, чи не збираєтеся закривати виробництво?

– Ми розглядаємо різні варіанти. Можна перепрофілювати виробництво, зайнятися чимось іншим. Хоча, такі проекти не живуть, якщо це державі не потрібно. Ми бачимо, що сталося з іншими заводами – збанкрутували або стоять. Але розуміємо, що без розвиненої високотехнологічної промисловості майбутнього у країни немає. Європейські колеги нам останні п'ятнадцять років розповідають, що Україна буде сильною аграрною або сировинною країною. Зараз до перспективних додалася ще й ІТ-галузь. Але глобально в ІТ-галузі ми займаємося аутсорсингом. Це точно такий же сировинний експорт, як і все інше. Ми навчаємо людей, а вони потім працюють на інші країни, отже, і доходи отримують інші країни, а не Україна. Хоча, в останні роки риторика трохи змінилася. Коли вона реформується у конкретні дії – велике питання.

На які ринки ставите автомобілі?

– Ми виробляємо авто тільки для українського ринку. Експорт можливий тільки при повному циклі. До 2014 року ми активно інвестували у виробничі потужності для двох моделей – Skoda Rapid і Spaceback. Вони повинні були поставлятися на російський і європейський ринки. Але після анексії Криму і початку військових дій на Донбасі проект зупинився. Зараз дану продукцію виробляють в Росії. У VW Group є два заводи на території РФ. А ми тим часом втрачаємо можливості, незважаючи на те, що у заводів Skoda величезний брак виробничих потужностей. Але поки ми не можемо зайняти цю нішу.

Чому «Єврокар» не може заповнити відсутні виробничі потужності VW Group?

– Є кілька чинників. Один з них – Україна підписала Угоду про асоціацію з ЄС, яка передбачає відкриття ринку Європи.

Але фактично європейці його закрили – мито на експорт автомобілів в ЄС було 6,5%, а стало – 10%. Правда, до 2022 року мито повинно обнулитися. Але зараз ці умови невигідні. Тому потрібно сідати за стіл переговорів і переглянути тарифні умови. Другий фактор: автомобілебудування – дуже капіталомістке, вимагає довгострокових незмінних правил гри. Тому потрібна системна підтримка держави.

На яких принципах ґрунтується співробітництво з VW Group?

– Ми співпрацюємо понад двадцять років. Є контрактним партнером. По суті, виробляючи свого часу Skoda, Audi, Volkswagen, Seat, ми були єдиним підприємством у світі, яка не належала концерну. Зараз виробляємо тільки автомобілі Skoda. Причому завод ми будували за власні і кредитні кошти.

Який обсяг інвестицій вкладено в завод з моменту запуску?

– У завод було інвестовано 250 мільйонів доларів.

А скільки ще кредитних коштів повинні погасити?

– Повинні ще багато.

Чи є в планах збирати електрокари?

– Ми вважаємо, що за електротягою майбутнє. Але щоб перейти до цього виробництва, потрібні певні умови з боку держави. Чомусь імпорт електроавтомобілів звільнений від податків, а виробництво – ні. У такій ситуації відбувається фактично підтримка імпорту і, отже, ми не можемо розглядати випуск електрокарів як перспективний проект.

Міністр інфраструктури Омелян заявляв, що у Верховній Раді лежать законопроекти щодо виробництва електрокарів, після прийняття яких Україна може стати одним із основних майданчиків для випуску електромобілів, їх комплектуючих, батарей. Як ви вважаєте, прийняття цих законів спокусить інвесторів?

– Найголовніше – законопроекти лежать. Причому вже два роки, і ніхто нічого не збирається з ними робити. Вони можуть так пролежати ще десяток років. Напевно, щоб переламати ситуацію потрібно прийти в парламент і вис-

тупити на їхній захист, ми ж зі свого боку не раз на всіх рівнях влади висловлювали підтримку цих законопроектів і продовжуємо робити все можливе для їх прийняття. Адже без прозорого і преференційного регуляторного середовища для цієї настільки капіталомісткої галузі майбутнього в Україні немає.

А ви знайомі з цими документами?

– Звичайно. Ми брали участь в їх розробці. Вони дійсно можуть запустити виробництво електрокарів в нашій країні. Є невід'ємним і першочерговим елементом електромобільної стратегії. Це те, що Україна повинна була зробити ще два роки тому, а то й ще раніше.

Україна фактично втратила свій автопром, а світові автоконцерни розміщують потужності не у нас, а у наших сусідів. Наприклад, недавно Skoda Auto відмовилася від наміру створити новий мультибрендовий завод в Україні. Чому це сталося?

– Вірно, а все тому, що Україна не змогла запропонувати конкурентноздатні умови. А ось інші країни готові боротися за інвестиції. На поточний момент цей проект мульти брендового заводу обсягом інвестицій 1,4 мільярда євро перебуває на завершальній стадії. Але завжди можна вскочити в останній вагон, якщо є бажання.

Що потрібно зробити Україні для відродження автопрому? Деякі кажуть, що необхідно створювати технопарки. А ви як вважаєте?

– Якщо ми хочемо залучити Volkswagen, Toyota або Tesla, то повинні створити інвестумови не гірші, ніж в сусідніх країнах, наприклад, як в Болгарії, Туреччині, Угорщині, Словаччині. Це може бути безкоштовне виділення майданчика під будівництво заводу, створення інфраструктури, преференційний імпорт компонентів, комплектуючих і устаткування. Як правило, пропонується цілий пакет стимулів. До речі, Словаччина навіть повертає 15% інвестицій. Результат очевидний – частка автопрому в ВВП цієї країни становить близько 9%, в Україні – 0,01%. Безумовно, відносини з кожним виробником – індивідуальні, але ми повинні брати приклад з тих країн, які борються за такі проекти і виграють.



ПОКОЛІННЯ МОБІЛЬНОСТІ

Місто майбутнього – це нульові аварії, нульові викиди і нульовий стрес.

Уже в найближчому, а якщо конкретніше – в майбутньому, тенденції якого очевидні вже зараз, міста і транспорт в них будуть зовсім іншими. Інноваційні смарт компанії інвестують в екосистему мобільності майбутнього, прагнучи створювати «Міста майбутнього», де є автономне водіння, електромобільні і мережева інтеграція. Це означає, що з ростом автоматизації мобільність майбутнього буде створювати все більше простору для діяльності, не пов'язаної з водінням. В майбутньому це буде означати: людина думає, автомобіль управляє. Прогнозується, що в найближчі десятиліття ще 2,5 мільярда чоловік переїдуть в міські райони. Ще більш цікавим є той факт, що ООН повідомляє, що в міста щотижня переїжджають 1,3 млн. осіб, а до 2050 року міське населення зросте до 6,3 млрд. чоловік, або на 68%. При цьому населення світу старіє. Але люди хочуть залишатися мобільними якомога довше. Тож розумні міста використовують технологію для покращення життєвого досвіду населення, діючи як одна велика екосистема, керована даними.

Кореспондент AUTO-Consulting побував в Місті Майбутнього, яким його бачать в компанії Continental, а ФРА дослідила публікації світових онлайн журналів і ось яка картина вимальовується.

Отже, 5 речей, які ви побачите в майбутньому «розумному місті»

Що ж таке розумне місто? Розумне місто – це міський центр, де розміщено широкий спектр цифрових технологій у всій своїй екосистемі. Однак розумні міста виходять далеко за рамки цього визначення.

Розумне місто використовує дані, які поступають від людей, транспортних засобів, будівель тощо, щоб не тільки покращити життя громадян, а й звести до мінімуму екологічний вплив самого міста, постійно спілкуючись з самим собою, щоб максимально підвищити ефективність. Які ж важливі компоненти майбутнього розумного міста?

1. Інтелектуальні дані

Як зазначалося вище, дані будуть серце б'ється розумним містом збору даних від жителів, транспортних засобів, і залишилася інфраструктура в місті. Мета завжди буде оцінювати закономірності чи неефективність для кращого покращення життєвого рівня громадян.

У розумному місті ви отримаєте сповіщення про найкращий час подорожі, власне особисте споживання енергії, найбезпечніші часи подорожей, вдосконалення своїх харчових звичок тощо.

У розумному місті, у вас буде все, що потрібно знати про місто, в реальному часі, все в долоні. Тим більше, що ці самі дані можуть бути використані для кращого планування міст на майбутнє для мешканців, створюючи рамки розумних міст, які з часом постійно стають ефективнішими.

2. Розумний транспорт

Ви, напевно, бачили, що багато компаній створюють транспортні засоби, які, на їхню думку, відіграватимуть головну роль у майбутній ері розумного міста.

Від Toyota до Renault, ці компанії продемонстрували повністю автономні транспортні засоби – автомобілі, здатні розуміти своє оточення та приймати рішення.

Ви, можливо, ніколи не поїдете в розумне місто, але ви точно матимете бажання сісти у розумний автомобіль, який спілкується з іншими навколишніми транспортними засобами, щоб переконатися, що ви отримаєте від точки А до точки Б як можна швидше і максимально безпечно.

3. Розумна енергія

Ідея мати місто з нульовими викидами не надто далека від реальності.

Майбутнє розумне місто буде включати цілий ряд чистих джерел енергії для живлення свого міста. Енергія в розумних містах є ефективною, використовуючи менше енергії через постійний збір та аналіз даних у реальному часі. Ці «розумні електромережі» будуть постійно спілкуватися з собою, посилюючи енергію в райони міста, які, можливо, потребуватимуть ще більшої потужності, зберігаючи енергію в місцях міста, які, можливо, не потребують цього.

Сонячна енергія сама по собі буде такою ж загальною, як і раніше, повністю інтегрованою в дороги, будівлі та житлові райони.

Подальші розробки в технології інтелектуальних мереж, а також збереження чистих енергетичних рішень допоможуть привести розумне місто до актуалізації.

4. Розумна інфраструктура

Як вже зазначено вище, збір та ефективний

аналіз інформації, можливість трансформувати її в нові ідеї для покращення життя є важливим вмінням міських управлінців та архітекторів, які могли б створювати споруди та дороги, оптимізовані для людей на основі сучасних тенденцій.

Нові міські технології, які впроваджуються, можуть бути перевірені на громадянах, щоб гарантувати, що вони дійсно задовольняють їх потреби та приносять користь суспільству. Розумна мережева інтеграція відбувається, коли здійснюється безпечний обмін інформацією між мільйонами автомобілів та інфраструктури міста.

У всьому світі більше половини всіх нових автомобілів інтегровані в мережу. Це повний функціональний ланцюжок для мережевої інтеграції: від антени до дисплея, від програми для захисту інформації до електронного блоку управління. Уже в автомобілях наступної генерації з для 5-го покоління мобільного зв'язку буде доступний канал з пропускнуою спроможністю 10 гігабіт для швидкої і зручної інтеграції в мережу. За допомогою проведених по всьому світу випробувань 5-го покоління мобільного зв'язку, створено базу для надшвидкісної безперервної комунікації автомобілів між собою і з об'єктами інфраструктури.

З ростом автоматизації мобільність майбутнього буде створювати все більше простору для діяльності, не пов'язаної з водінням. В майбутньому це буде означати: людина думає, автомобіль управляє. Кількість автомобілів, в яких управління бере на себе технології, стає все більше.

5. Розумні ІТ технології

Пристрої, які об'єднують все; дані людей, інфраструктури, транспортних засобів і т.д. – це те, що допоможе принести розумне місто в життя. Хоча за цим стоїть певна суперечка, правильна інтеграція IoT у повсякденне життя громадян забезпечить життя міста на найвищому рівні. Широкий спектр приладів звітності, таких як датчики, пристрої видимості та інші кінцеві точки, які створюють дані, завдяки яким розумне місто працює.

Як ви думаєте, ви готові жити в Розумному місті?



photo: CarDiagram

УКРАЇНСЬКИЙ ГАМБІТ

Які привілеї можуть отримати електромобілі в 2019?

За статистикою AUTO-Consulting, кількість електромобілів у нас в країні зростає фантастичними темпами. Але в реальних штуках, збільшення електрокарів в рази, виявляється не таким вражаючим.

Щоб стимулювати продажі електротранспорту в Україні, вже затверджені спеціальні зелені дорожні знаки та зелені держномери для електрокарів, а також обговорюється перелік пільг і привілеїв для електромобілів. Якими вони будуть?

Нагадаємо, що в цьому місяці Верховна Рада прийняла Закон №10405 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо створення доступу до інфраструктури зарядних станцій для електромобілів». Він покликаний захистити право електромобілів на парковку в місцях підзарядки, а також вводить спеціальні зелені номерні знаки для електротранспорту.

Початок великого наступу на ДВС: Електромобілі в Україні отримають зелені номерні знаки і перші привілеї. Автори цього закону постаралися захистити права власників електромобілів.

Тепер за парковку транспорту з ДВС в місцях,

безпосередньо призначених для зарядки електромобілів, їх власникам загрожуватиме штраф у розмірі від 20 до 30 неоподатковуваних мінімумів, тобто 340-510 грн.

Крім того, в законі передбачено введення спеціальних зелених номерних знаків для легкої ідентифікації електромобілів, а також відповідних дорожніх знаків, яких раніше не було в ПДР.

За інформацією AUTO-Consulting, зелені дорожні знаки, поки копіюють вже існуючі, але в зеленому кольорі на стандартному білому з синім тлі. Зокрема, це – знак сервісу електрокарів, електрозарядок, і електрозарядок на АЗС.

Чорним залишився тільки знак парковки для електромобілів. Саме той, за порушення якого і будуть штрафувати. У електрокара на ньому замість вихлопу «хвостик» з вилакою.

Зараз у Верховній Раді знаходяться законопроекти №8159 і 8160, які передбачають і пропонують різні пільги для стимулювання продажів і виробництва електротранспорту в Україні. Це, зокрема, право відносити до податкової знижки кошти, витрачені на покупку електромобіля.

У тому числі і кредитні, але без відсотків. Її пропонується давати до 2029 року. Тимчасове (до 2029 роки) звільнення від сплати акцизного збору при ввезенні електромобілів. Тимчасове (до 2029 роки) звільнення від сплати ПДВ при ввезенні в Україну комплектуючих для виробництва електромобілів. Тимчасове (до 2029 роки) звільнення від сплати в пенсійний фонд від 3% до 5% вартості авто при першій реєстрації електромобіля. Також пропонується, щоб платні парковки мали 5% місць, які обладнані зарядними пристроями для електромобілів.

Ще передбачений ряд пільг для підприємств. Це – тимчасове (до 2033 роки) звільнення від податку на прибуток підприємств, які видобувають і продають літій, виробляють літій-іонні батареї для електротранспорту, виробляють зарядні станції для електротранспорту або електромобілі. Також пропонується до 2029 року звільнити від сплати ввізного мита товари, призначені для виробництва електротранспорту.

Нагадаємо, що на сьогоднішній день при ввезенні в Україну електромобіля, ввізне мито, акциз та ПДВ не сплачуються.

Навіщо самим електрокарам зелені знаки – зрозуміло. Щоб порушників могли фіксувати відеореєстратори і здалеку бачити інспектора парковки. Зелені знаки – наочне підтвердження права на пільги. Адже саме зараз проходить громадське обговорення, які пільги надати власникам електромобілів, щоб стимулювати інших автомобілістів до покупки електротранспорту. Зокрема, начальник Головного сервісного центру МВС Владислав Криклій пропонує перейняти досвід Австрії. Він передбачає, що електрокарам надається безкоштовна парковка. Дозвіл їздити по смугах для громадського транспорту. А також – можливість їздити по трасі з більшою швидкістю, ніж автомобілі з ДВС.

Деякі прихильники електрифікації пропонують давати на електромобілі безвідсотковий кредит на 3 роки від держави. А також дозволити електрокарам в'їзд в закриті центральну частину міст і зелені зони. Деякі вважають стимулом – побудувати в житлових кварталах

зарядні станції і дати можливість заряджатися на них електромобілів за собівартістю. Або на високошвидкісних зарядках за нічним тарифом. Ну і, звичайно, злободенна спрощена процедура виділення потужностей для устаткування зарядної станції.

В ході обговорення можливих пільг для електромобілів в Україні, з'явилися й інші пропозиції. Також пов'язані з досвідом, наприклад, в США. Тут покупцям електрокарів у свій час поверталось до 25% їх вартості. А в Китаї – до 35%. У деяких країнах Євросоюзу, наприклад, в Португалії, Іспанії і Франції, при купівлі електромобіля видавалася державна субсидія в 5-7 тис. євро. Є ще приклад Норвегії, де



найбільша кількість електрокарів на душу населення. Тут, в свій час, для стимулювання продажів електротранспорту, крім смуги громадського транспорту і безкоштовної парковки, були і інші бонуси.

Та не менш важливою передумовою позитивної динаміки на ринку електромобілів, безперечно, є зарядна інфраструктура.

Експерти підраховали, що в Україні зараз є 1 773 громадських зарядних станцій з 3 685 точками підключення для електромобілів. Крім того, існує близько 300 побутових або з обмеженим доступом станцій. Таким чином, загальна чисельність зарядних станцій – 2 054 станцій з 4 069 точками підключення.

Це означає, що на 1 зарядну станцію в середньому припадає близько 5 електрокарів. І відповідно, близько 2,5 авто на кожну точку підключення.

Також, варто відзначити, в Україні існує інтерактивна онлайн карта електрозаправних станцій. Вона показує всі наявні станції за місцем розташування та характеристиками.

Найбільша проблема полягає в спробі знайти баланс потреб бізнесу, які постійно змінюються з клієнтами та багаторівневими постачальниками, а також шукати наступне покоління можливостей в одній з найбільш капіталомістких галузей у світі. Включення найкращого наявного інтелекту та розуміння ринку, побудова тактичних та стратегічних планів, що дає змогу приймати більш швидкі та інформовані управлінські рішення, щоб мінімізувати ризики та максимізувати можливості.

«Результати дослідження ринку електротранспорту» від компанії IRS Group, яке продемонструвало його поточний стан, позитивні і негативні фактори, які впливають на ринок, показали, що ринок електромобілів України демонструє постійну стабільність зростання. А в травні 2019 року був зафіксований рекорд продажів електрокарів.

Учасниками було відзначено, що практично 100% ринку – це легкові автомобілі за рідкісним винятком ліченого числа комерційних

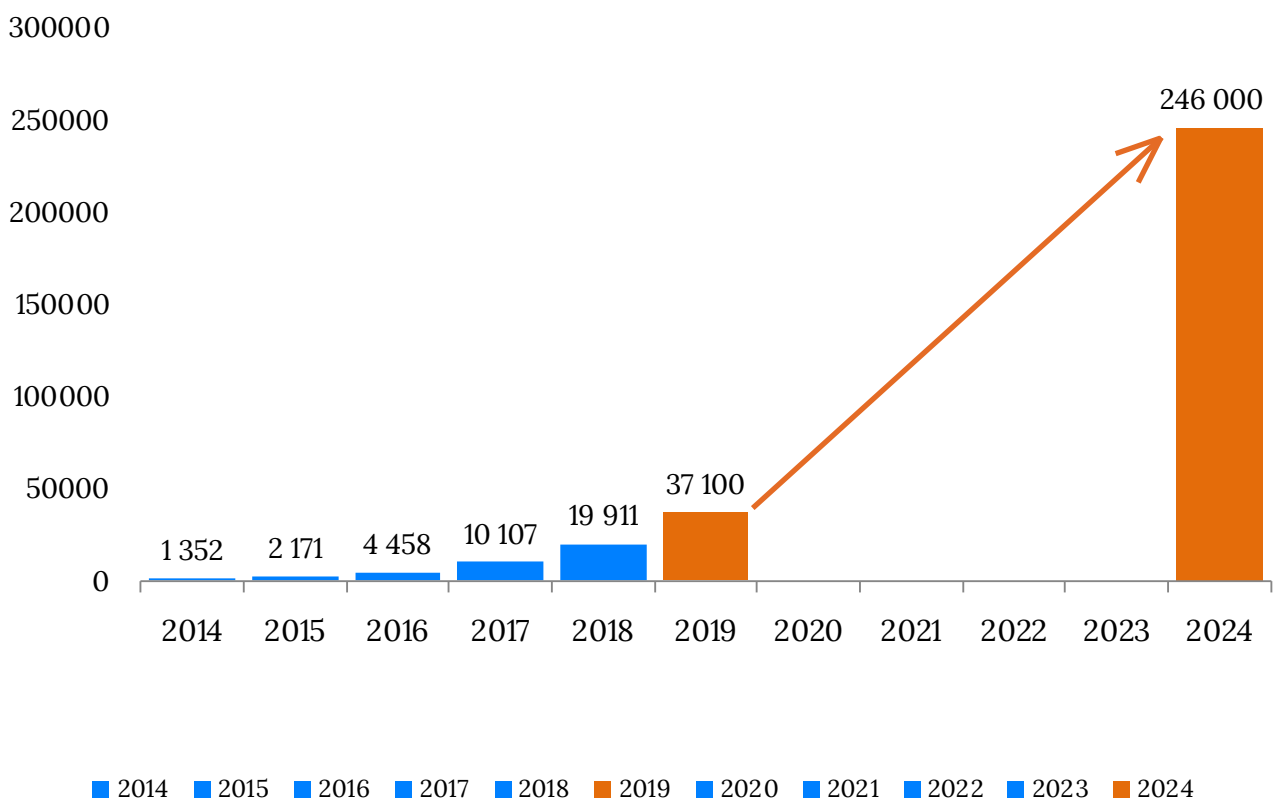
фургонів.

Переважає більшість учасників і зацікавлених осіб у розвитку електромобільності України відзначають успіхи, які були в 2018-2019 році, зокрема продовження пільгового періоду розмитнення електромобілів, прийняття закону про окремі номери і деякі преференції електромобілістам. У той же час ключові законопроекти щодо виробництва електромобілів так і не були прийняті, що може відбитися на позитивному розвитку галузі в подальшому.

За результатами дослідження фахівці відзначають, що до кінця 2019 року загальна кількість електрифікованих автомобілів (гібридів, плагін-гібридів і чистих електромобілів) має скласти 37 000 одиниць, а якщо поточні показники попиту збережуться то через 5 років цифра автомобілів з електричним приводом в Україні збільшиться до 250 000 автомобілів. (Джерело: дані к. IRS Group) Більшість учасників і зацікавлених осіб у розвитку електромобільності України відзначають успіхи, які були в 2018-2019 році, зокрема продовження пільгового періоду розмитнення електромобілів, прийняття закону про окремі номери і деякі преференції електромобілістам.

ЗАРЕЄСТРОВАНІ ТА ПРОГНОЗНІ ЕЛЕКТРО АВТО В УКРАЇНІ,

Легкові електро авто, од.





АЗІЯ, АФРИКА, В'ЄТНАМ

Ринки, що розвиваються у фокусі сучасної автоіндустрії

Автомобільний сектор стикається з взаємопов'язаними викликами швидкого розвитку технологій, посилення конкурентного тиску, ринкового ризику та макроекономічних та регуляторних змін.

Галузь трансформується, що означає повну технологічну перебудову виробництва. Тож, думаючи про майбутнє, автовиробники ведуть боротьбу за теперішнє виживання. Відтак, розуміння ключових змінних, що корелюють ринок, важливіше, ніж будь-коли.

Азія вже не може пом'якшити глобальне падіння ринку.

Три роки тому глобальні автовиробники могли розраховувати на зростаючі обсяги попиту в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні, щоб компенсувати будь-яке уповільнення на інших великих ринках, таких як Європа або Північна Америка. Та це вже не так.

Повертаючись до динаміки 2016 року, можна побачити, що продажі легкових автомобілів в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні (разом з Центральною Америкою) зростали найшвидшими темпами в світі, збільшившись на 9% у порівнянні з аналогічним періодом минулого року, та у порівнянні з попереднім роком, на 7% у Європі та лише 2% у Північній Америці.

Потужний підйом у регіоні був безсумнівно

керований Китаєм, а Індія також зробила суттєвий внесок. Тоді Китай був абсолютним лідером росту, а ринок збільшився на 13% у порівнянні з аналогічним періодом попереднього року. Так само, попит на легкові автомобілі в Індії прискорився на 7% до попереднього за звітним року.

Забігаючи наперед від сьогодні, цей шлях зростання дуже неоднозначний. Різке скорочення динаміки авторинку в Китаї не є новиною. Проте слабкість на індійському ринку з другої половини 2018 року викликає занепокоєння. Ще гірше те, що і Китай, і Індія не виправдали прогнозних очікувань у 2019 році. Це означає, що автовиробники знижують свої прогнози на поточний та наступний рік, відповідно до фактичних показників. Адже, очевидно, що зростання в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні в цьому році не гарантується, тоді як продажі в найближчі п'ять років, за оцінками експертів, збільшаться лише на 3-4% у річному вимірі, при цьому структура авторинку суттєво зміниться.

Відтак, автовиробники, безсумнівно, повинні знаходити можливості відкриття обсягів продажів нових ринків, таких як в Африці та на Близькому Сході. Тим не менше, там є ризики конфліктів і політичних потрясінь, тому, обидва регіони є дуже непередбачувані.

Незважаючи на те, що виробництво легкових транспортних засобів у цьому році скоротилося більше ніж на 2%, до 92 мільйонів одиниць, та децю зміниться у 2020 році (+3% у річному обчисленні), можемо також бачити збільшення кількості нових заводів цього року (50 нових заводів проти 14 закритих заводів) та ще 16 наступного року, що в цілому складає 758 заводів легкових транспортних засобів у всьому світі. Поки ми очікуємо втрати 2 мільйонів в глобальному виробництві легких транспортних засобів у 2019 році, додасться 3,6 мільйона одиниць нової потужності і характеристик.

Африка: довгий шлях до зрілості ринку

Для автовиробників Африка вже давно тримала величезний, в значній мірі невикористаний потенціал. Легко зрозуміти, чому.

Численне і швидко зростаюче населення, разом із низькими показниками щільності автомобілів, відкривають широкі можливості для росту. До 2020 року, за оцінками ООН, Африка матиме дорослого населення (у віці 15 років) близько 800 мільйонів чоловік. До 2050 року ця цифра зросте до майже 1,7 мільярдів. Проте, кількість автомобілів (особисті транспортні засоби) на африканських дорогах, у порівнянні з чисельністю населення, невелика – всього 30,8 млн.

У 2015 році, згідно з оцінкою ОІСА (Міжнародна організація виробників автомобільних транспортних засобів), або близько 44 автомобілів на 1000 дорослих. Не дивно, що Африка також слабка на світовій арені з точки зору продажів нових автомобілів, які, як ми прогнозуємо, становитимуть трохи більше мільйона по всьому континенту у 2019 році – лише 1,2% від загального обсягу, незважаючи на те, що Африка містить 13,8% дорослого населення світу.

Але, все-таки оптимістичні прогнози можуть легко розвінчуватися серед багатьох проблем, які існують в регіоні, починаючи від відсутності індустріалізації, стійкої нерівності доходів населення, розповсюдження вживаних імпортованих автомобілів і відставання розвитку доріг та інфраструктури в деяких районах.

Звичайно, Африка не є однорідною по своїй структурі. На континенті існують великі відмінності між окремими країнами та регіонами. Південно-Африканська Республіка

добре зарекомендувала себе, як новий ринок автомобілів протягом багатьох років, у той час як північноафриканські країни, такі як Єгипет, Марокко і Алжир, повільно розвивають індустріальні сектори економіки, місцеве авто-виробництво. Проте також є великими новими ринками автомобілів з точки зору продажів. Проте в таких країнах, як Нігерія, Ефіопія та ДР Конго – із загальним населенням майже 400 мільйонів – продажі нових автомобілів можуть вимірюватися лише десятками тисяч на рік.

Поява В'єтнаму як найбільшого благодійника торговельної війни між США та Китаєм

У 1985 р. було досягнуто домовленостей «Plaza» між країнами G5 – Францією, Німеччиною, Японією, Великобританією та США – з метою управління дефіцитом торгового балансу США з Японією та Німеччиною шляхом знецінення долара США до ієни та марки Deutsche.

Зрештою, угода зміцнила японську ієну щодо долара США, що означало, що японська продукція дорожчала та була менш конкурентоспроможною на світовому ринку. Тому японські компанії почали переселяти свої виробничі потужності в інше місце, приділяючи особливу увагу регіону АСЕАН. Помітний приклад – перехід виробничої діяльності декількох японських виробників на Таїланд. Іншими словами, одним із наслідків угоди Plaza був каталізатор зростання в Таїланді автомобільної промисловості.

Японський інвестиційний банк «Номура» назвав В'єтнам найбільшим переможцем торговельної війни США та Китаю. У регіоні АСЕАН, Сінгапур, Таїланд та Філіппіни також отримали прибуток.

Звертаючи нашу увагу на В'єтнам, ЗМІ вказують на шестикратне збільшення нових припливів прямих іноземних інвестицій в країну у січні-травні 2019 року порівняно з аналогічним періодом 2018 року. Не тільки це, але рівень інвестицій у п'ятимісячний період цього року був більшим, ніж за весь минулий рік. В даний час в'єтнамський експорт до США зростає, оскільки глобальні компанії зараз переміщують джерело свого імпорту з Китаю до В'єтнаму, щоб уникнути високих тарифів на китайські товари.

Бізнес форум платформи Industry4Ukraine

Представники Федерації роботодавців автомобільної галузі 25 червня взяли участь у бізнес-форумі платформи Industry4Ukraine. Для формування чіткого плану дій було підготовлено відповідний Маніфест до новообранного Президента України, політичних сил, що будуть представлені у наступному скликанні Верховної Ради України та сформулюють майбутній склад коаліційного уряду.

Раді вітати нового члена у складі ФРА

До складу Федерації роботодавців автомобільної галузі України 25 червня 2019 року приєдналась компанія «Оточок Україна», яка надає послуги з оренди автомобілів, лізингу транспортних засобів та послуги транспортного обслуговування і є офіційним імпортером паливно-мастильних матеріалів торгової марки OPEL.

Олег Боярин: Щоб розробити свій власний автомобіль і поставити його на виробництво, необхідно близько одного мільярда доларів інвестицій

Голова Федерації роботодавців автомобільної галузі, Голова Наглядової ради «Єврокар» Олег Боярин розповів УНІАН, чи є сенс нашій країні займатися виробництвом легкових автомобілів, скільки це буде коштувати і що, крім грошей, для цього знадобиться.

Реформування процедур обов'язкового контролю транспортних засобів в Україні на основі кращих європейських практик

Представники Федерації роботодавців автомобільної галузі відвідали презентацію дослідження щодо процедури обов'язкового технічного контролю транспортних засобів в Україні, проведеного ГО «Український центр європейської політики» (УЦЄП). Було розглянуто регулювання технічного огляду ТЗ засобів.

НОВИНИ ФЕДЕРАЦІЇ

ВИРОБНИЦТВО

За попередніми даними Укравтопрому в червні на українських підприємствах було виготовлено 559 одиниць автотранспортних засобів, що на 17% менше, ніж роком раніше.

Червневе складання легкових автомобілів знизилося на 15% до 504 шт. Як і роком раніше, всю статистику по легковим авто продовжує формувати великовузлове складання заводу Єврокар.

Випуск автобусів скоротився на 29% до 55 шт.

Найбільше автобусів, як і раніше, виготовив «Черкаський автобус» – 30 шт. На Часівоярському заводі випустили 13 автобусів, Чернігівський автозавод зробив 8 автобусів і 4 од. виробив ЗАЗ.

Статистика з виробництва комерційних автомобілів в Україні за минулий місяць відсутня.

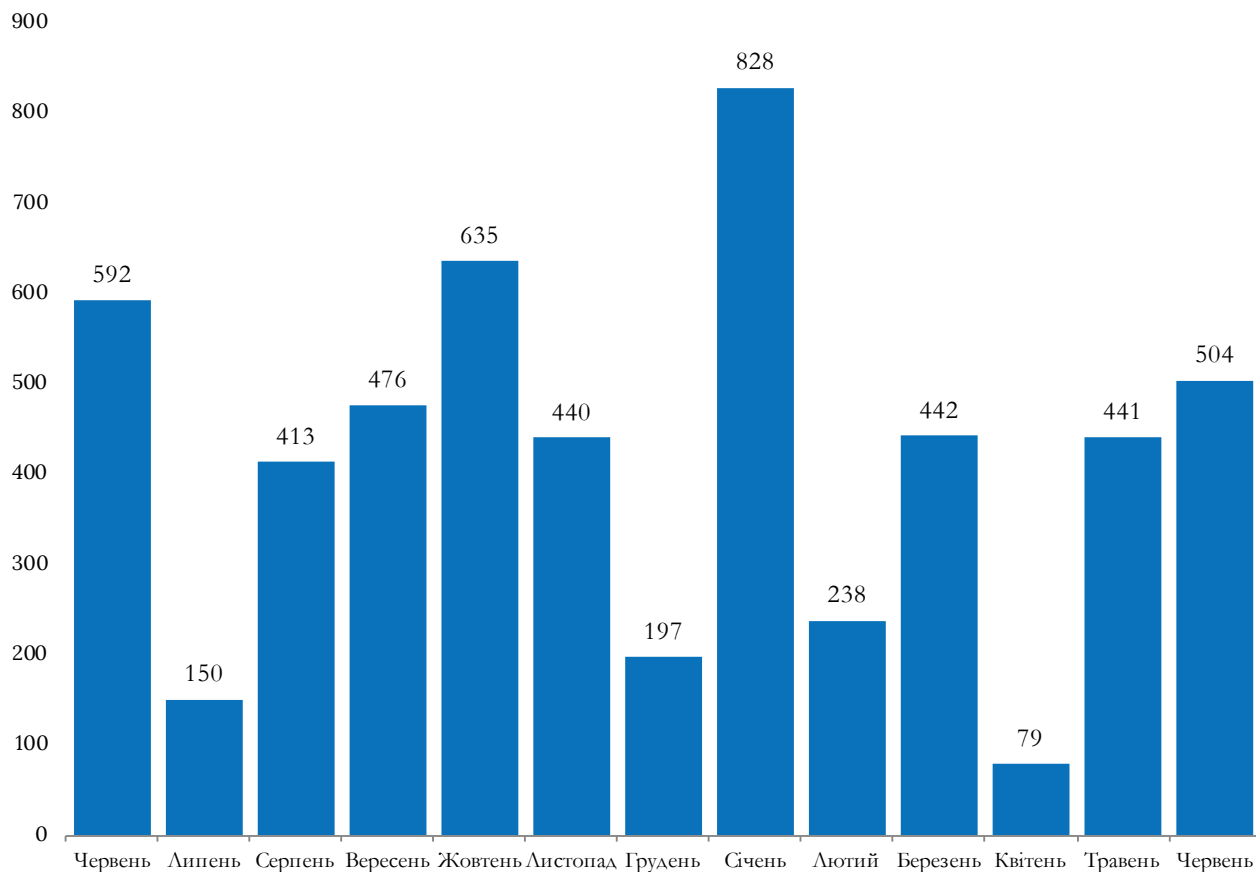
Всього з початку року в Україні було виготовлено 2949 од. автотранспортних засобів або на 24% менше, ніж за перше півріччя минулого року.

Легкових автомобілів – 2532 шт. (-24%);

Комерційних – 21 шт. (-81%);

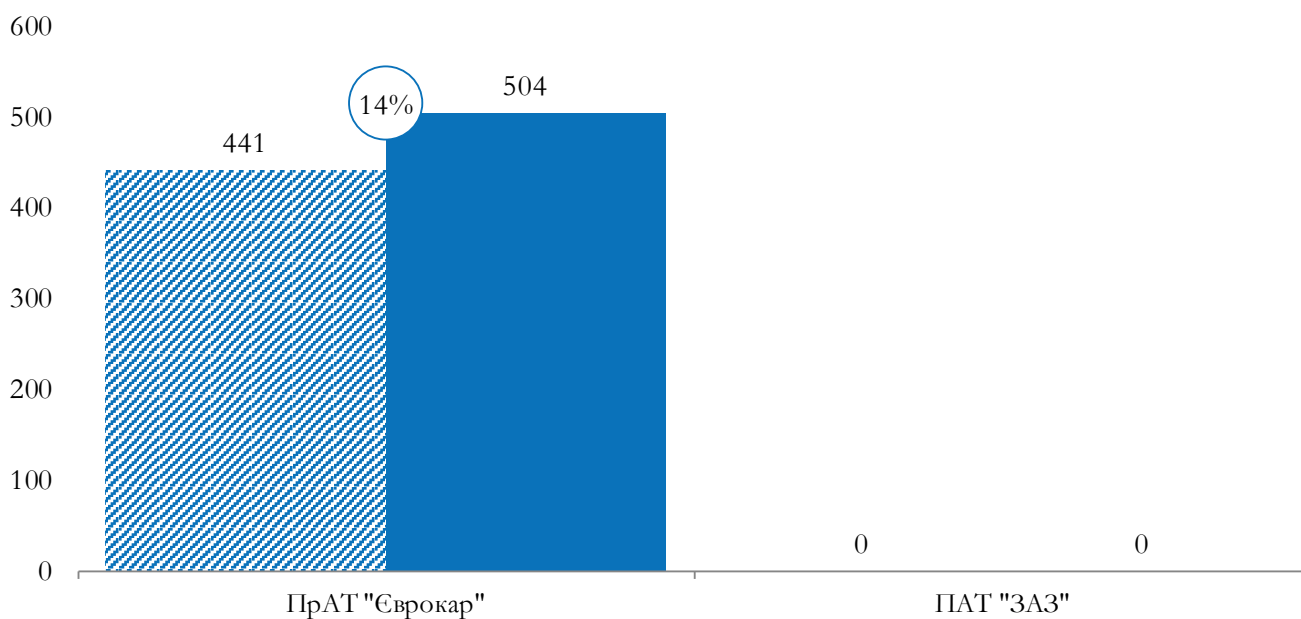
Автобусів – 396 шт.

ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО



ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

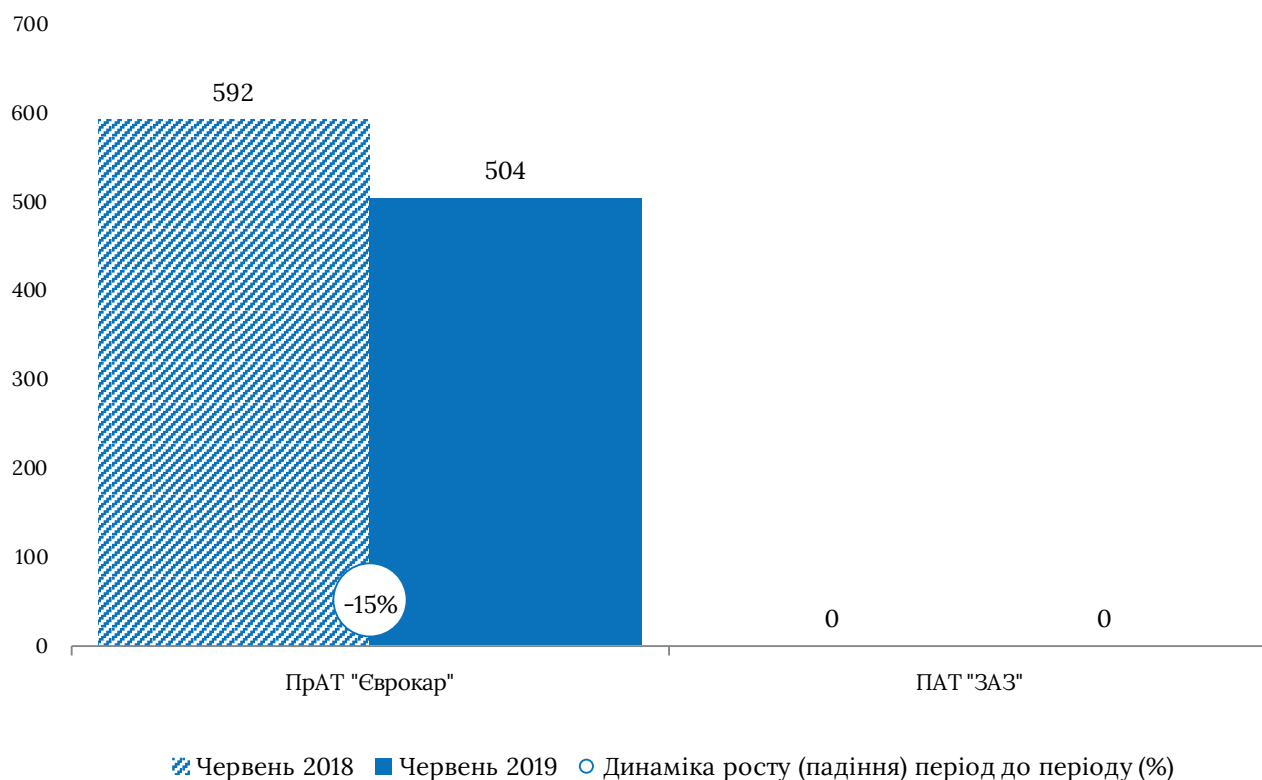
(Травень 2019 р. - червень 2019 р., шт. та % росту період до періоду)



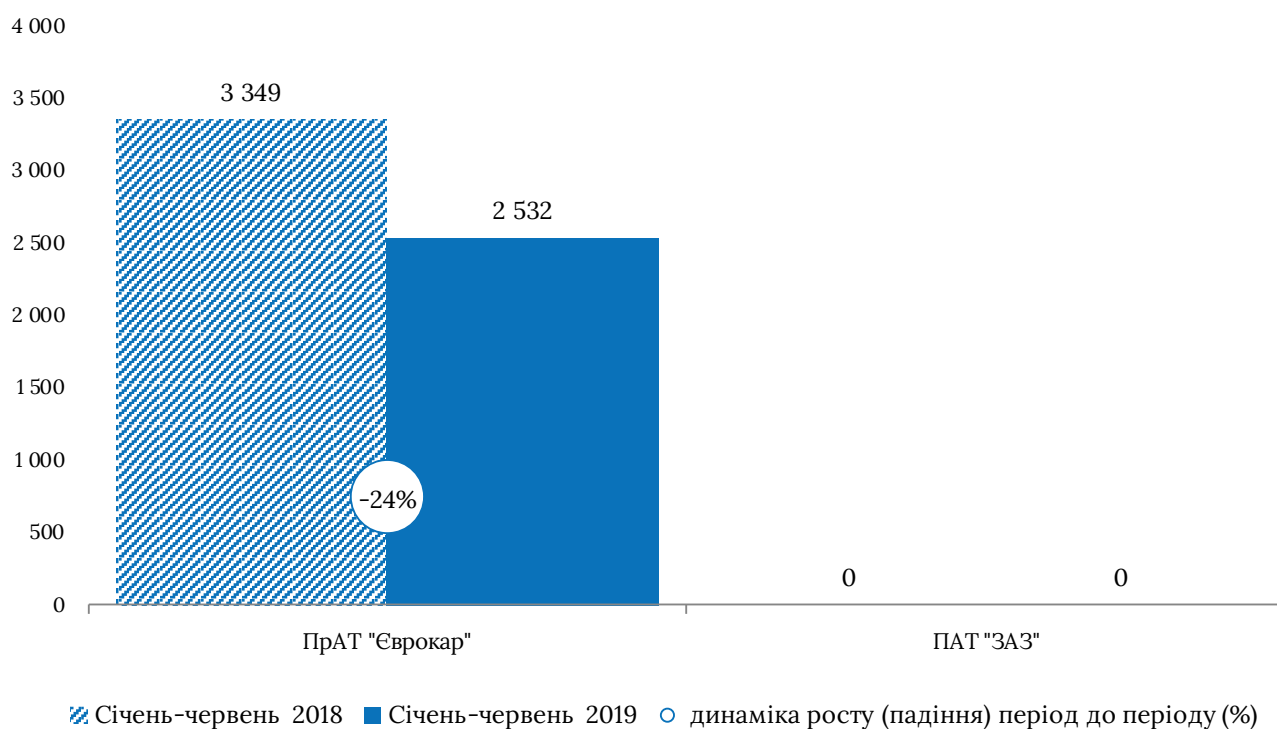
▨ Травень 2019 ■ Червень 2019 ○ динаміка росту (падіння) період до періоду (%)

ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

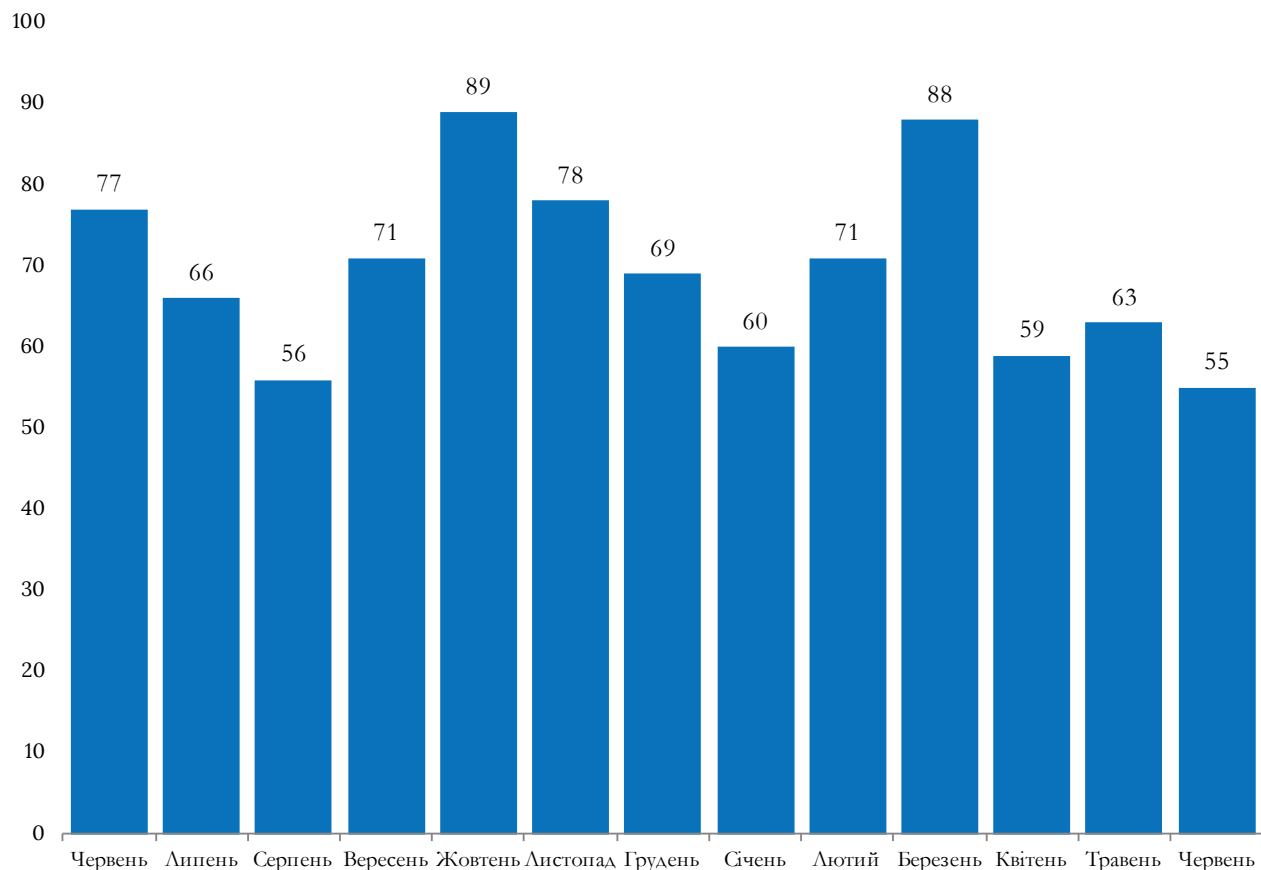
(Червень 2018 р. - червень 2019 р., шт. та % росту період до періоду)

**ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО**

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

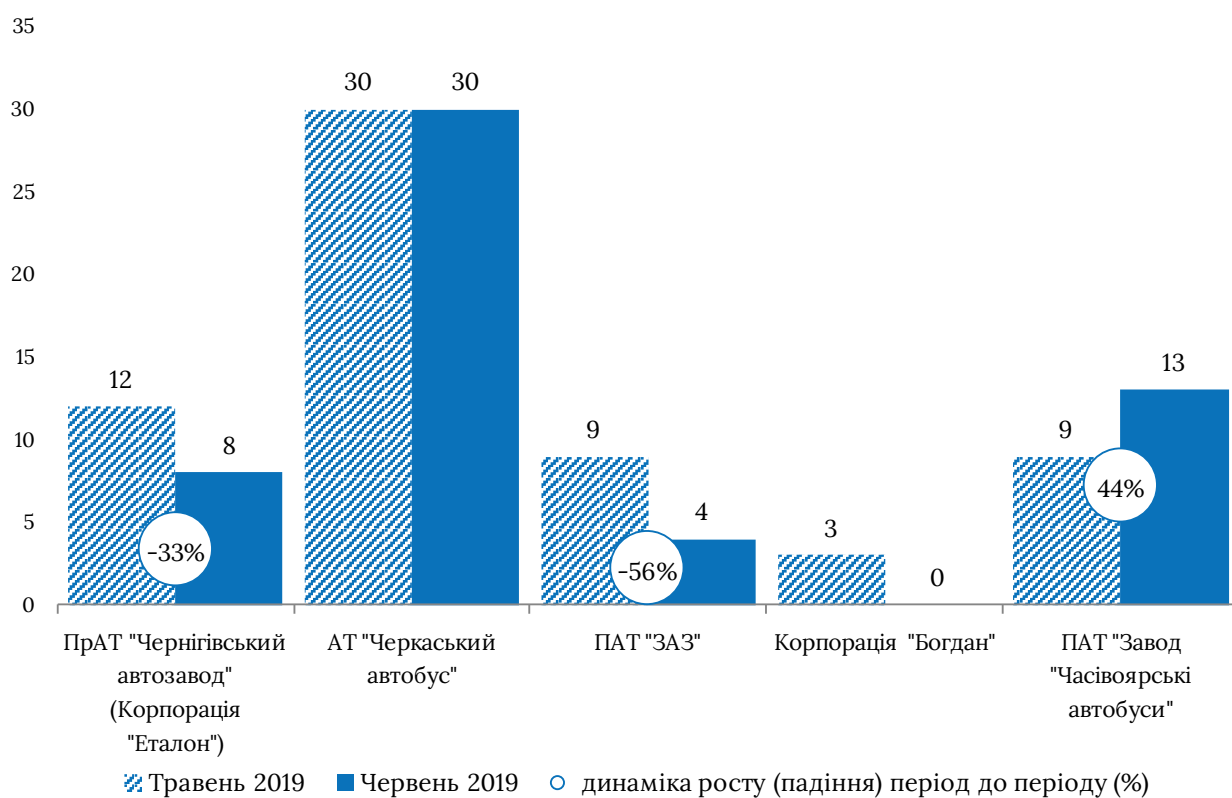


ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ



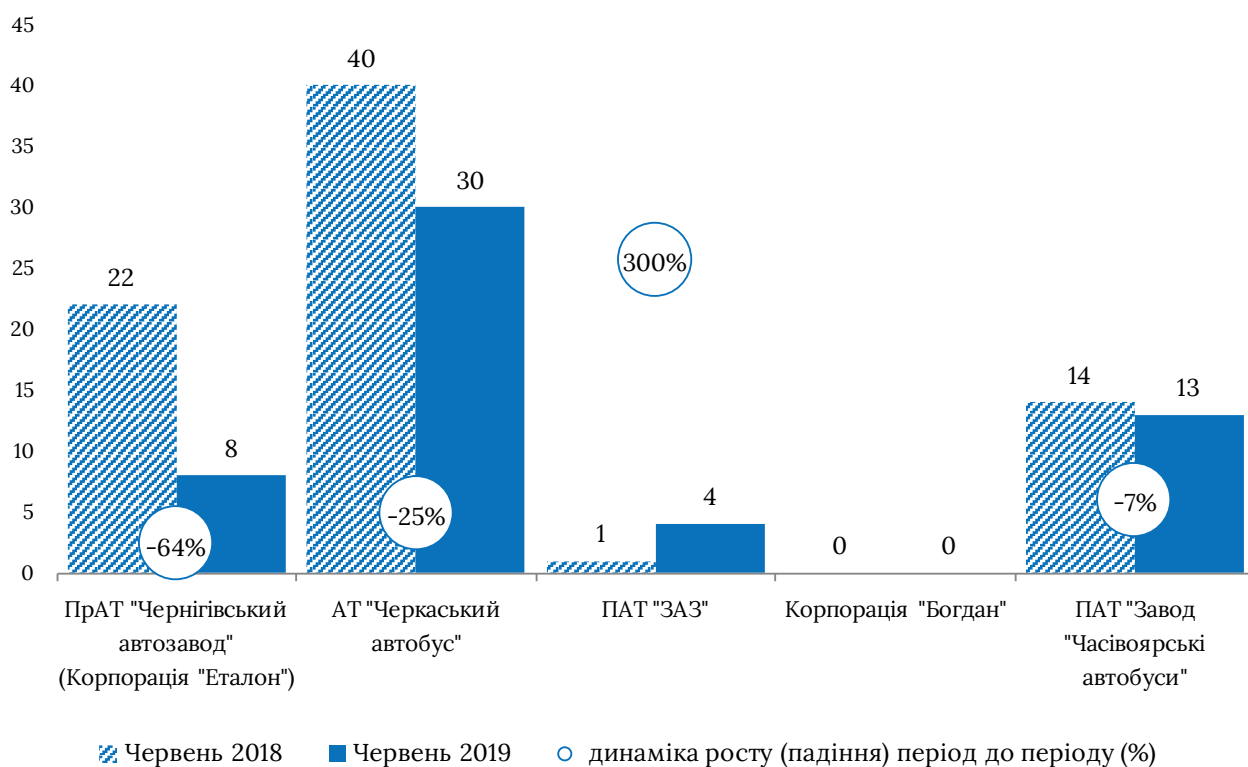
ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

(Травень 2019 - червень 2019, шт. та % росту період до періоду)



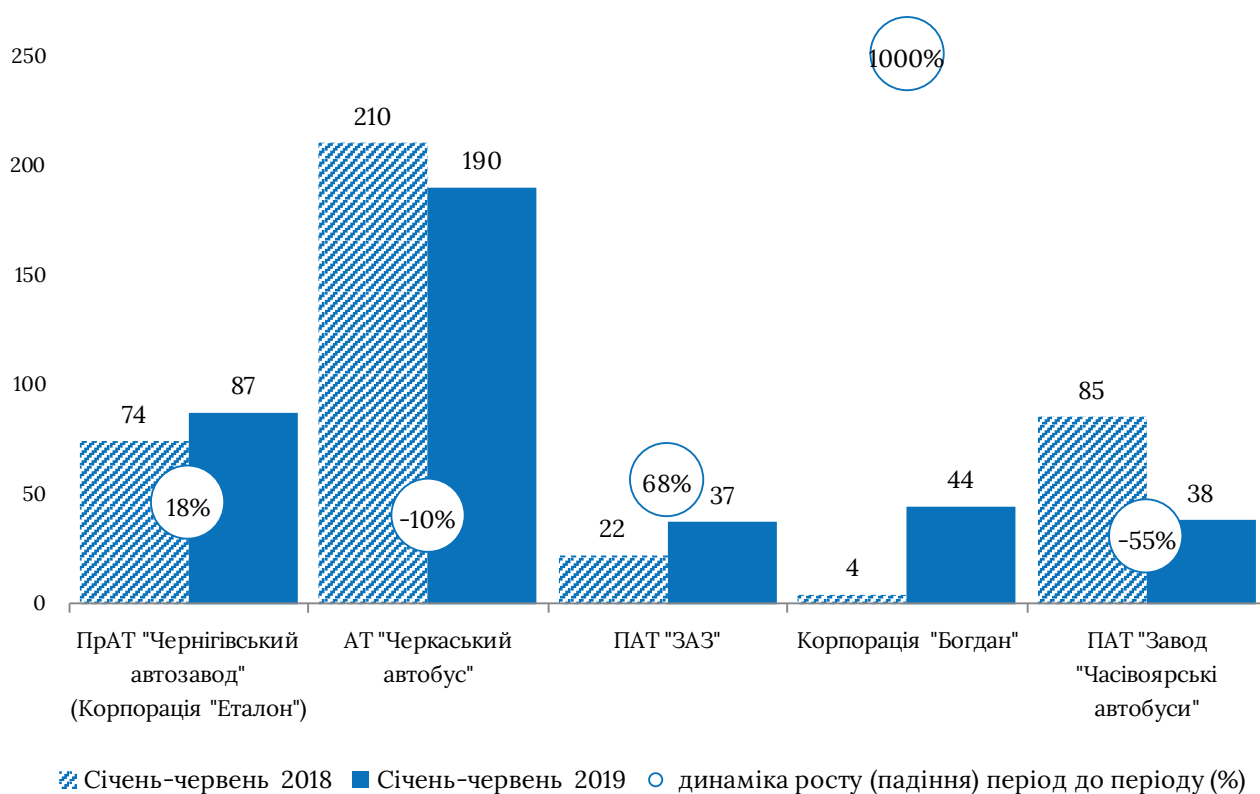
ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

(Червень 2018 - червень 2019, шт. та % росту період до періоду)

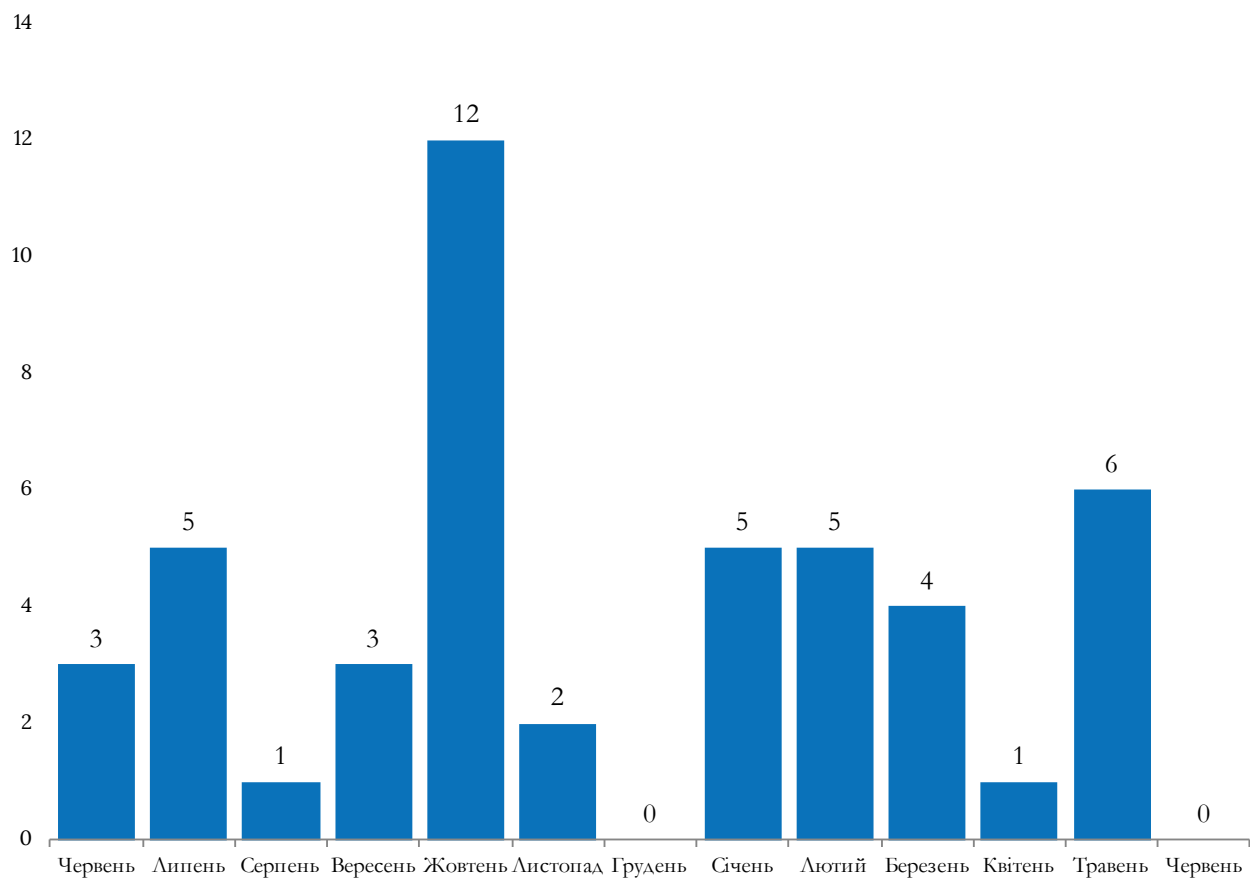


ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

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

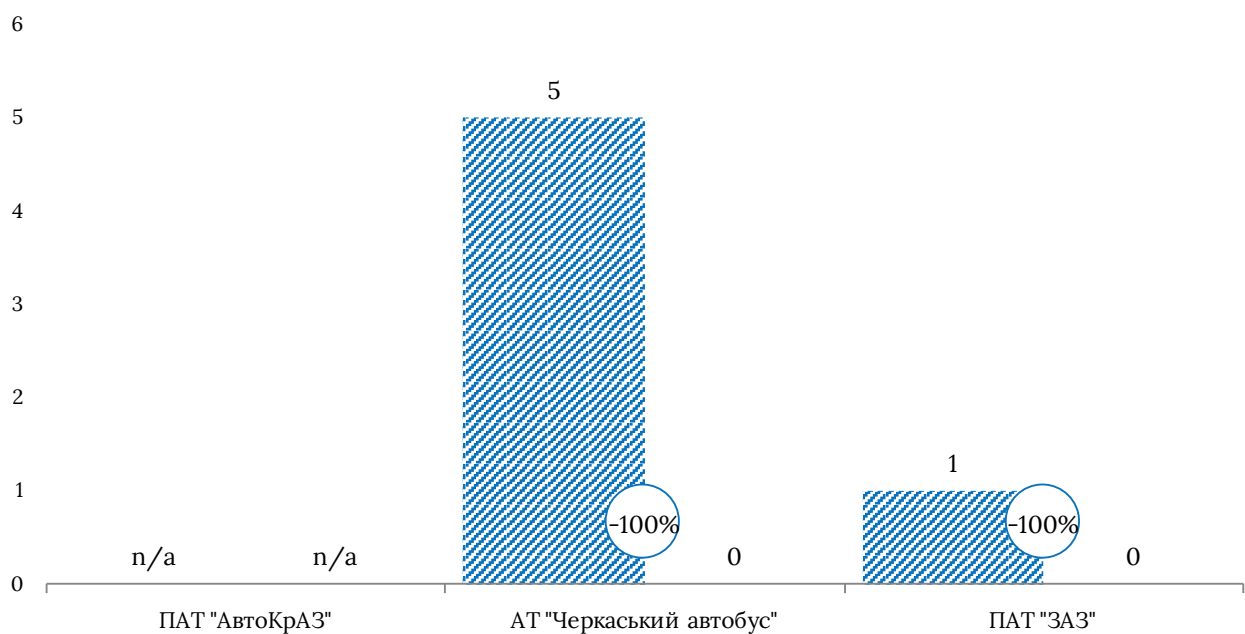


ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО



ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Травень 2019 - червень 2019, шт. та % росту період до періоду)



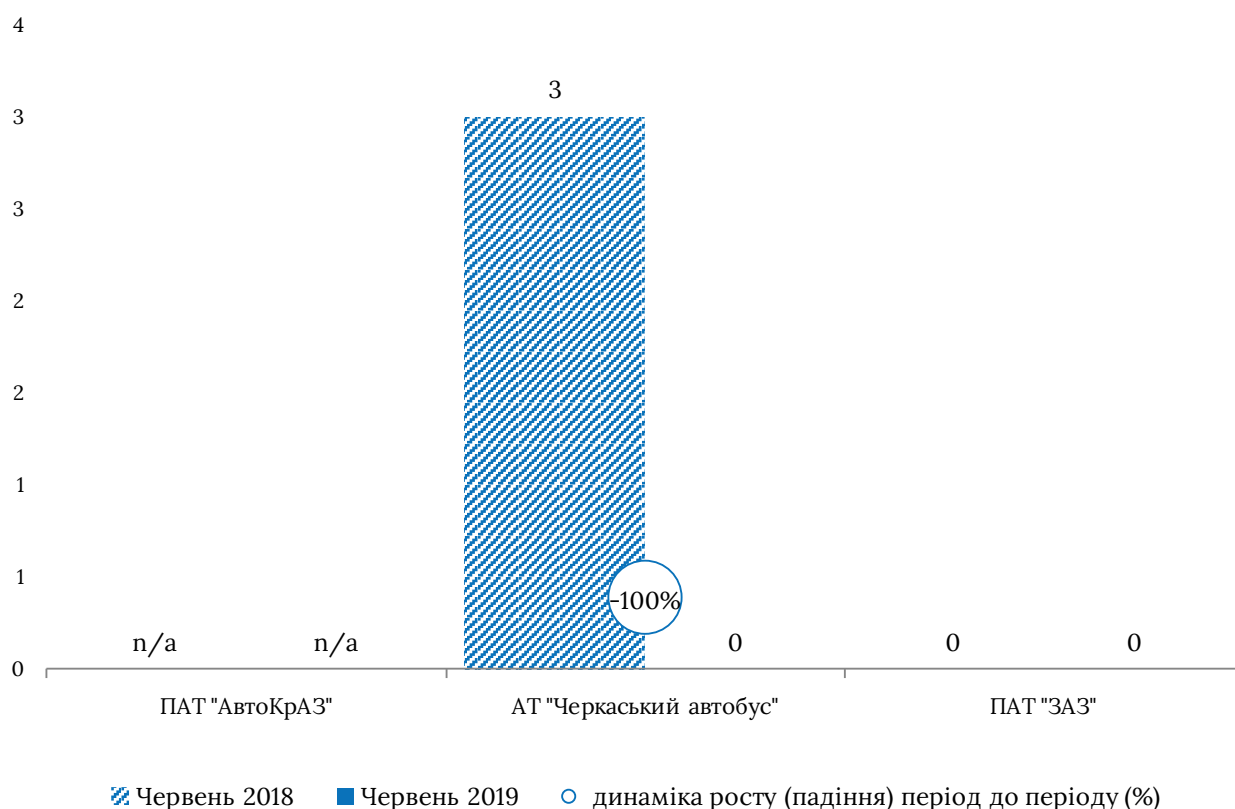
■ Травень 2019

■ Червень 2019

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

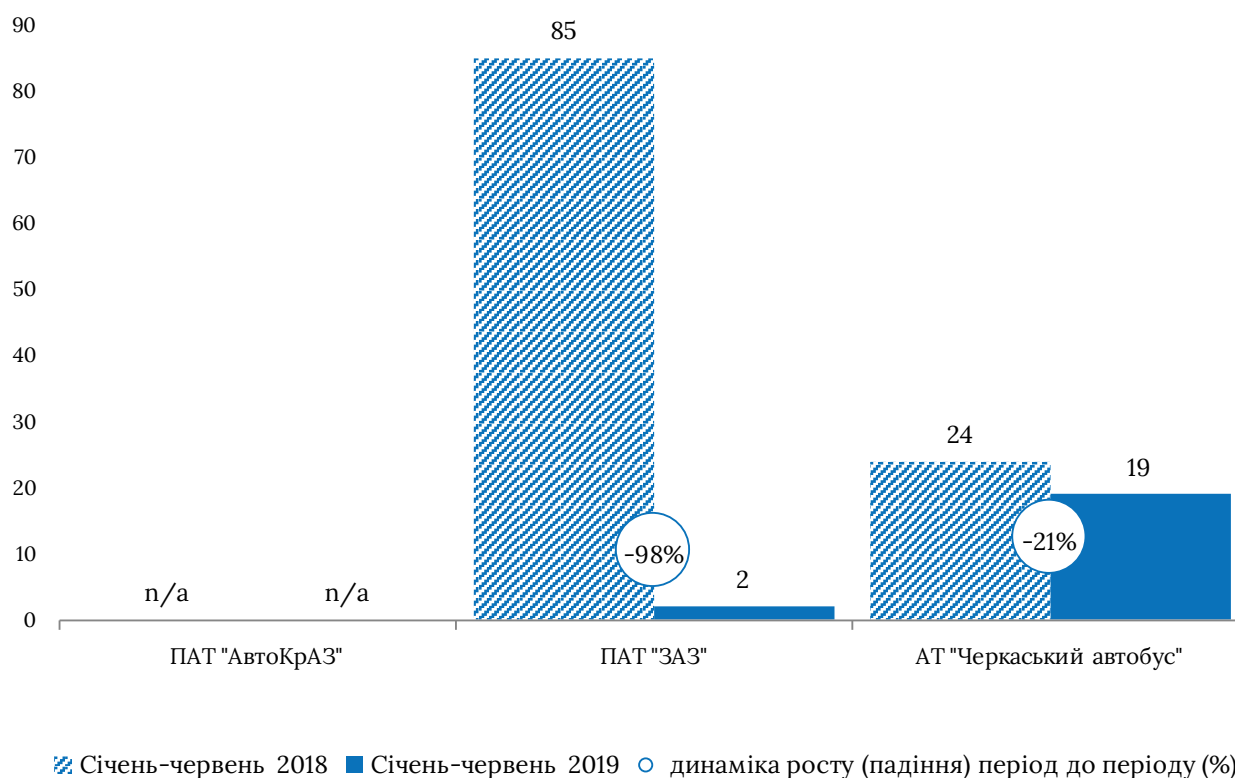
ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Червень 2018 - червень 2019, шт. та % росту період до періоду)



ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

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



ПРОДАЖІ

Як повідомляє AUTO-Consulting, зусиллями всіх операторів авторинку в червні вдалося реалізувати на 10% більше нових легкових автомобілів, ніж роком раніше. Це дозволило за підсумками 6 місяців вийти на позитивну динаміку + 1,28%. Більше була реалізація і в порівнянні з травнем (+ 2,04%)

Так, за даними AUTO-Consulting, червень став непоганим місяцем для автодилерів, яким сумарно вдалося реалізувати 6847 нових легкових автомобілів (без урахування комерційних LCV). На тлі попередніх місяців стагнації, в червні значно активізувалася і конкурентна боротьба між основними «гравцями».

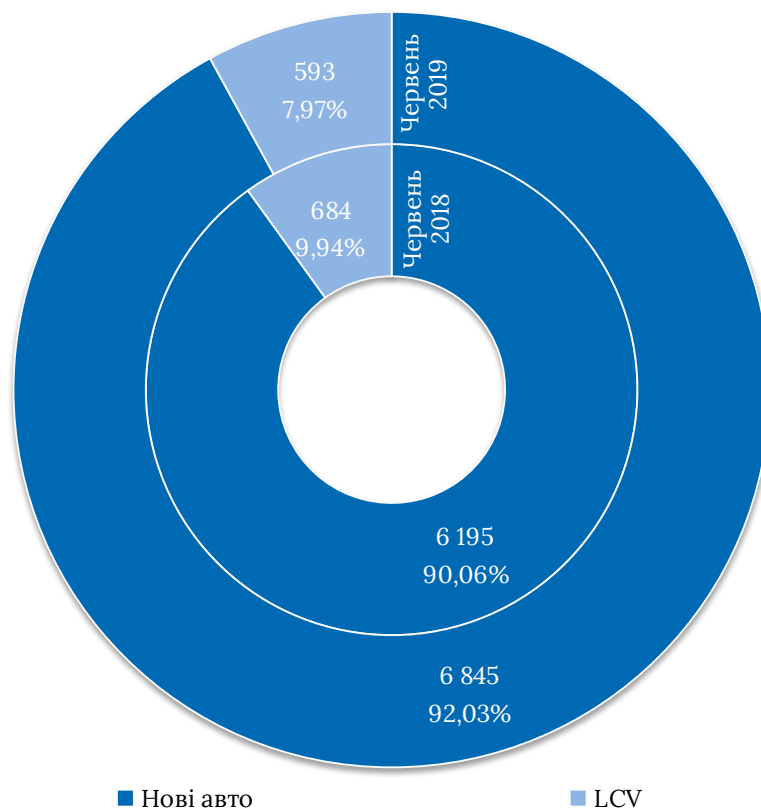
Лідером українського авторинку в травні знову стала Toyota, на другому місці – Renault, а ось за третє місце розгорнулася запекла боротьба. У битві учасоватъ відразу три бренди: Kia, Hyundai і Nissan. Але в червні дилерам Kia вдалося реалізувати все ж більше автомобілів і стати №3 на ринку. Skoda стабільно зайняла 6-е місце, а ось на 7-е місце вперше в історії вийшли автомобілі Peugeot, зумівши зайняти 4,09% ринку. Французам вдалося потіснити з цього місця Volkswagen.

Нарощували в червні продажі і дилери Suzuki, а абсолютним лідером за показником зростання стали дилери BMW. Їм не тільки вдалося повернути бренд в Топ-10 українського ринку, але і наростити продажі на 45%.

Відзначимо, що майже у всіх преміальних брендів в червні фіксували двозначне зростання продажів перед початком літнього сезону відпусток, але розстановка сил від цього істотно не змінилася. Всього ж за 1 півріччя 2019 року дилерам вдалося реалізувати в Україні 38898 нових автомобілів і звести динаміку авторинку в позитивну зону (+ 1,28%).

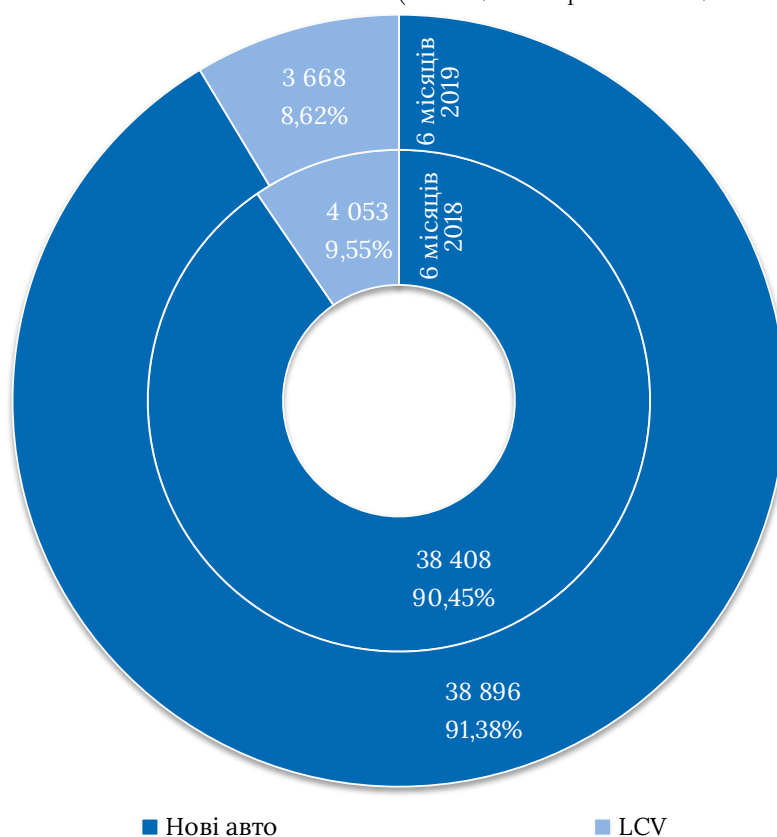
ПРОДАЖІ АВТО

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



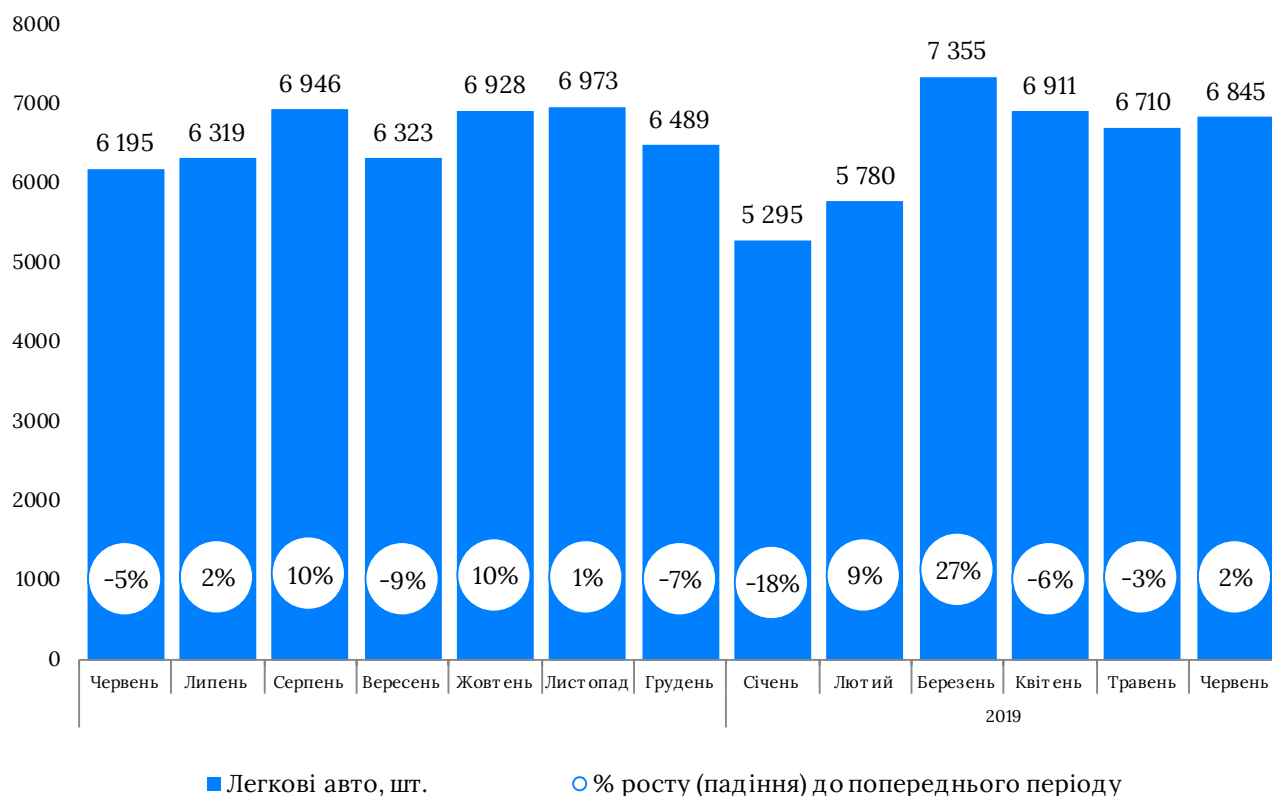
ПРОДАЖІ АВТО

(6 місяців 2019 р. та 6 місяців 2018 р., шт. та % ринку)



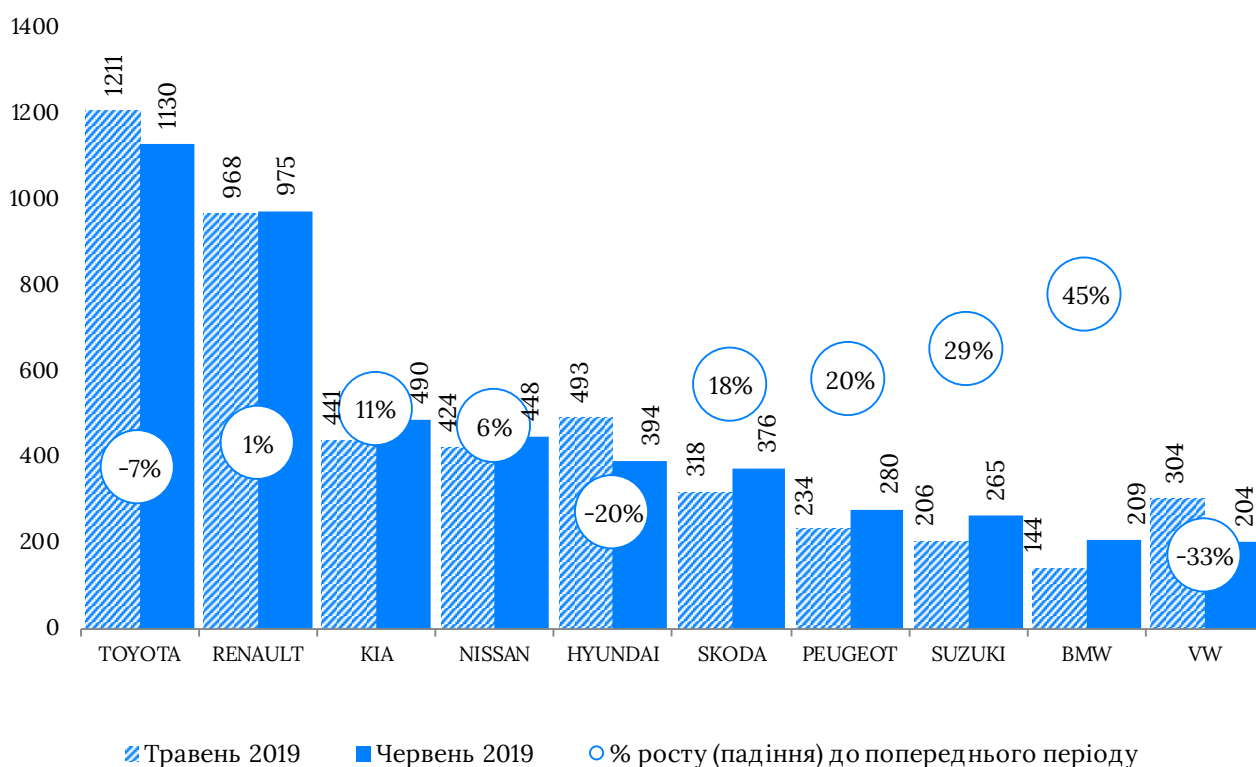
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(шт. та % росту до попереднього місяця)



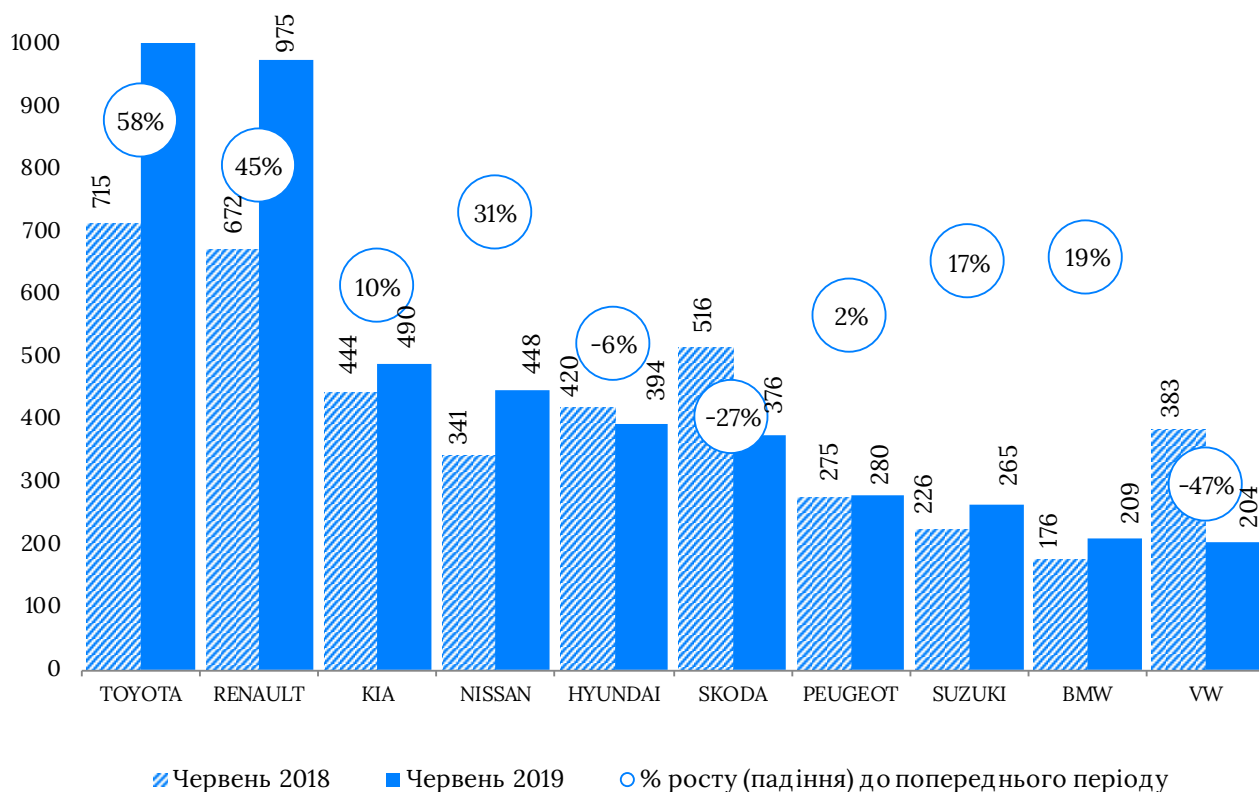
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(травень 2019 та червень 2019, шт. та % росту період до періоду)



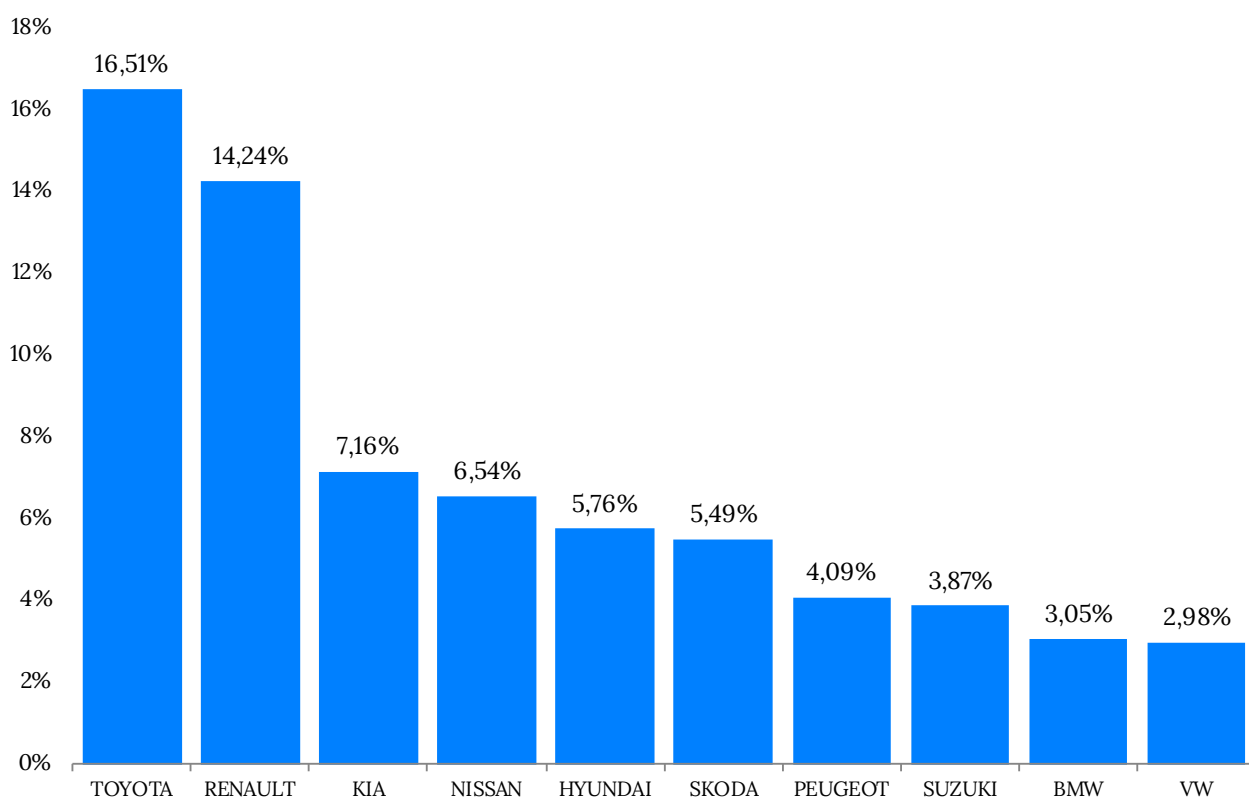
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

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



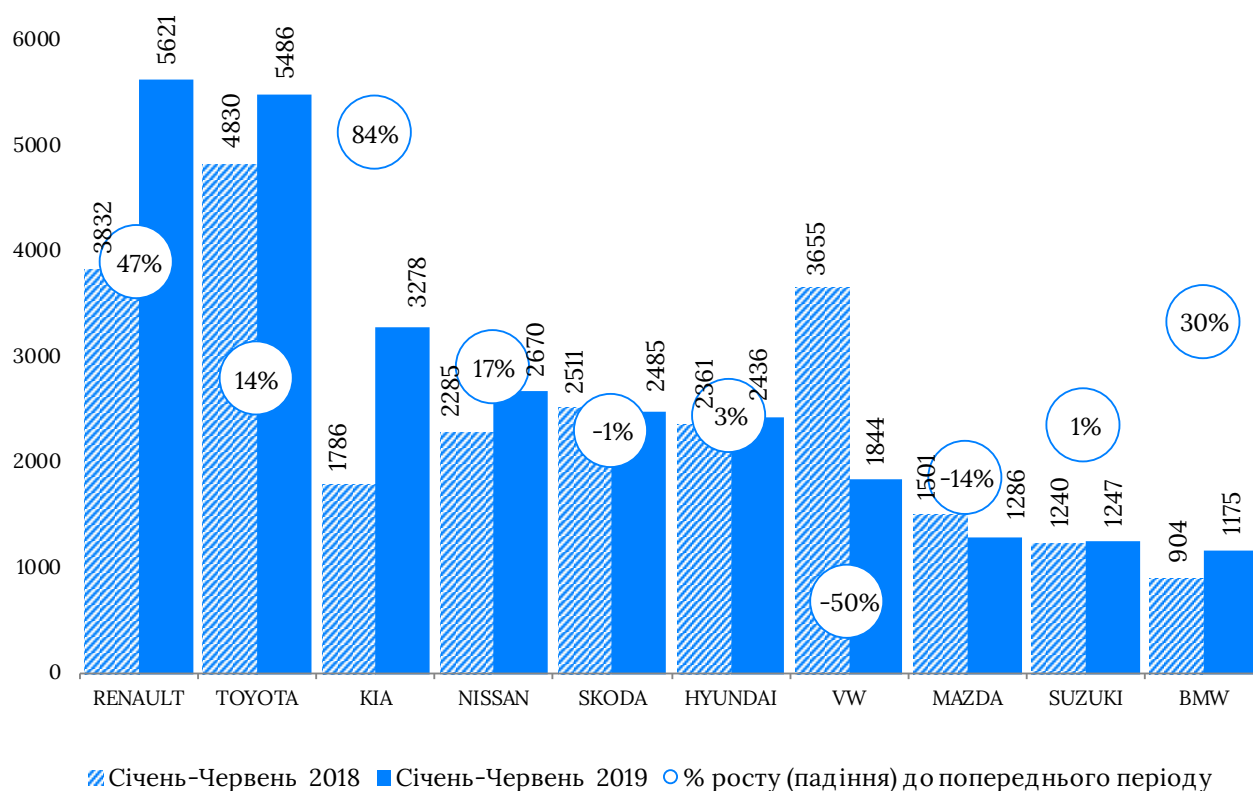
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(червень 2019, % від усіх проданих легкових авто)



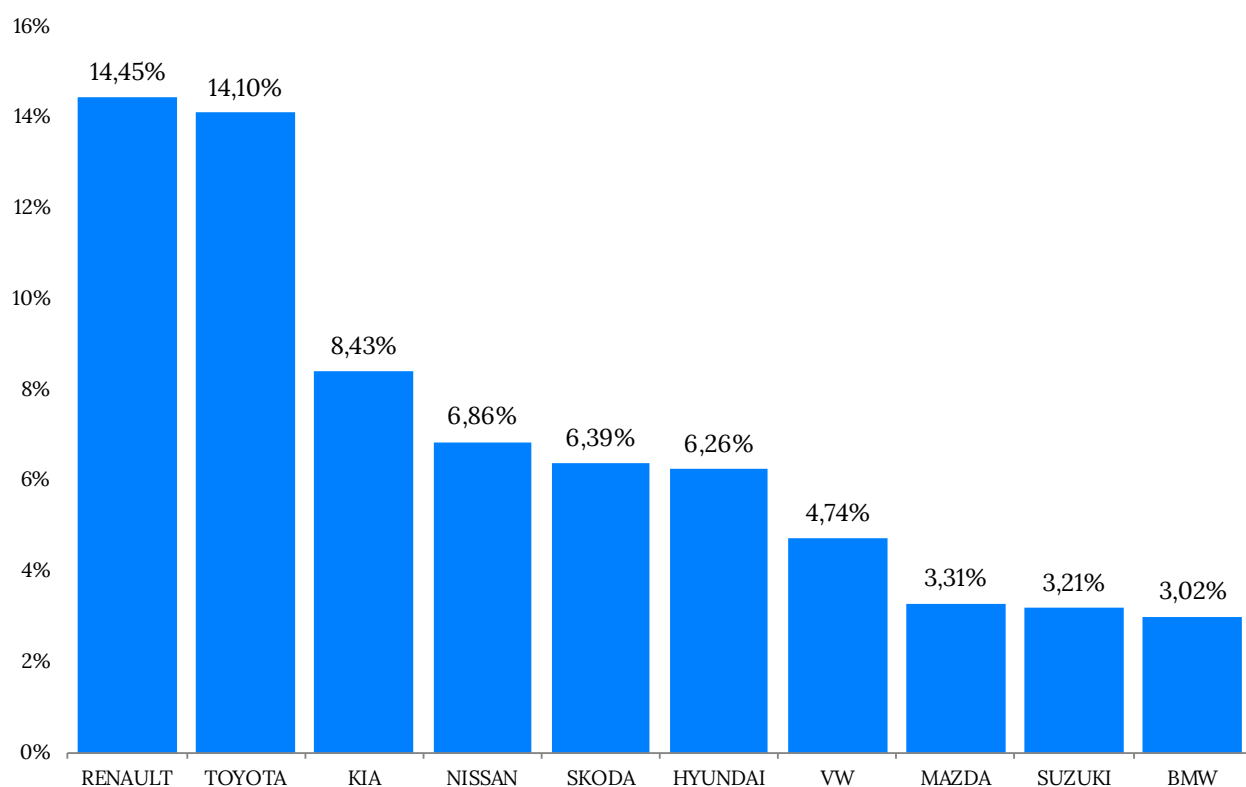
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

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



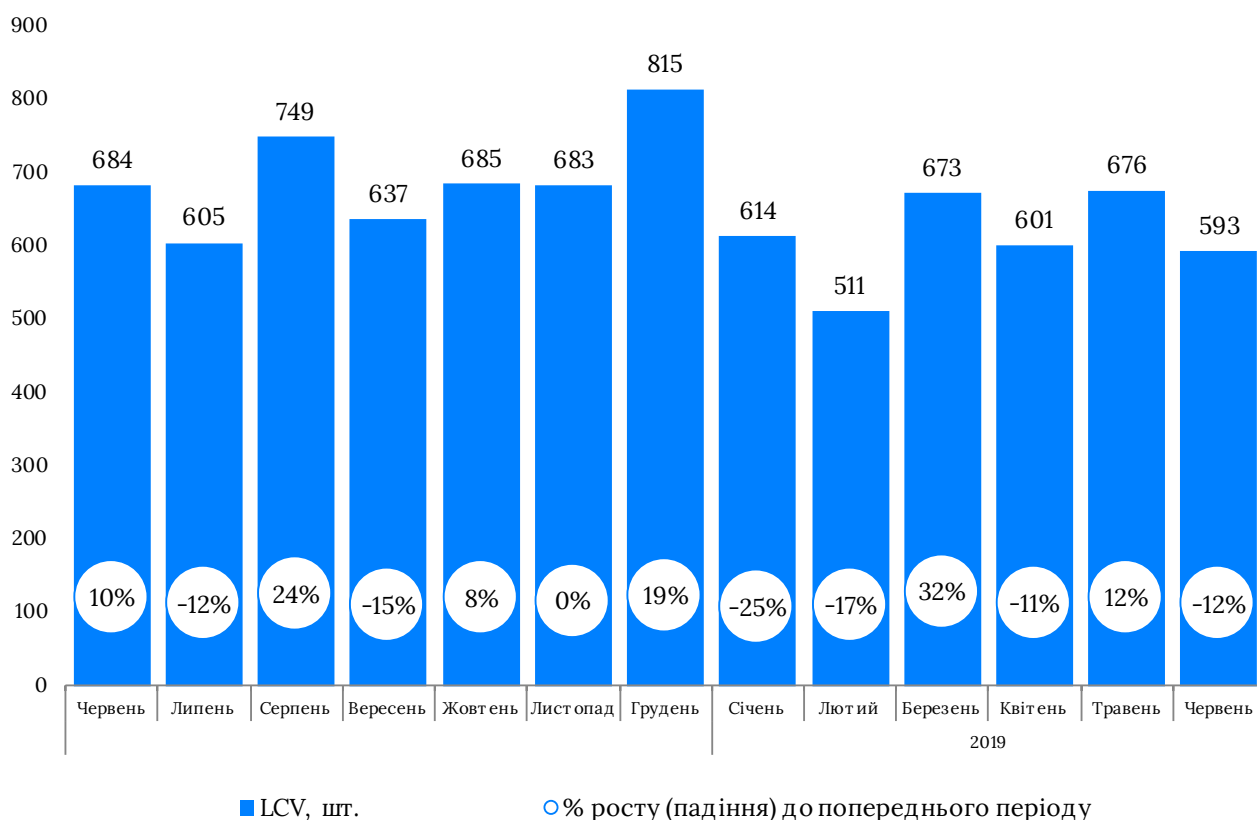
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

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



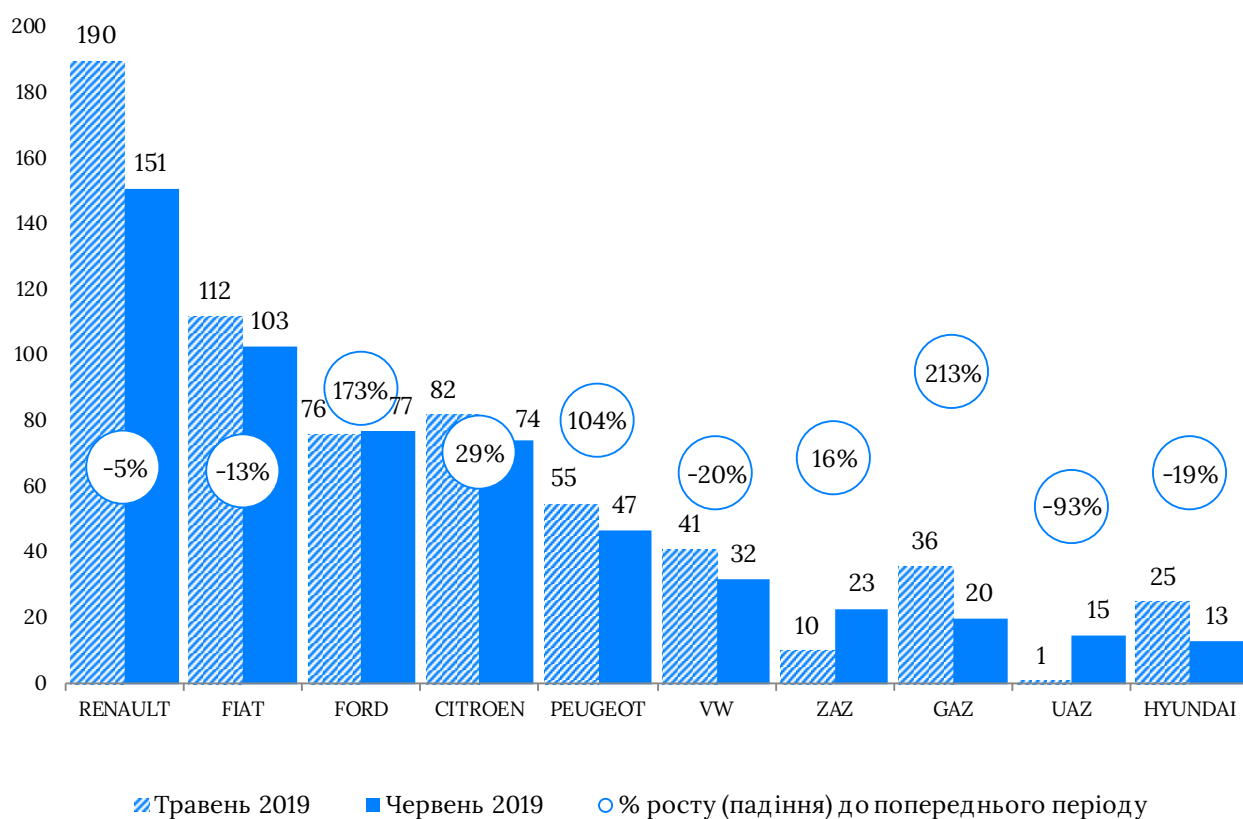
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(шт. та % росту до попереднього місяця)



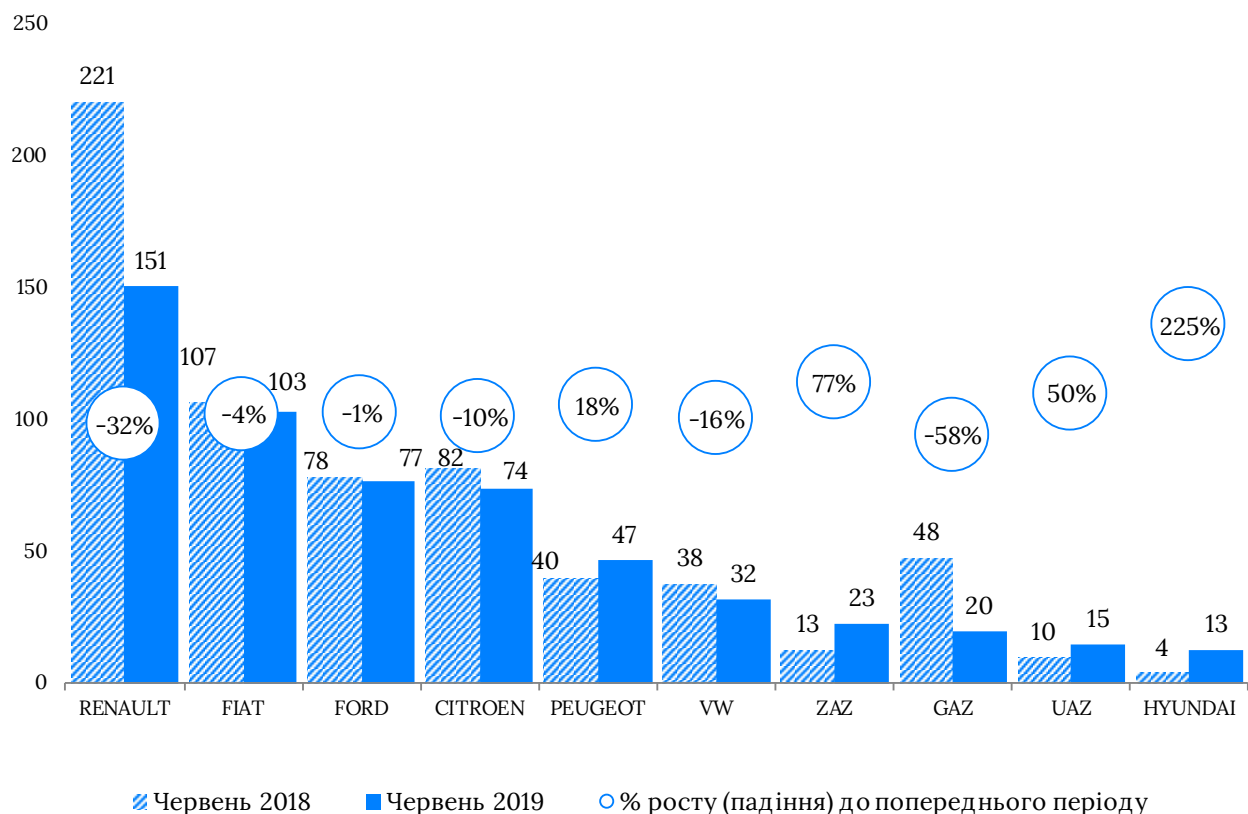
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(травень 2019 та червень 2019, шт. та % росту період до періоду)



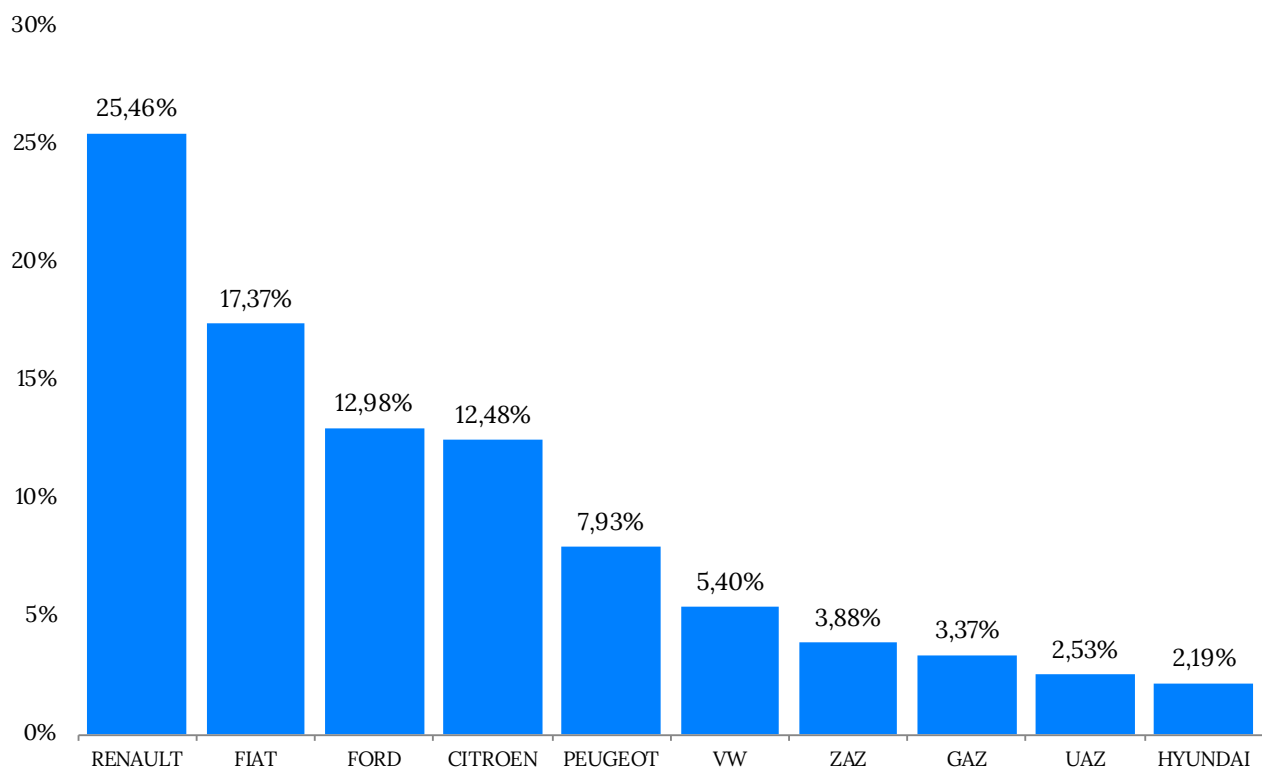
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

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



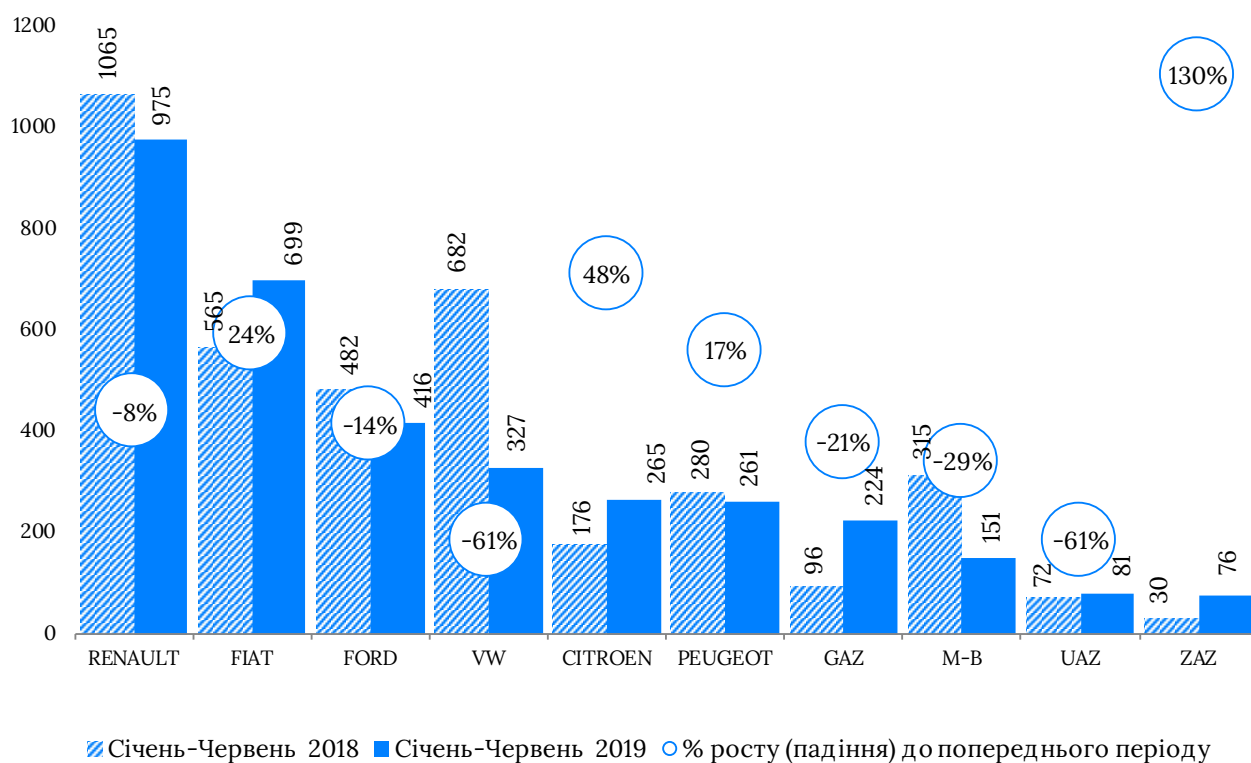
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(червень 2019, % від усіх проданих LCV)



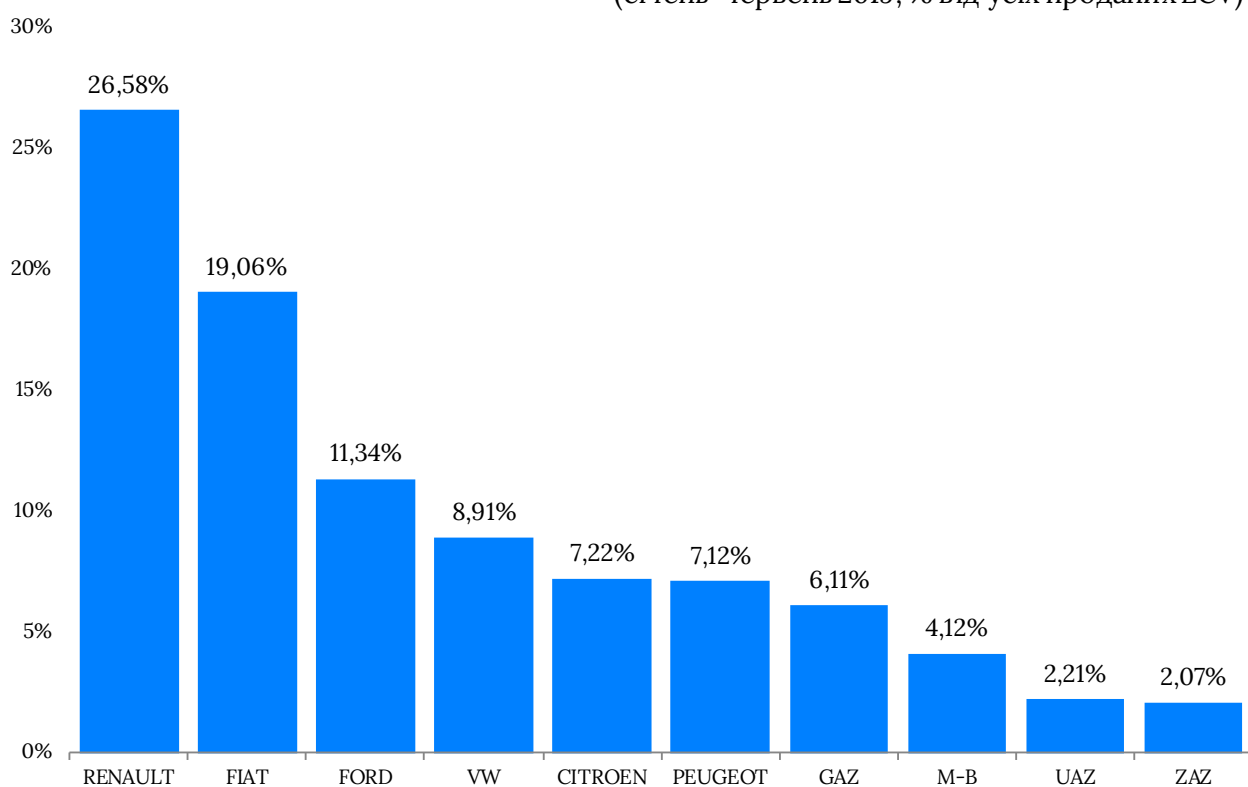
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

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



ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

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



РЕЄСТРАЦІЇ ЕЛЕКТРОМОБІЛІВ

Як повідомляє Федерація роботодавців автомобільної галузі на основі аналізу даних МВС, протягом першого півріччя 2019 року було зареєстровано* 2995 автомобілі з електричним приводом, що більш ніж вдвічі більше (+67%), ніж за аналогічний період в минулому році. При цьому кількість реєстрацій у другому кварталі на 32% більше за підсумки попереднього кварталу.

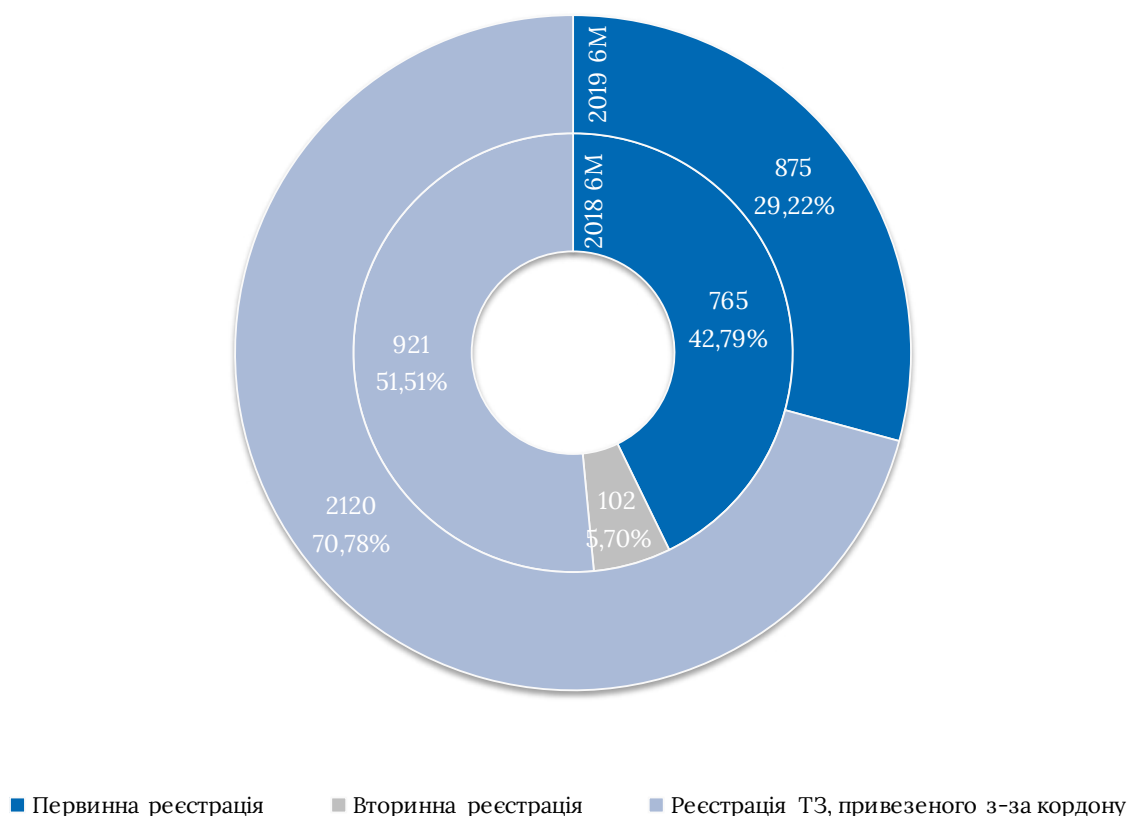
Стабільно серед присутніх брендів на ринку першість тримає Nissan, який тим не менш, поступово здає свої позиції і охоплює вже 52% ринку замість 62%, як було у першому півріччі минулого року. Натомість посилила свою присутність на ринку Tesla з долею ринку 12,4%. Наступні два бренди також залишили за собою свої позиції – BMW (6% ринку) та Renault (5% ринку). А ось на п'яте місце замість Mercedes-Benz потрапив Fiat (5% ринку).

**Під реєстраціями рахували кількість первинних, вторинних реєстрацій та реєстрацій ТЗ, привезених з-за кордону по посвідченню митниці або ВМД. Не ввійшли до статистики перереєстрації та тимчасові реєстрації.*



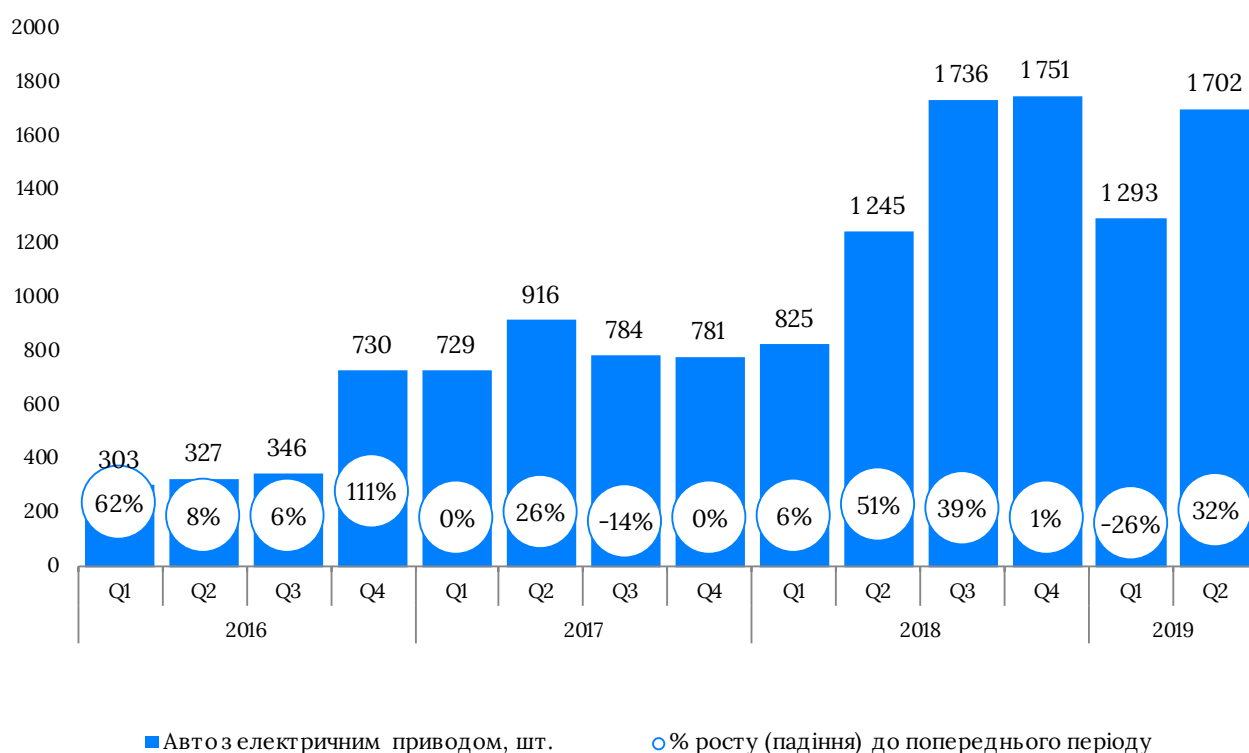
РЕЄСТРАЦІЇ АВТО З ЕЛЕКТРИЧНИМ ПРИВОДОМ

(2019 1Н та 2018 1Н, шт. та % ринку)



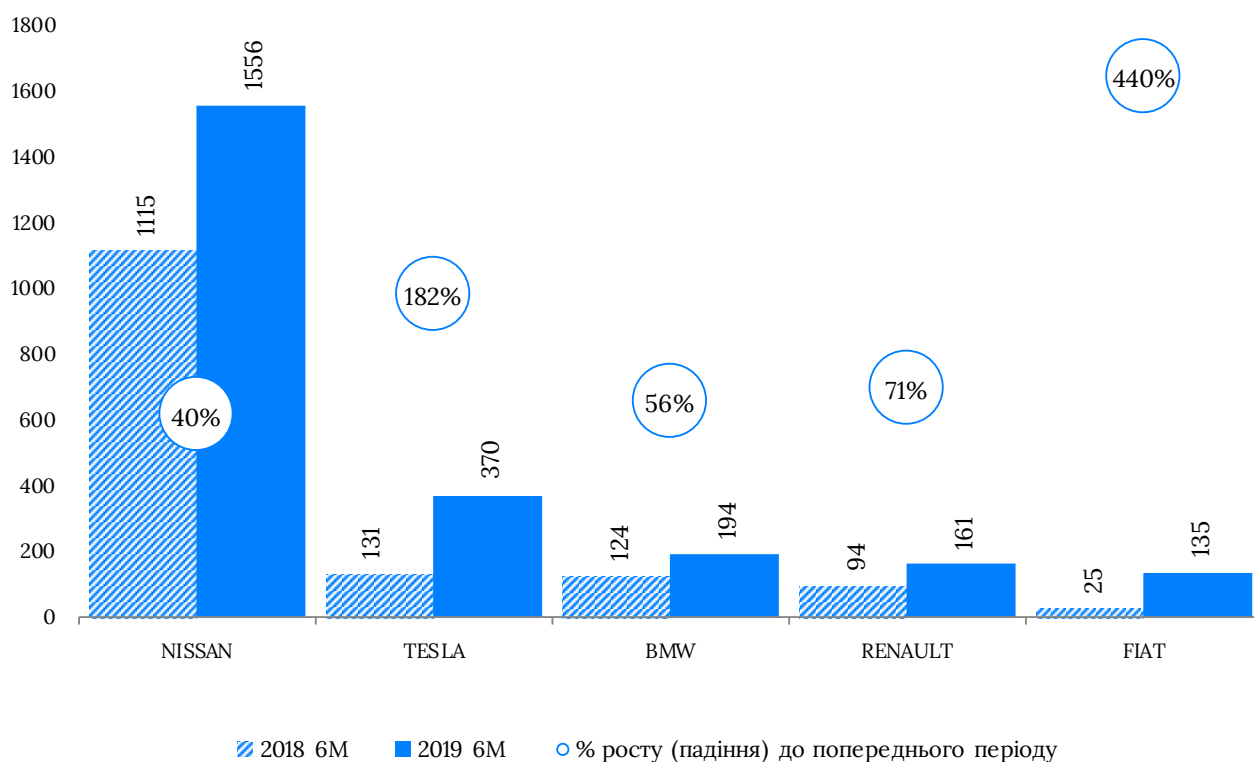
РЕЄСТРАЦІЇ АВТО З ЕЛЕКТРИЧНИМ ПРИВОДОМ

(шт. та % росту до попереднього періоду)



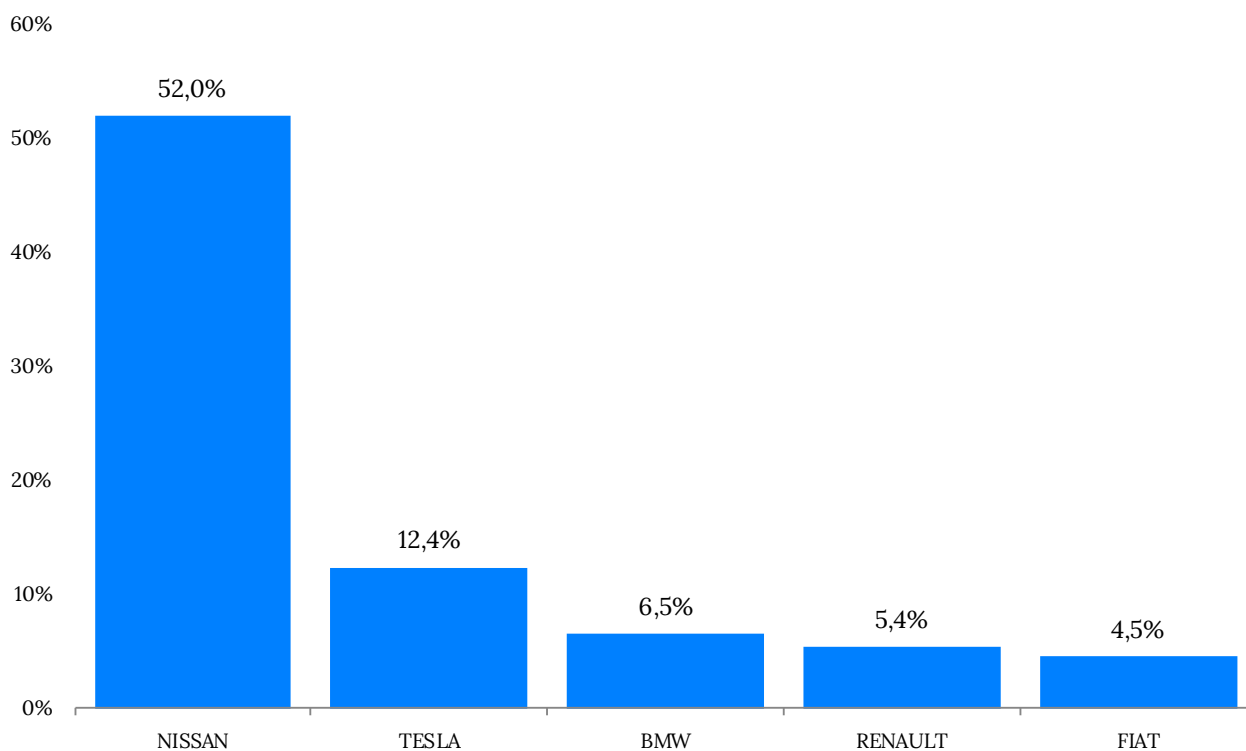
ТОП-5 АВТО З ЕЛЕКТРИЧНИМ ПРИВОДОМ ЗА КІЛЬКІСТЮ РЕЄСТРАЦІЙ

(2018 6М та 2019 6М, шт. та % росту період до періоду)



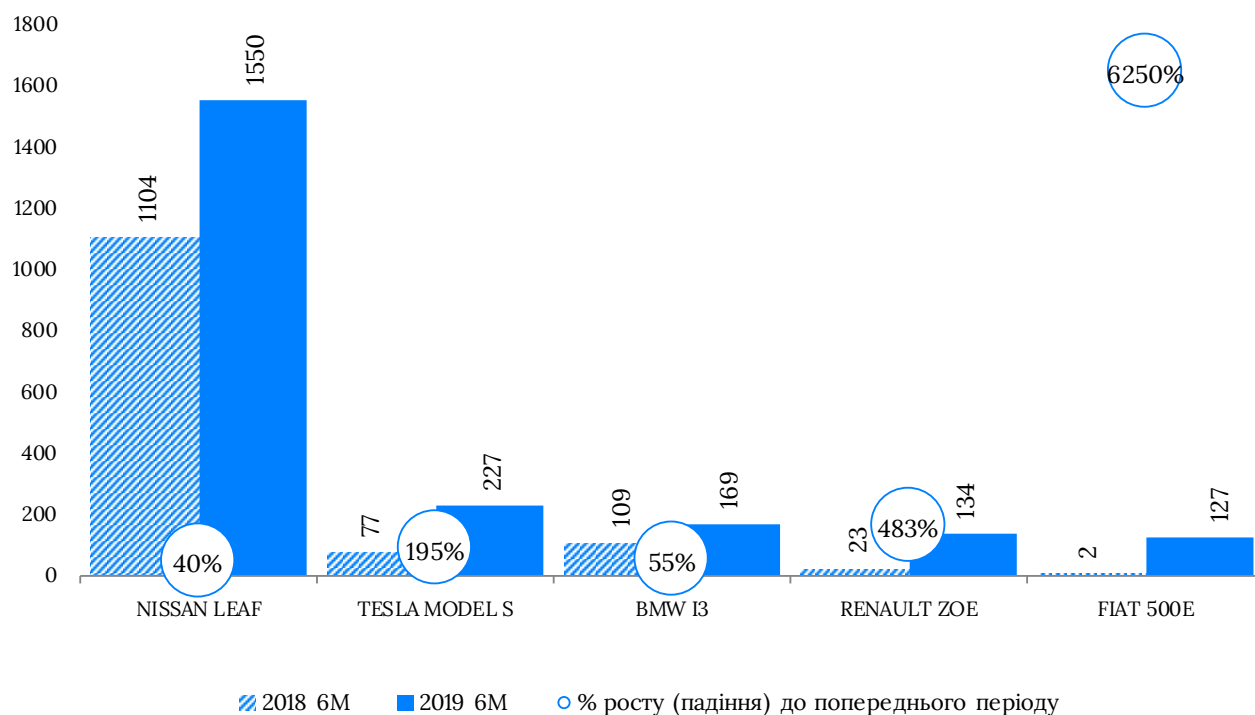
ТОП-5 АВТО З ЕЛЕКТРИЧНИМ ПРИВОДОМ ЗА КІЛЬКІСТЮ РЕЄСТРАЦІЙ

(2019 6М, % від усіх проданих авто з електричним приводом)



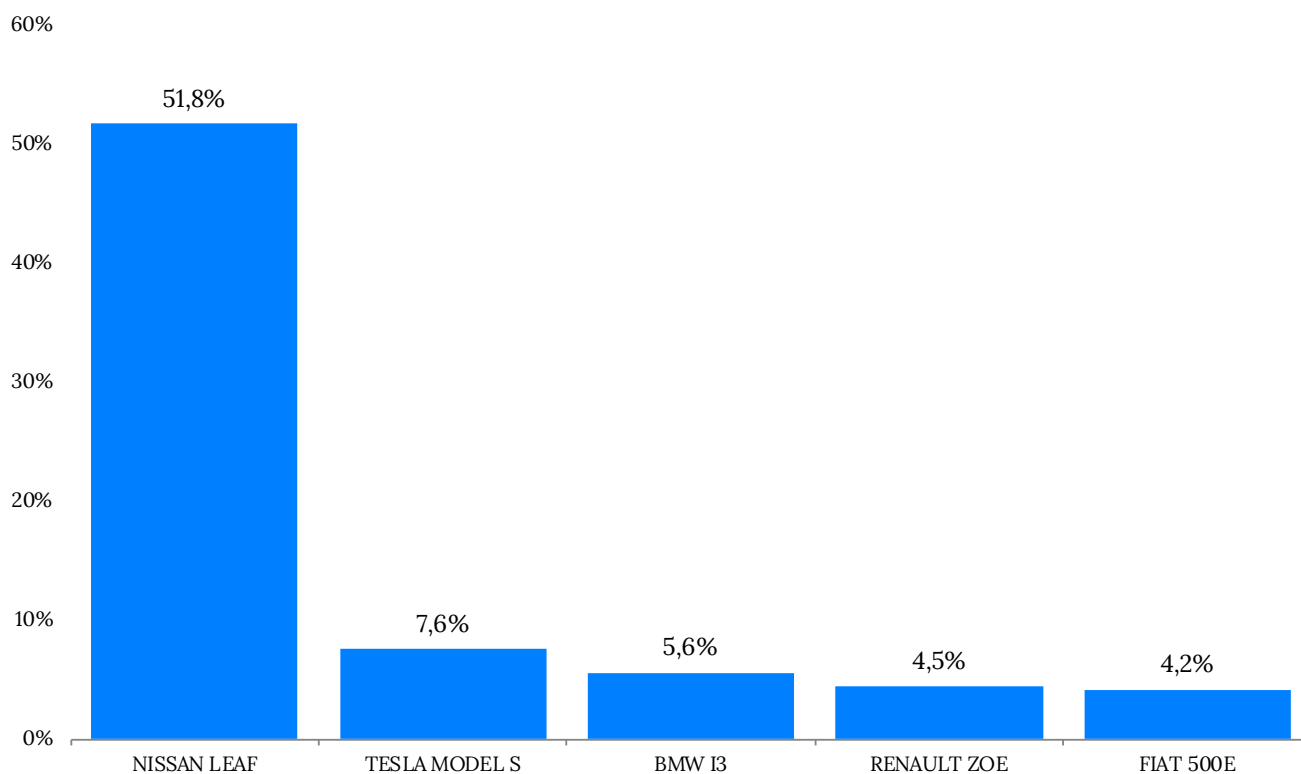
ТОП-5 МОДЕЛЕЙ АВТО З ЕЛЕКТРИЧНИМ ПРИВОДОМ ЗА КІЛЬКІСТЮ РЕЄСТРАЦІЙ

(2018 6М та 2019 6М, шт. та % росту період до періоду)



ТОП-5 МОДЕЛЕЙ АВТО З ЕЛЕКТРИЧНИМ ПРИВОДОМ ЗА КІЛЬКІСТЮ РЕЄСТРАЦІЙ

(2019 6М, % від усіх проданих авто з електричним приводом)





Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

№6 (72) від 31.07.19

**Офіційне видання Федерації роботодавців
автомобільної галузі України**

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

Розповсюджується безкоштовно в електронному вигляді.