



ФЕДЕРАЦІЯ РОБОТОДАВЦІВ
АВТОМОБІЛЬНОЇ ГАЛУЗІ

№66 (71) ВІСЬ 20.06.19

TESLA

ЗА РІК УДВІЧІ

Світовий автопром за рік подвоїв інвестиції в випуск електромобілів.

«ВОДНЕВА РЕВОЛЮЦІЯ»

Міжнародне енергетичне агенство:
«Важливою частиною світової енерго-
системи стане водень».

ЗАКАРПАТСЬКЕ ІНВЕСТИЦІЙНЕ ДИВО

Як у регіон прийшли світові
корпорації та змінили його на-
завжди.

4A



Review

AUTOMOTIVE INDUSTRY

№6 (71) від 26.06.19

**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: unsplash.com

ЗАМІСТЬ ПЕРЕДМОВИ

Суттєве загострення енергетичних та екологічних проблем, яке спостерігається як в Україні, так і в усьому світі, заохочує до досліджень, пошуків шляхів вирішення проблем використання альтернативних джерел енергії та створення екологічно толерантних енергетичних систем. Як наслідок, трансформуються всі енергозалежні галузі економіки. Майже 80% глобального автомобільного ринку прямує до заборони бензину і переходу на електромобілі та гібриди. Однак рух цей був донедавна неквапливим, якщо не сказати – повільним. За даними Jato Dynamics, на частку електромобілів припадає лише 1,5% з 86 млн автомобілів, проданих в усьому світі у 2018 році.

Тим не менше, скоро ситуація може змінитися. Провідні автовиробники світу прискореними

темпами нарощують інвестиції у виробництво електромобілів: всього за рік вони практично подвоїлися. Багато автовиробників кооперуються для створення безпілотних авто.

Однак, незважаючи на бурхливий розвиток відновлюваної енергетики та електромобілів, цього недостатньо для повної відмови від традиційного палива, впевнені аналітики. Важливою частиною чистої енергетики можуть стати й інші альтернативні джерела енергії, такі як водень та сонячні панелі. Вже понад півстоліття водень вважається «паливом майбутнього», проте через складнощі із синтезом і зберіганням потенціал цього газу довгий час залишався нереалізованим. Але вже завтра ми можемо почути про «водневу революцію». Цікаво? Далі буде...



ЗА РІК УДВІЧІ

Світовий автопром за рік подвоїв інвестиції в випуск електромобілів.

Згідно з дослідженням Ernst & Young, автоконцерни роблять ставку на нові технології. Капіталовкладення в випуск автомобілів з двигунами внутрішнього згоряння різко скорочуються. Провідні автовиробники світу прискореними темпами нарощують інвестиції у виробництво електромобілів: всього за рік вони практично подвоїлися. У той же час капіталовкладення в модернізацію і розширення виробництва автомобілів з традиційними двигунами внутрішнього згоряння (ДВЗ) стрімко скорочуються.

Підсумок року: 8,4 мільярда євро і 26 проектів

До такого висновку прийшли експерти німецького відділення британської консалтингової компанії Ernst & Young (EY) в дослідженні, опублікованому 3 червня у Франкфурті-на-Майні. Вони проаналізували опубліковані дані 16 найбільших німецьких, японських, французьких, американських і південнокорейських автомобільних компаній. Китайські автобудівники через недоступність необхідної статистики не враховувалися.

Згідно з дослідженням, в 2018 році автобудівники трьох континентів оголосили по всьому світу про початок 118 інвестиційних

проектів в традиційному автобудуванні на загальну суму в 22,4 млрд євро. Це на 16 відсотків менше, ніж роком раніше.

У той же час капіталовкладення в створення нових і розширення діючих потужностей з випуску електромобілів фактично подвоїлися: вони виростили на 97 відсотків до 8,4 млрд євро і були спрямовані на 26 проектів. У цю суму не включені кошти на наукові дослідження і конструкторські розробки. Для порівняння: в 2015 і 2016 роках, за даними EY, інвестиції в випуск автомобілів на електричній тязі становили всього по 1 млрд євро, причому мова йшла тоді відповідно про 2 і 3 проекти. Німецький автопром – головний інвестор, Китай – головний одержувач.

Найактивніше в 2015-2018 роках в розвиток електромобільності вкладався німецький автопром. Він виділив за чотири роки 11,065 млрд євро на 29 проектів. На другому місці з великим відривом йдуть французькі автовиробники (1,275 млрд), потім японські (862 млн), південнокорейські (848 млн) і американські (632 млн). Однак головним одержувачем інвестицій стала не Німеччина, а Китай. У Китаї 16 західних і азіатських автокомпаній вклали в розвиток виробництва електромобілів в 2015-2018 роках в цілому 6,130 млрд євро.



Політичне керівництво КНР ще кілька років тому взяла курс на швидке впровадження електромобілів і зараз активно стимулює їх випуск і продаж на внутрішньому ринку. Так що значна частина капіталовкладень німецького автопрому йде в Китай. Серед п'яти найбільших інвестиційних проєктів минулого року – початок будівництва нових китайських заводів компаній BMW і Daimler, які будуть випускати автомобілі як з ДВС, так і на електричній тязі.

До Німеччини було направлено інвестиції на 4,370 млрд євро, потім йдуть Франція (1,610 млрд), США (1,111 млрд) і Індія (848 млн). Одержувачами істотно більш скромних сум стали також, згідно з дослідженням, Італія, Словаччина, Таїланд, Польща, Японія, Швеція, Бельгія, Великобританія. Американські корпорації теж починають надолжувати згадане.

Таким чином, до виробництва електромобілів і компонентів до них підключилися вже не менш як півтора десятка країн, але світовими центрами по їх випуску стають Китай і Німеччина, а також Франція, яка потіснила США. Дійсно, відзначається в повідомленні ЕУ для преси, в останні роки в Америці мало інвестували в електромобільні: автори дослідження зафіксували лише 8 проєктів.

Так, Ford оголосив, що вклав в перерахун-

ку 900 млн євро в реконструкцію автозаводу в штаті Мічиган, щоб почати там випуск електромобілів. General Motors в тому ж штаті Мічиган витратить 270 млн євро для налагодження лінії з виробництва автомобілів на електричній тязі. Автори дослідження компанії Ernst & Young попереджають, що швидке нарощування інвестицій в електромобільні при одночасному скороченні капіталовкладень в інші проєкти стане в світовому автомобілебудуванні домінуючим трендом найближчих років.

Налагодження масового виробництва електромобілів обійдеться автобудівникам в коротко- і середньостроковій перспективі в величезні суми і знизить їх прибутковість, впевнений експерт по автомобільному ринку ЕУ і інший автор дослідження Петер Фус (Peter Fuß). Тому, вважає він, в Європі та Америці компанії будуть прагнути випускати на наявних потужностях автомобілі як з електромоторами, так і з ДВС, тоді як заводи для випуску тільки електромобілів будуть будувати переважно в Китаї.

Конкретних прогнозів автори дослідження не дають, але можна припустити, що прийдешні стрімкі трансформації в галузі торкнуться і національного автопрому. Власне, часткове згортання корпорацією Ford виробництва в Європі є показником, що очевидні процеси набирають оборотів.

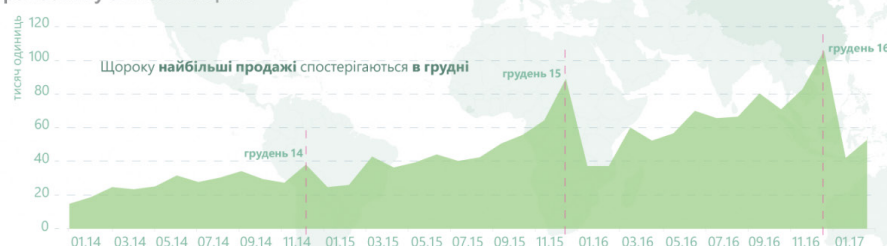
ЕЛЕКТРОМОБІЛІ СВІТОВІ ПРОДАЖІ

Частка електромобілів
від продажу всіх типів авто
(2016 рік) %

Світові лідери
за розповсюдженням електромобілів –
Норвегія та Нідерланди

Серед неєвропейських країн – Китай

Продажі електромобілів у світі за місяцями



© 2017 CoreStone Corporation.
Джерело: InsideEVs, Економічна правда

photo: outlookbiz.com

Отже, підсумовуючи:

на сьогоднішній день інвестиції в створення електрокарів, про які заявили найбільші автовиробники, розподілилися наступним чином: на компанії з США припадає \$ 19 млрд, з Китаю – \$ 21 млрд, з Німеччини – \$ 52 млрд. Автовиробники підтверджують, що така хвиля інвестицій виникла через формування сприятливих умов.

При цьому, пише Reuters, велика частина цих інвестицій спрямована на китайський ринок: американські і європейські автомобільні компанії бачать в цій країні найбільший ринок електромобілів.

Останніми новинами зі світу інвестицій в електромобілі стала заява голови ради директорів Ford Білла Форда про те, що компанія витратить \$ 11 млрд на електрифікацію свого модельного ряду. У компанії пообіцяли, що до 2022 року буде випущено 40 електричних і гібридних моделей, в числі яких буде і повноцінний електричний позашляховик. До цього в Ford вже заявляли, що інвестують в розвиток електричного транспорту, але суми і масштаби були менше. Повідомлялося, що в майбутньому компанія представить 13 нових моделей електромобілів і інвестує в це \$ 4,5 млрд.

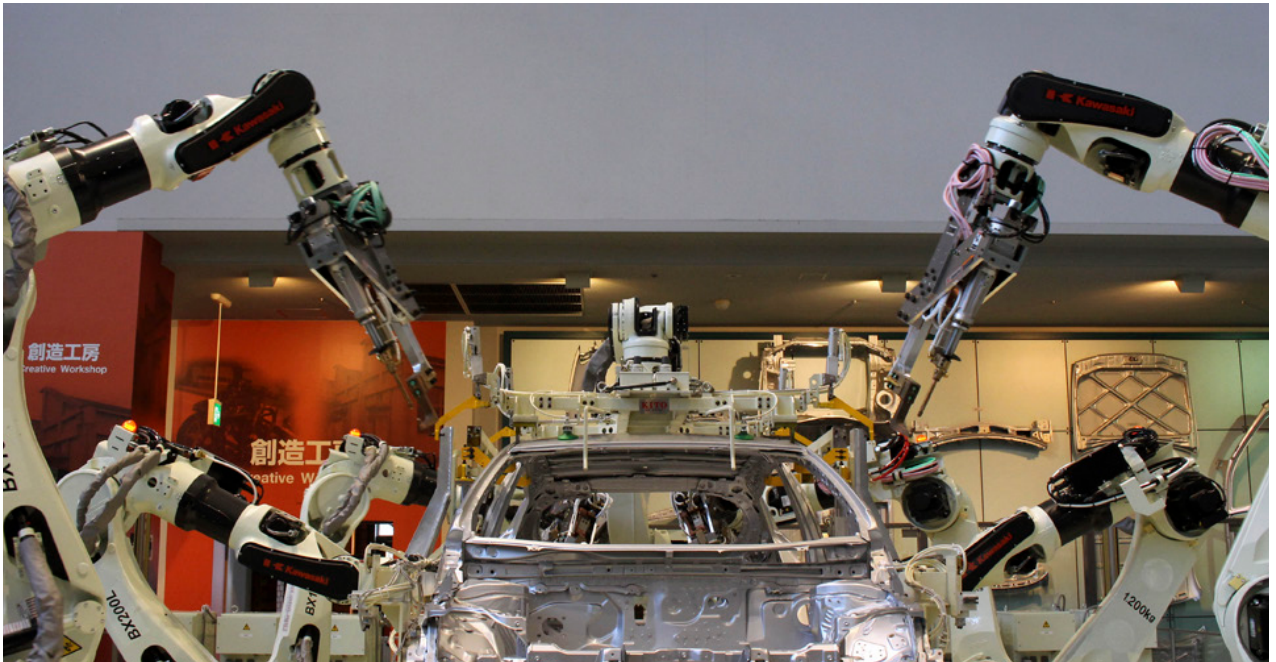
Пізніше виробник розповів про 7 нових моделей, виробництвом яких планує зайнятися. У цей список увійшли: новий повністю електричний позашляховик, який на одно-

му заряді акумулятора може проїхати близько 480 кілометрів (без назви), гібридний позашляховик F-150 і спорткар Mustang, що підключається гібридний мінівен Transit Custom і два нових електромобіля для поліції; сьомий за рахунком новинкою став гібридний безпілотний автомобіль, який Ford планує зробити до 2021 року.

У гонку інвестицій втрутився і Daimler. Німецька компанія збирається інвестувати схожу суму – \$ 11,7 млрд. За даними прес-центру, у майбутньому ми повинні побачити 10 повністю електричних Mercedes і 40 гібридів: від самих маленьких легковиків до великих вантажівок для бізнесу. Також Daimler інвестує \$ 1 млрд у виробництво електромобілів і акумуляторів в США.

Автовиробники роблять великі ставки на електрокари, але вирішувати в кінцевому рахунку все одно буде клієнт. Поки важко сказати, чи буде достатній попит на електромобілі в майбутньому. Але зважаючи на статистику світових продажів авто за останні 2 роки, аналітики прогнозують, що, наприклад, в США до 2030 року 15-20% продаваних автомобілів будуть електричними.

Незважаючи на бурхливий розвиток ВДЕ і електромобілів, цього недостатньо для повної відмови від традиційного палива, впевнені аналітики.



«ВОДНЕВА РЕВОЛЮЦІЯ»

Міжнародне енергетичне агенство: «Важливою частиною світової енергосистеми стане водень».

Водень вже понад півстоліття вважається «паливом майбутнього», проте через складнощі з синтезом і зберіганням потенціал цього газу довгий час залишався нереалізованим. Згідно з новою доповіддю Міжнародного енергетичного агентства, який переказує Bloomberg, в наші дні у водню нарешті з'явився шанс стати важливою частиною світової енергосистеми.

Аналітики відзначають, що міжнародний інтерес до водневого палива досяг безпрецедентних масштабів. В останній раз подібна ситуація спостерігалася в 1970-х роках, коли водень всерйоз розглядали в якості альтернативи нафти, що подорожчала. Сьогодні інтерес до нього підготує зростаючий рух щодо відмови від викопного палива.

Незважаючи на бурхливий розвиток ВДЕ і систем зберігання енергії, в деяких сферах розумніше використовувати саме водневе паливо. Це стосується, наприклад, далеких перевезень або сталеливарного виробництва.

Крім того, імпорт водню може стати рішенням для країн, які не мають відповідних умов для розвитку сонячної або вітрової енергетики.

У доповіді підкреслюється ряд невирішених проблем, які гальмують «водневу революцію». Це дорожнеча виробництва водню, яке нерідко залежить від брудних джерел енергії, а також його нестабільність і легкість займання. Щоб

знайти технологічні рішення цих проблем, необхідно активно інвестувати в розвиток галузі. Зокрема, МЕА рекомендує підтримувати дослідження в цій сфері і створити механізми компенсації для потенційних інвесторів. Крім того, аналітики закликали розпочати створення міжнародних каналів торгівлі воднем.

Можливо, в перші десятиліття воднева енергетика буде розвиватися за рахунок державних субсидій і грантів. Однак нові розробки дозволять зробити галузь конкурентоспроможною. За схожим сценарієм розвивалися ВДЕ, що нині стали найдешевшим джерелом енергії в більшості регіонів світу.

В блискучі перспективи водневого транспорту впевнений Вань Ган, «батько китайських електромобілів». Свого часу саме він умовив керівництво країни підтримати розвиток електричного транспорту, а тепер закликає інвестувати в машини на водні. Вони не замінять електромобілі, а доповнять їх в сфері перевезення вантажів і міжміських поїздок.

Що ж за енергоносії Водень, та з «чим його їдять?».

Як працює автомобіль на водневому паливі?

Автомобіль на паливних елементах схожий на електричний автомобіль, оскільки він використовує водень для зарядки бортових

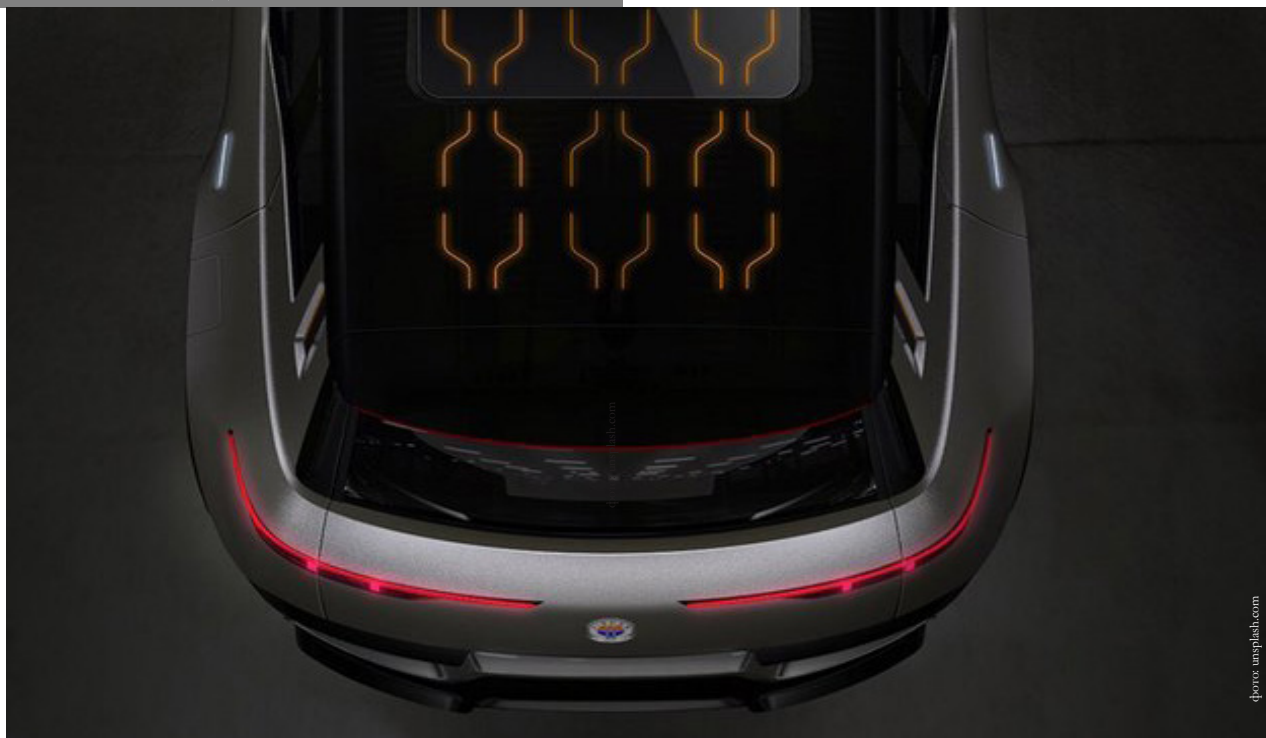


фото: ianaph.com

батарей, що живлять електродвигун, який повертає колеса. Автомобіль на паливних елементах оснащений резервуаром, який заправляють воднем під тиском протягом декількох хвилин. Коли цей водень пропускається через паливний елемент, генерується електрика для батарей і двигуна автомобіля.

Стек паливних елементів — це, по суті, тривимірна дрітjana сітка в рідині, яка викликає реакцію. Він має позитивно заряджений анод на одному кінці і негативно заряджений катод на іншому.

Атоми водню розщеплюються на протони й електрони в цьому стеку. Протони, з'єднуючись з повітрям, утворюють водяну пару, а електрони подаються в батареї автомобіля, які через двигун надають руху колесам. На високих швидкостях електрика, створювана воднем, може призводити в дію двигун безпосередньо, а не накопичуватися в батареї.

Більш того, при сильному прискоренні батареї та водень можуть одночасно приводити мотор в дію.

Перевага автомобілів на водневих паливних елементах полягає в тому, що їх єдиний вихлоп — це вода, і у них фактично є власна електростанція для зарядження своїх батарей.

Крім того, на відміну від звичайних електрокарів, для підзарядки яких потрібно кілька годин, водневий автомобіль може заправлятися протягом декількох хвилин, що

робить його набагато практичнішим для тривалих поїздок.

Якщо автівки на водні такі хороші, чому ми на них не їздимо?

Водневі електромобілі проробляють розумний хімічний трюк, але у них також є і недоліки. По-перше, це дорога технологія: наприклад, Toyota Mirai коштує від 75,5 тис. євро.

Також виникає проблема з заправкою, водневі станції є далеко не скрізь. Водень важко транспортувати і зберігати в порівнянні зі звичайними викопними видами палива.

Ці проблеми зрозумілі і можна вирішити з часом, нові технології вимагають поступового впровадження — розвитку інфраструктури та зниження витрат.

Основна складність в тому, як водневе паливо виробляється. Незважаючи на свої переваги, водень становить всього одну мільйонну частину атмосфери. На поверхні планети величезна кількість водню, але в основному в хімічних сполуках, таких як вода і, — тут іронія! — сира нафта. У чому ми можемо бути впевнені, так це в тому, що водневу технологію в найближчі роки вдосконалять і здешевлять.

Це означає, що необхідно робити водневе паливо в промислових масштабах, а в комерційному світі до 95% всього водню виробляється спалюванням викопного палива.

А що в світі?

Китай

Як не дивно, першим говорити про водневі технології почав батько китайських електрокарів Вань Ган: «Майбутнє – за водневим транспортом». Свого часу він вмовив керівництво Китаю почати масштабну програму електрифікації транспорту. А тепер готує нову революцію – водневу.

Транспортна система Китаю швидко переходить на електрику: продажі електромобілів ростуть, а правила для власників автомобілів на ДВЗ постійно посилюються. Біля витоків цієї «електричної революції» стоїть колишній міністр науки і техніки Китаю Вань Ган. Саме він двадцять років тому переконав лідерів країни зробити ставку на електрифікацію транспорту, щоб знизити забруднення повітря і залежність від імпорту нафти.

Однак тепер він переконаний: майбутнє зовсім не за електромобілями. Їм на зміну повинні прийти автомобілі на водні. Втім, він передбачає, що водневі автомобілі не замінять повністю, а доповнять електричні. Електромобілі продовжать домінувати в містах, а міжміські автобуси і вантажівки на водні подорожуватимуть на великі відстані.

З огляду на те, що Вань займає високе положення в консультативному органі при уряді Китаю, його думка може визначити майбутню політику країни, відзначає Bloomberg. Для цього потрібно, щоб керівництво країни виділило додаткові ресурси на розробку водневих авто і почало субсидувати у виробництво і покупку – як це сталося з електрокарами.

За словами Ваня, на перших етапах інфраструктуру для водневого транспорту створять в окремих випробувальних районах. Тут з'являться повноцінні екосистеми для виробництва, транспортування, зберігання і заправки воднем.

Зараз більшість автовиробників, за винятком Toyota, скептично ставляться до водневого палива, вважаючи за краще вкладатися в літій-іонні акумулятори. Основні причини такої непопулярності – висока вартість водню, проблеми з його зберіганням, а також відсутність інфраструктури. Навіть в Китаї на 2 млн електромобілів доводиться всього 1500 водне-

вих авто. Однак у країні достатньо можливо-стей, щоб повністю змінити ситуацію, впевнений Вань Ган.

Підвищити популярність водневого транспорту можуть нові методи синтезу водню. Наприклад, у **Великій Британії** розробили «ідеальний» реактор, який виробляє цей газ в чистому вигляді.

Автомобілей на водневому паливі поки навіть у прогресивній **Німеччині** – одиниці. Це екологічна, але ще доволі дорога техніка. Утім, мережа заправних станцій стрімко розвивається.



Цей автомобіль – рідкість. Він функціонує на водневому паливі – штучно виробленому газі, яким заправляють авто. Наразі в усій Німеччині лише 300 таких автомобілів. Їх виробляють поки що тільки Тойота і Хюндай. За такий автомобіль доведеться віддати приблизно 75 тисяч євро. Тим не менше німецький уряд готовий інвестувати у "водневу" інфраструктуру.

Чому? Водневий паливний елемент, що виробляє електроенергію завдяки реакції водню з атмосферним киснем, у результаті якої в атмосферу виділяється лише нешкідливий водяний пар.

Перехід на водень можливий також і на залізничному транспорті. Ще в 2006 р. японська компанія JR East провела перші випробування вантажного поїзда на водні. У 2015 р. в Китаї був представлений перший водневий трамвай, а у вересні минулого року в Берліні показали перший у світі пасажирський поїзд на водневому паливі. Розробку поїзда Coradia iLint протягом двох років веде французька компанія Alstom. Світ не стоїть на місці, а продовжує досліджувати та винаходити та еволюціонувати.



ЗАКАРПАТСЬКЕ ІНВЕСТИЦІЙНЕ ДИВО

Як у регіон прийшли світові корпорації та змінили його назавжди.

Гортаючи стрічки новин українських видань ви точно бодай раз на день натрапите на згадку про контрабанду чи інший нелегальний бізнес на Закарпатті. Не обов'язково щось аж надто кримінальне (тим більше, що й контрабанда в Україні декриміналізована, передбачено лише адміністративну відповідальність).

Інколи цей нелегальний бізнес навіть дуже креативний, романтичний. Його гарно описав Андрій Любка у своєму романі «Карбід», який перекладено вже 3 мовами.

Дуже правдиво й трагічно цей нелегальний бізнес закарпатців зображено в українсько-словацькому фільмі «Межа», який рік тому зібрав рекордні суми в кінопрокаті Словаччини, отримав відзнаку кінофестивалю в Карлових Варах та був висунутий Словаччиною на Оскар.

Але поки група закарпатських контрабандистів несе кілька пакунків цигарок «зельонкою» до

Румунії, Угорщини або Словаччини, на заводах у Закарпатській області складають кавоварки Nespresso, виготовляють хокейні ключки для гравців NHL, дизайнерські меблі для кав'ярень Starbucks та карбонові деталі для автомобілів «BMW», «Audi», «Porsche», «Mercedes», «Skoda».

Це інша реальність, про яку мало-хто знає навіть у Закарпатті, не те, що в Україні. Вкрай рідко інформація про цю «сторону медалі» потрапляє у стрічки новин.

Частково це тому, що світові бренди не охочі розкривають своїх підрядників та місце виробництва товарів. Але не тільки. Об'єднання організацій роботодавців Закарпаття вирішили дещо підкорегувати цю медійну несправедливість та розповісти вам про закарпатське інвестиційне диво. Звісно ж з надією, що це диво можна ще раз повторити, при чому не раз.

— Невже диво? — скептично засумніваєтесь



ви. Справа у тім, що навіть важко собі уявити, абі всього за кілька років у Закарпатті збудували свої заводи світові гіганти виробництва як-то Jabil, Flex, Yazaki.

Спеціальна економічна зона «Закарпаття»

Пропонуємо подумки перенестися в часі в 2001 рік. Тоді Верховна Рада через ухвалення законів створила 11 спеціальних економічних зон в Україні. Однією з них стала і Закарпатська область, яка ще раніше, в 1998 році, стала однією з 9 територій пріоритетного розвитку із спеціальним режимом інвестиційної діяльності.

Усі ці складні формулювання та важкі для вимови словосполучення означали тоді тільки одне, ключове — на державному рівні було створено сприятливі умови для залучення інвестицій в конкретні регіони.

— Роль «центру» в залученні інвестицій у регіоні складає 90%. Решта — це вже відповідальність місцевих керівників. Тоді, на початку 2000-х, керівництво України свідомо чи випадково створило гарні умови для залучення інвестицій. Інша справа, як той чи інший регіон цими умовами скористався, — пригадує Володимир Панов, який в 2001-2004 роках відповідав за залучення в область інвестицій на чолі профільного управління в Закарпатській ОДА. — Я прийшов на цю поса-

ду з бізнесу, тому за звичкою спробував вичавити максимум з тих умов, які були. Ви кажете, «закарпатське інвестиційно диво». Можливо й так, бо тоді справді, як то кажуть, зійшлися зорі — були умови на рівні держави, обставини склалися добре. Та і нам з командою не заважали працювати. Але що тоді могло запропонувати Закарпаття інвесторам, чого не могли запропонувати інші області України?

— Наш регіон не мав окремих пільг чи преференцій, завдяки яким ми могли перехопити інвесторів. Був стандартний набір для всіх спеціальних економічних зон, як-то митна територія на підприємстві, податкові пільги, тощо. Тому ми зробили ставку на маркетинг та комунікацію, зокрема почали писати листи куди тільки могли, у першу чергу, посольства, торгово-промислові палати, та розповідати, що в Закарпатській області проводиться економічний експеримент, — пояснює Володимир Панов. — Ми багато працювали з протоколом та підготовкою зустрічей з потенційними інвесторами, змушували всю вертикаль влади у регіоні працювати на залучення інвестицій — від прикордонників до податкової та СБУ, також розробили низку матеріалів для інвесторів різними мовами з покроковою інструкцією, як легко і швидко інвестувати в Закарпаття, а отже в Україну. А головне — на всіх зустрічах ми показували, що дуже хочемо змінити нашу



photo: yazaki-ukraine.com

країну, зокрема через залучення інвесторів та створення таких самих умов для бізнесу та людей, як на Заході. Ця емоційна складова була не менш важлива для інвесторів, ніж пільги.

Так, Берегівський радіозавод та мукачівський Точприлад стали базою для корпорації Flex, яка зрештою звела у Мукачеві власний потужний завод, а українсько-австрійське підприємство Fischer та український Єврокар, який було зведено за принципом «greenfield», тобто в чистому полі, – ідеальними прикладами, як інвестиції в Закарпаття можуть бути успішними.

Драйв та результати

– Це був справжній драйв, постійні зустрічі, інвестиційні угоди. Протягом 2001-2004 року Закарпатська область змогла залучити 130 мільйонів доларів прямих іноземних інвестицій та створено понад 19 000 робочих місць. Тільки за один 2004 рік область залучила 62,7 млн. дол. США. Зовнішньо-торговельний оборот області зріс з 342 млн. дол. США у 2002 році до 1,3 млрд. дол. США у 2005 році, – підкреслює Володимир Панов.

Одним із перших на Закарпаття прийшов Єврокар – унікальне підприємство в с.Соломонове за лічені кілометри від кордону з ЄС, яке єдине у світі має контракт з Volkswagen на виробництво їхніх авто марок Skoda, Volkswagen, Audi, SEAT. Станом на 2001 роки, коли Єврокар запрацював на Закарпатті, планувалося інвестувати в проект 200 мільйонів доларів. Більше того, наголошує Володимир Панов, велися перемовини, щоб Volkswagen інвестував у спорудження власного заводу на Закарпатті.

У 2002 році в селі Минай під Ужгород запрацював завод японської корпорації Yasaki (Ядзакі), де виробляють джгути для автомобільної галузі. Тоді планувалося інвестувати в потужності на Закарпатті 31,7 мільйонів доларів.

У 2004 році в селі Розівка, що також під Ужгородом, запрацював завод корпорації Jabil, яка входить у трійку найбільших контрактних виробників електроніки у світі.

Власне як і корпорація Flex, яка ухвалила рішення збудувати власний завод на Закарпатті, в Мукачеві, також у цей період, але запустила його в 2012 році.

За словами Володимира Панова, ніде у світі заводи Jabil та Flex, які є затятими конкурентами, не розташовані так близько, як в Україні – лише на відстані 40 км.

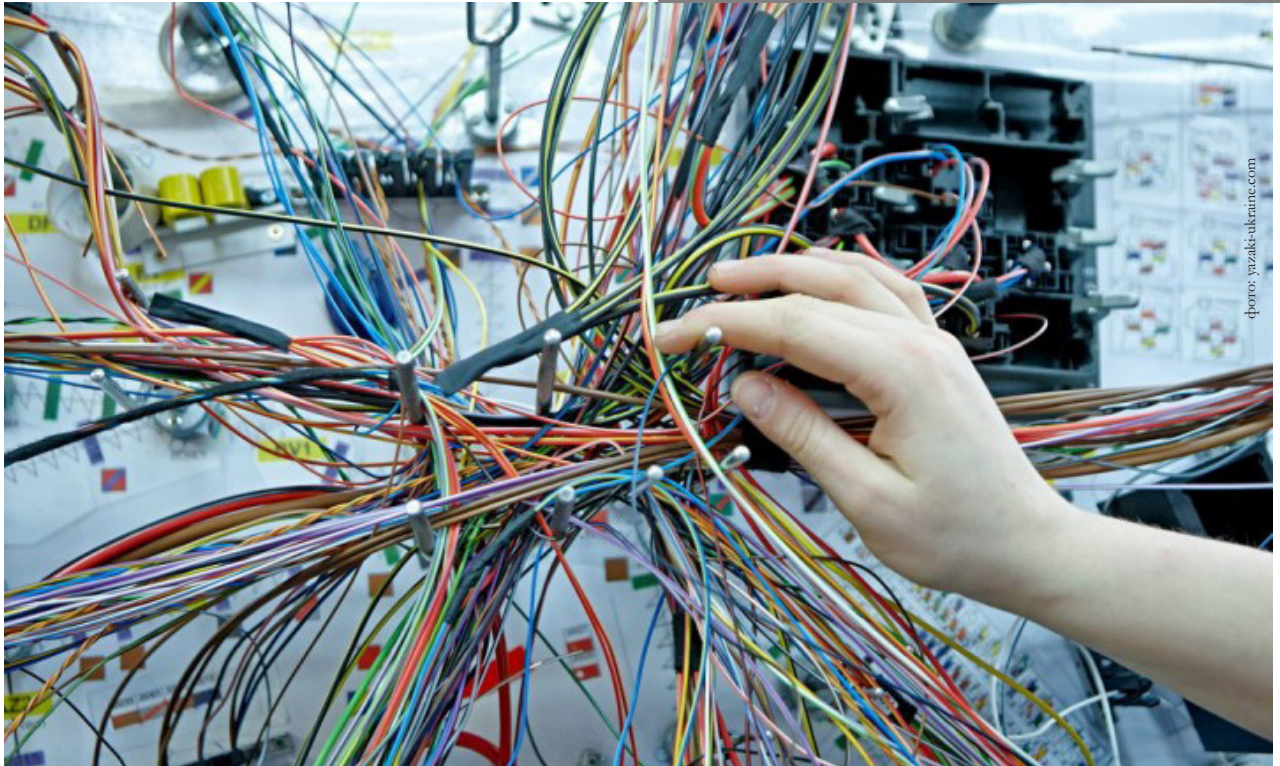
У списку замовників згаданих підприємств, які запрацювали на Закарпатті, є Google, Lenovo, Nike, Nespresso, Nokia, чийі телефони виготовляли якраз на Jabil, Porsche. Як вам список? Це лише кілька прикладів «закарпатського інвестиційного дива» 2001-2004 років, результатом якого стали не тільки чималі інвестиції та робочі місця, а й мимовільне започаткування цілих кластерів – автомобільного, електротехнічного. А це відповідно означало перспективу для регіону, адже ідея кластерів – у подальшому розширенні виробництва та інвестицій.

Втрачені та нові можливості

– Я можу довго перераховувати компанії, з якими вели переговори з приводу інвестування в Закарпаття. До нас планував заходити Philips, який за прикладом Flex спершу працював на базі мукачівського Точприладу та хотів випустити у нас свої чудові телевізори.

Були зустрічі з Bosch – відомим німецьким виробником техніки. Але найбільше мені шкода, що не вдалося затягнути VW, Toyota та особливо ІКЕА. Зі шведами ми провели кілька зустрічей протягом 2003-2004 років, і були вже на тому етапі перемовин, коли дискутували про можливі місця розміщення заводів, – розповідає Володимир Панов.

– Логіка та гнучкість ІКЕА мене тоді неймовірно вразила. Корпорація була готова побудувати відразу 3 заводи на Закарпатті: один – у тому місці, де отримає в довгострокову оренду на близько 20 років лісовий масив, для вирубки та засадження лісу; два інші – у тому місці, де ми скажемо з огляду на наші соціальні особливості, наприклад безробіття чи депресивність району. Це були би якірні підприємства, довкола яких могли би заробляти всі. Є стереотип, що крупний виробник «вб'є» дрібний бізнес, але це не так, якщо рухатися кластерним принципом, коли є «якірне» підприємство, а навколо нього засновуються інші. На жаль, через нашу бюрократію ми втратили ІКЕА. Так з ІКЕА ми би мали фактично безвідходне виробництво, коли одні заготовляють ліс, садять новий, виробляють



меблі, хтось із відходів пелети та брикети, так далі. Так само ми втратили Volkswagen, який зрештою в 2006-ому інвестував у виробництво в Росії 1,3 мільярда євро. Туди ж пішла і Toyota.

Усе це сталося тому, що в 2005 році в Україні було змінено законодавство щодо інвестування та фактично скасовано усі пільги спеціальних економічних зон, каже Володимир Панов, але водночас він залишається оптимістом і наполягає, що є всі шанси повторити «закарпатське інвестиційне диво».

— Всі умови для цього є — досвід, успішні приклади, управлінські кадри. Сьогодні багато нарікають на відтік людей закордон. Це справді проблема та виклик. Але закарпатці завжди були підприємливі та їздили на заробітки. Тому, на мою думку, проблема в іншому — люди їдуть тому, що втратили віру — у свою країну, в себе в цій країні, у перспективу в своєму рідному Закарпатті. Нам треба це змінити. Більше того, необхідно повернути віру в самих себе. Пригадую, як ще не так давно ми гордо розповідали про Закарпаття, будували амбітні плани, адже є регіоном у центрі Європи. За останні роки ми, на жаль, таке враження, що здалися. Подумки змирилися бути провінцією, хоча насправді можемо бути лідерами і є лідерами за багатьма критеріями, — переконує Володимир Панов.

На підтвердження цього — тільки за останні 2 роки і Flex, і Jabl фактично подвоїли свої потужності на Закарпатті, звівши ще по одно-

му заводу поруч з існуючими. Активно набирають спеціалістів також на Yazaki та Fischer, створюючи нові робочі місця та розширюючи виробництво.

На останніх зимових Олімпійських іграх у Південній Кореї, спортсмени в лижах Fischer здобули 89 медалей: 35 «золотих», 33 «срібних» та 21 «бронзову». І це найкращий результат серед усіх брендів. Більше того, саме в легендарних лижах «Tisa» (від назви закарпатської річки — ред.) від Fischer, вироблених у Мукачеві, український спортсмен Олександр Абраменко здобув єдину золоту медаль для України на Олімпіаді в Пхьончхані.



ВИРОБНИЦТВО

На четверть менше, ніж минулого року - обсяги випуску автотранспорту в Україні

За попередніми даними Укравтопрому у травні на вітчизняних підприємствах було зібрано 510 одиниць автотранспортних засобів. З цієї кількості легкових автомобілів – 441 шт., комерційних авто – 6 шт., автобусів – 63 шт.

Таким чином, у порівнянні з травневим результатом минулого року випуск легкових автомобілів в Україні збільшився на 18%. Як і роком раніше всю статистику по легковим авто продовжує формувати великовузлове складання на заводі Єврокар.

Травневий обсяг виробництва автобусів не змінився. При цьому, найбільше автобусів, як і торік, випустив «Черкаський автобус» – 30 шт. На Чернігівському автозаводі виготовили 12 автобусів. По 9 автобусів зробили на ЗАЗі і Часівоярському заводі. На Богдані відзвітували про випуск 3 автобусів.

Виробництво комерційних автомобілів (без урахування АвтоКрАЗу, який перестав розкривати інформацію про своє виробництво з серпня 2016 року) збільшилося всього на 1 шт. Минулого місяця комерційні автомобілі випускали «Черкаський автобус» та «ЗАЗ» – 5 шт. і 1 шт. відповідно.

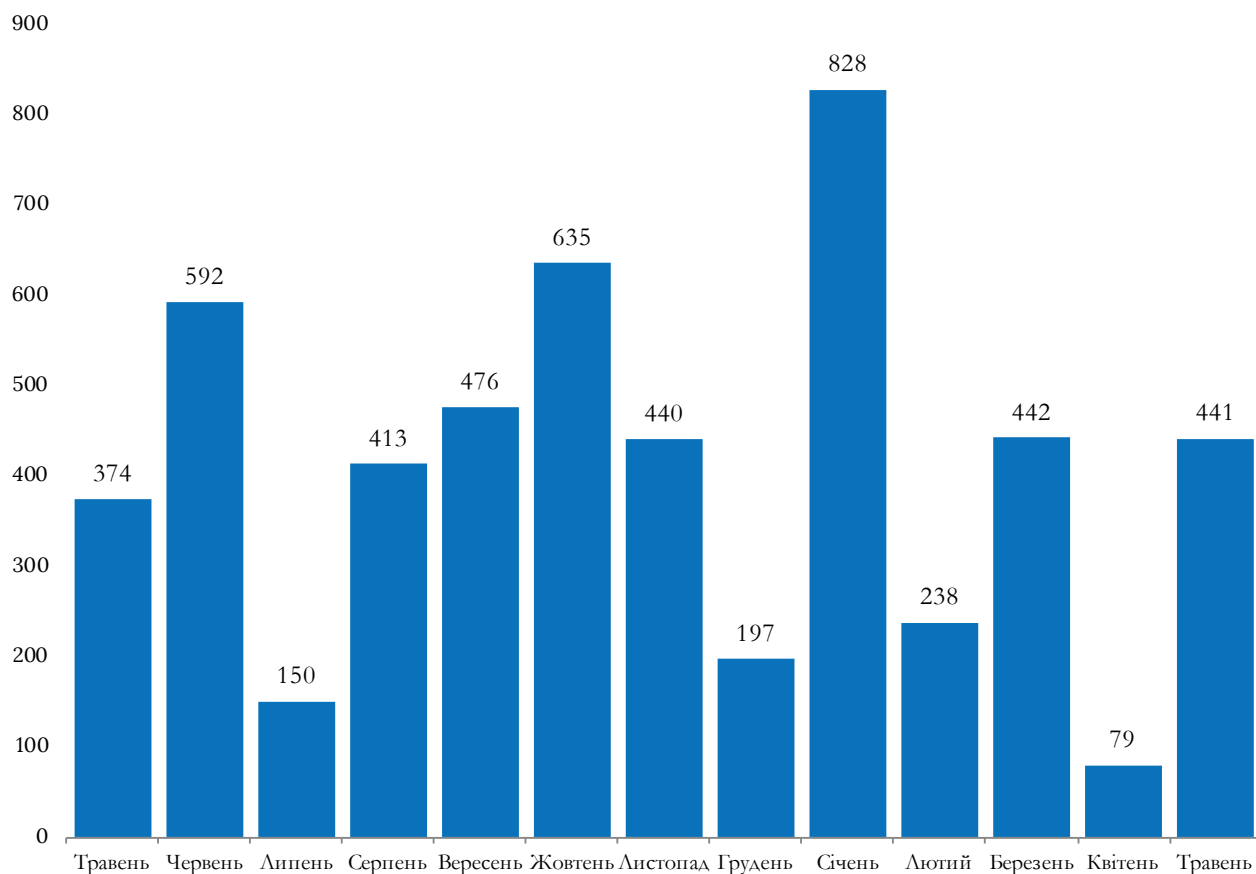
Всього з початку року в Україні було виготовлено 2390 од. автотранспортних засобів або на 25% менше ніж за перші п'ять місяців минулого року.

Легкових автомобілів – 2028 шт. (-26%);

Комерційних – 21 шт. (-80%);

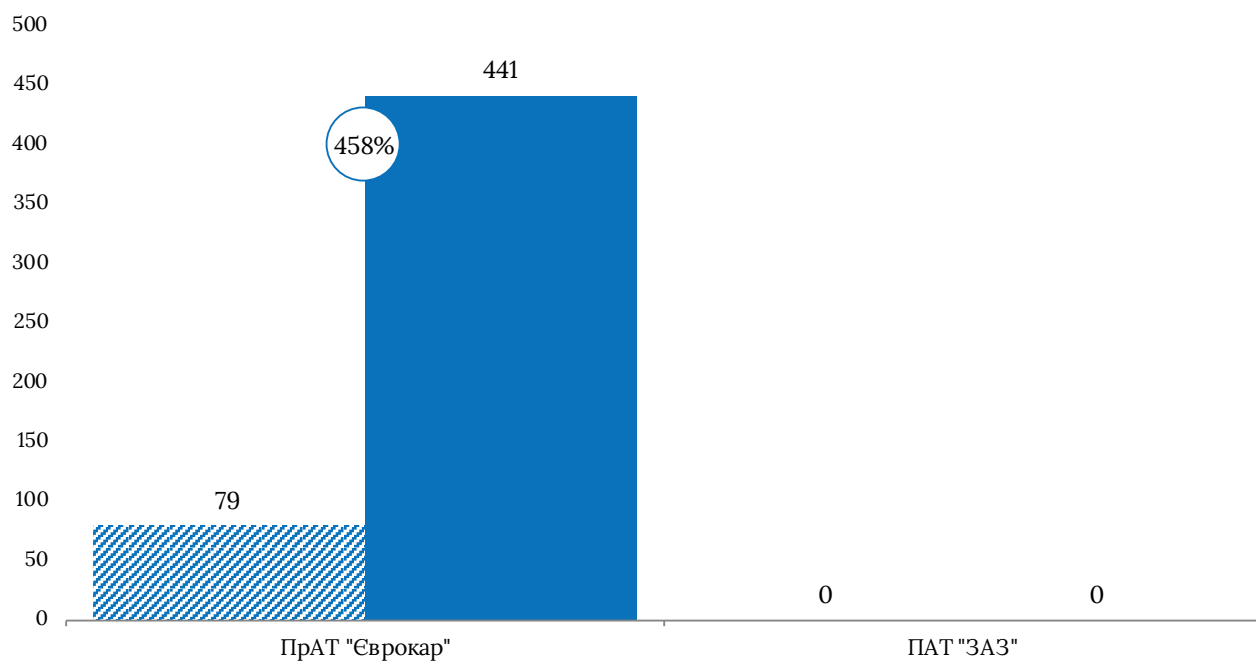
Автобусів – 341 шт. (+7%).

ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО



ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

(Квітень 2019 р. - травень 2019 р., шт. та % росту період до періоду)



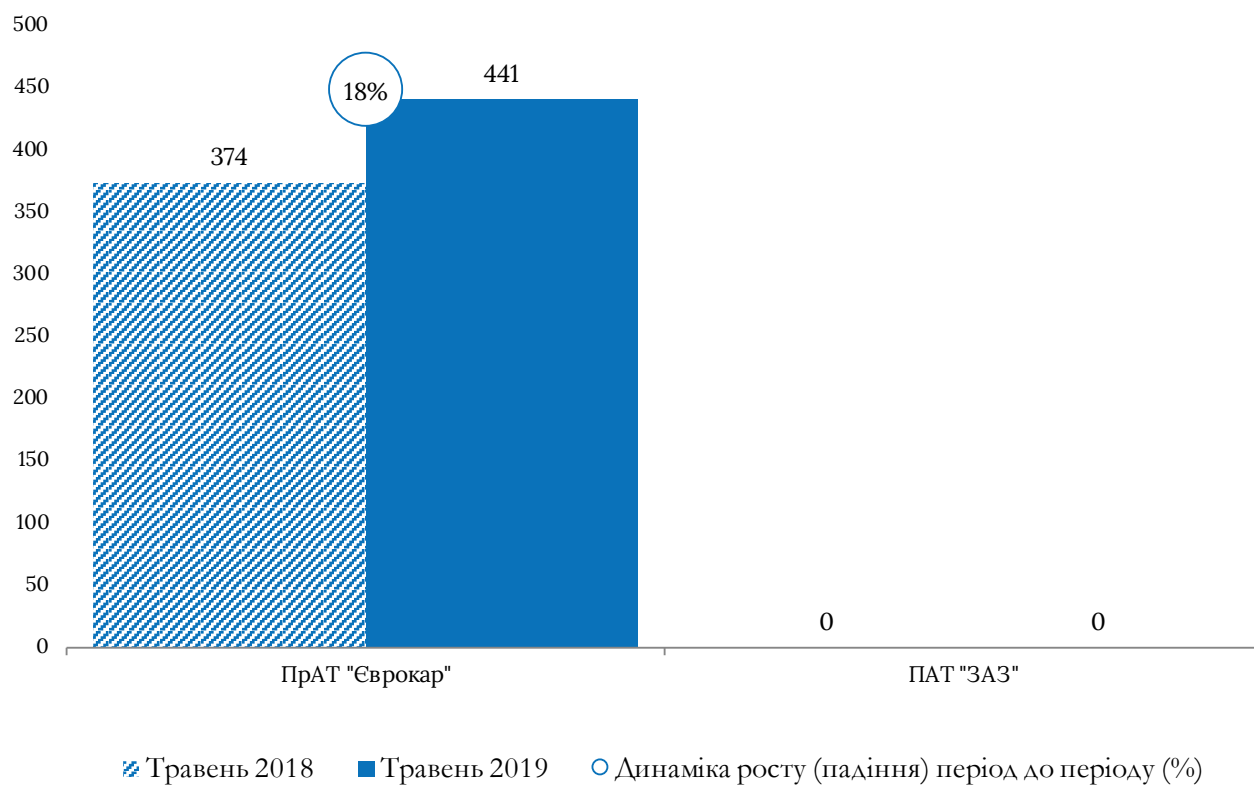
▨ Квітень 2019

■ Травень 2019

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

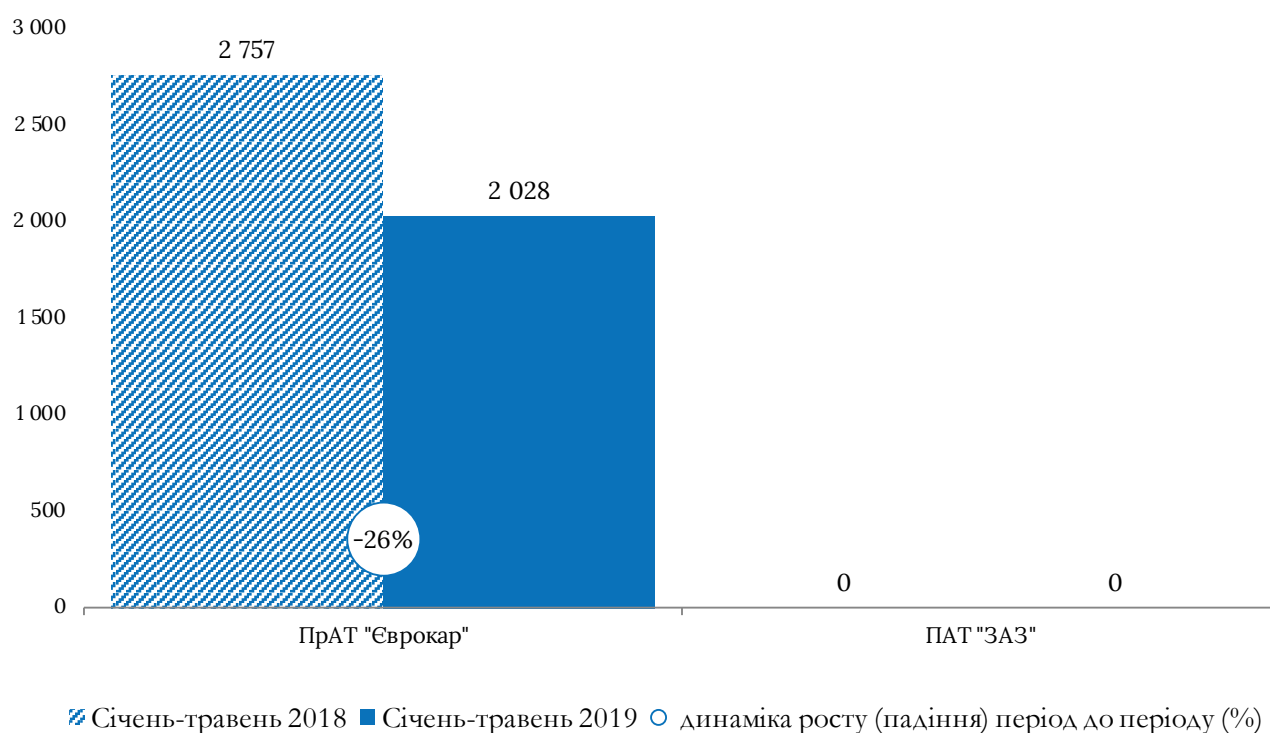
ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

(Травень 2018 р. - травень 2019 р., шт. та % росту період до періоду)

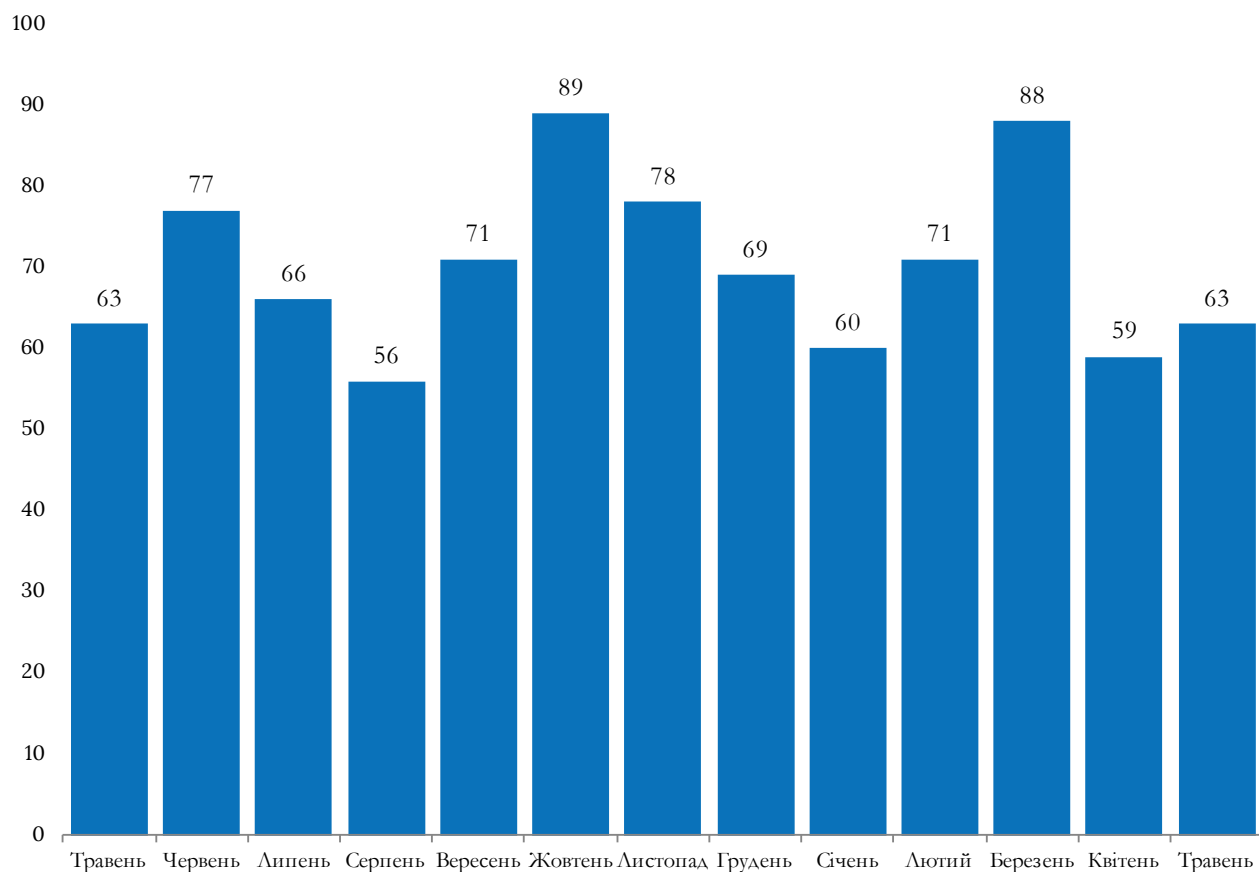


ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

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

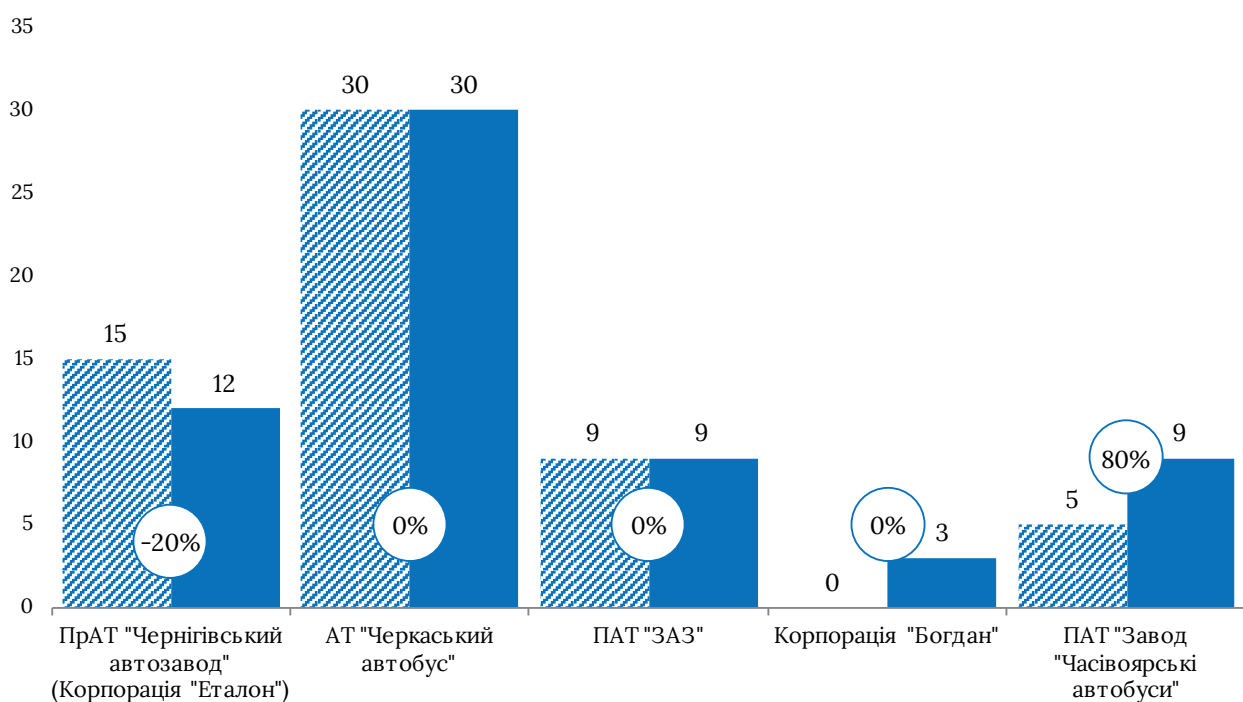


ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ



ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

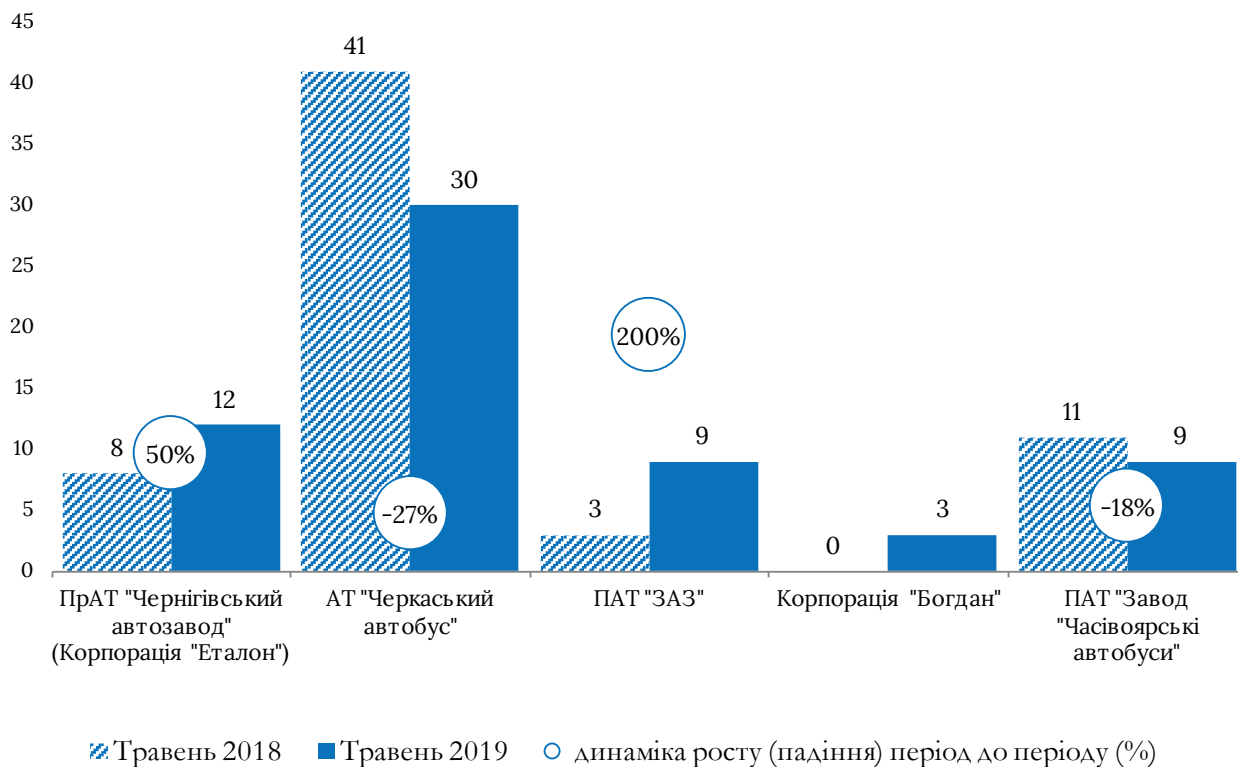
(Квітень 2019 - травень 2019, шт. та % росту період до періоду)



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

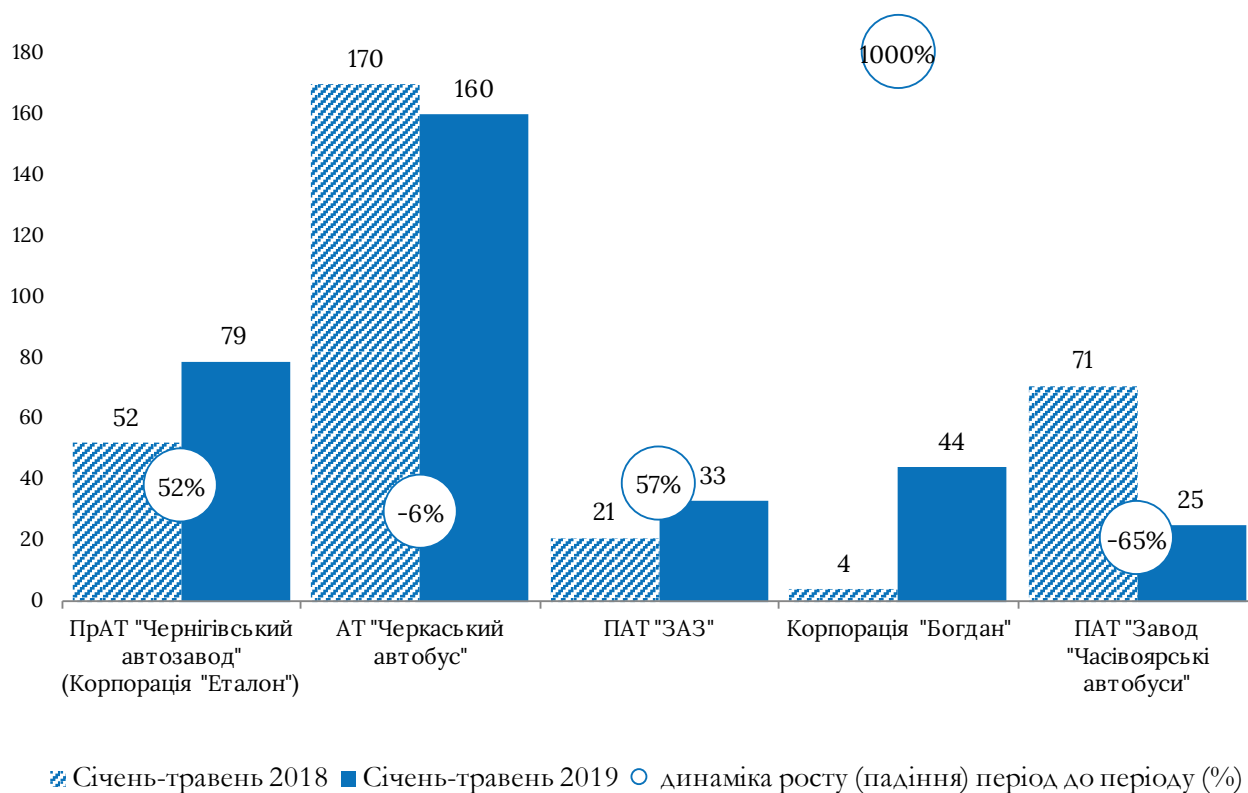
ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

(Травень 2018 - травень 2019, шт. та % росту період до періоду)

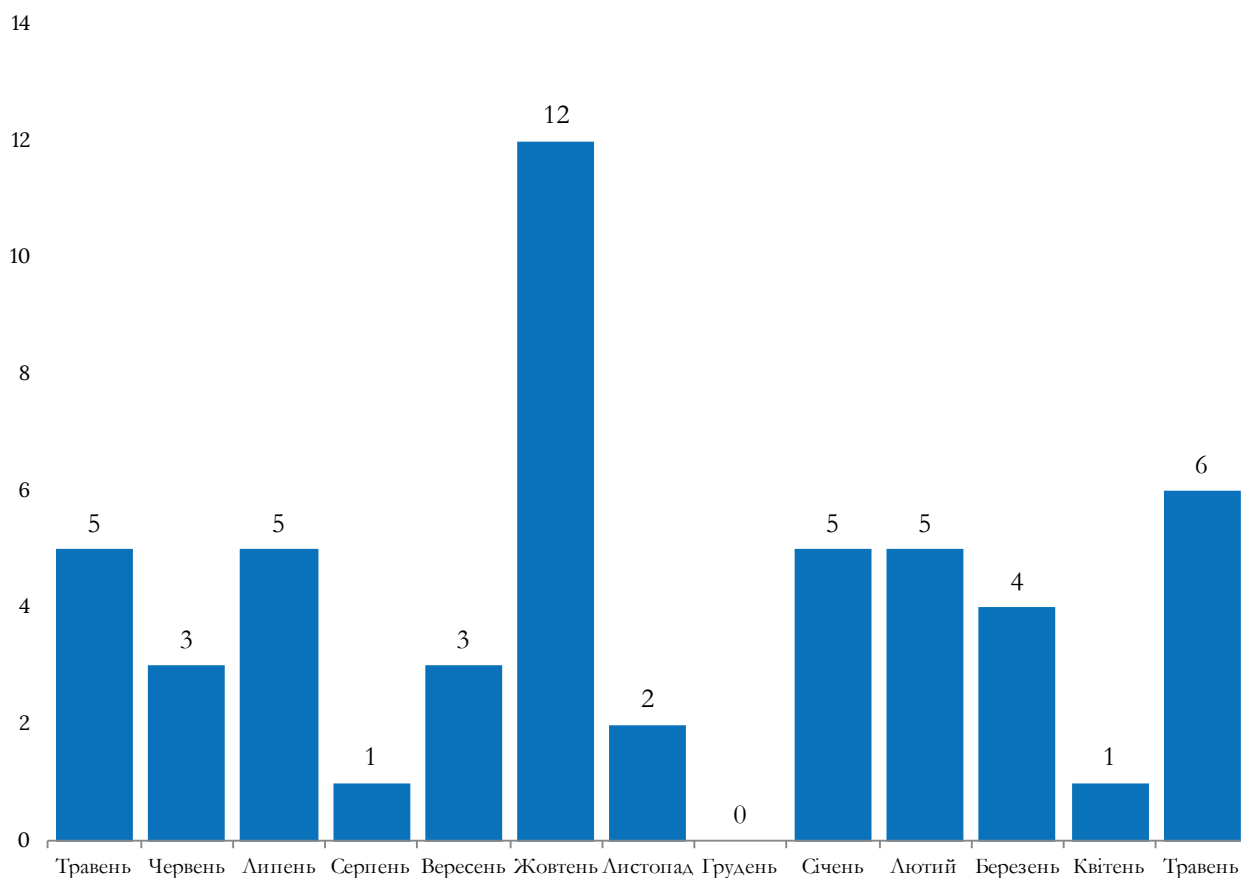


ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

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

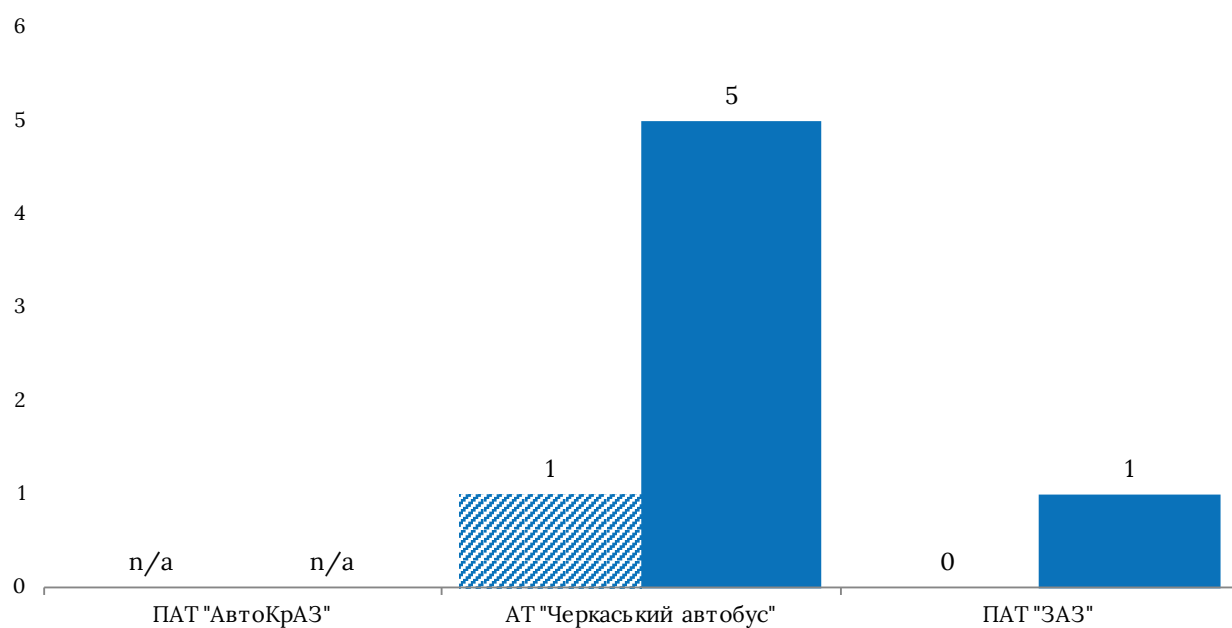


ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО



ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

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



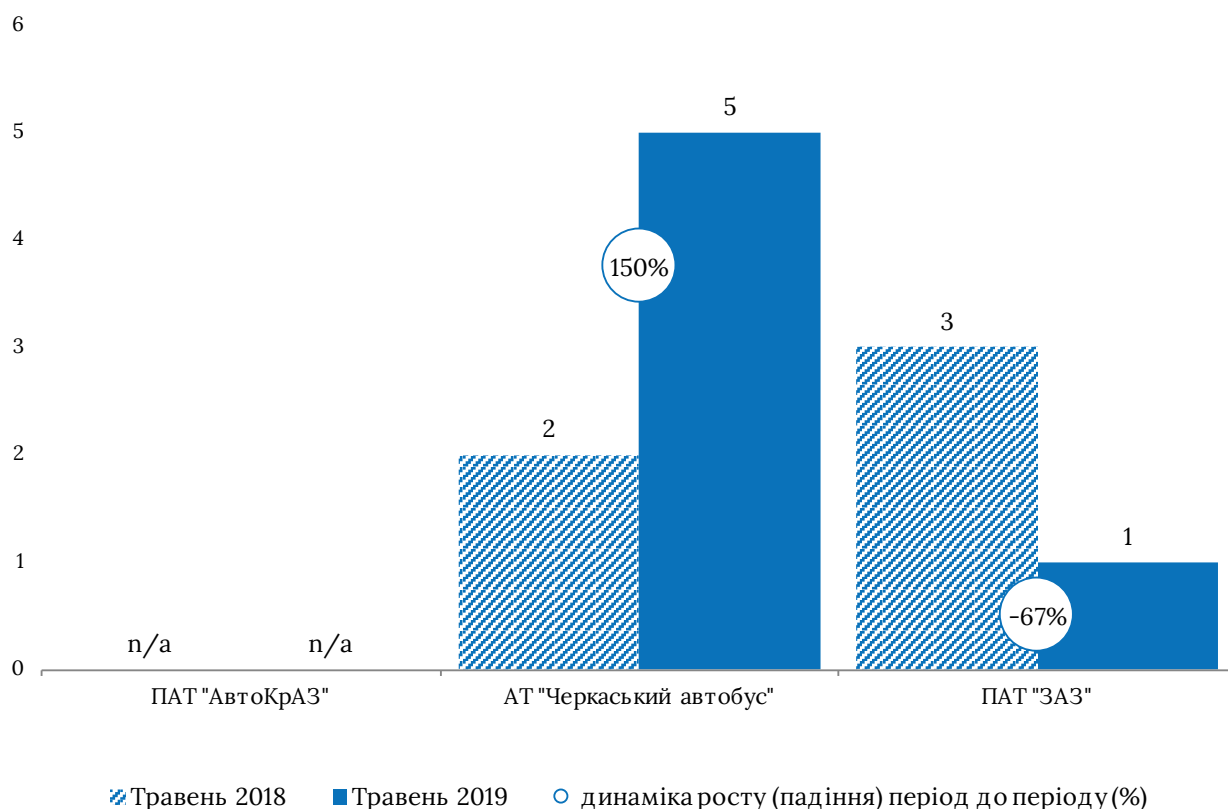
▨ Квітень 2019

■ Травень 2019

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

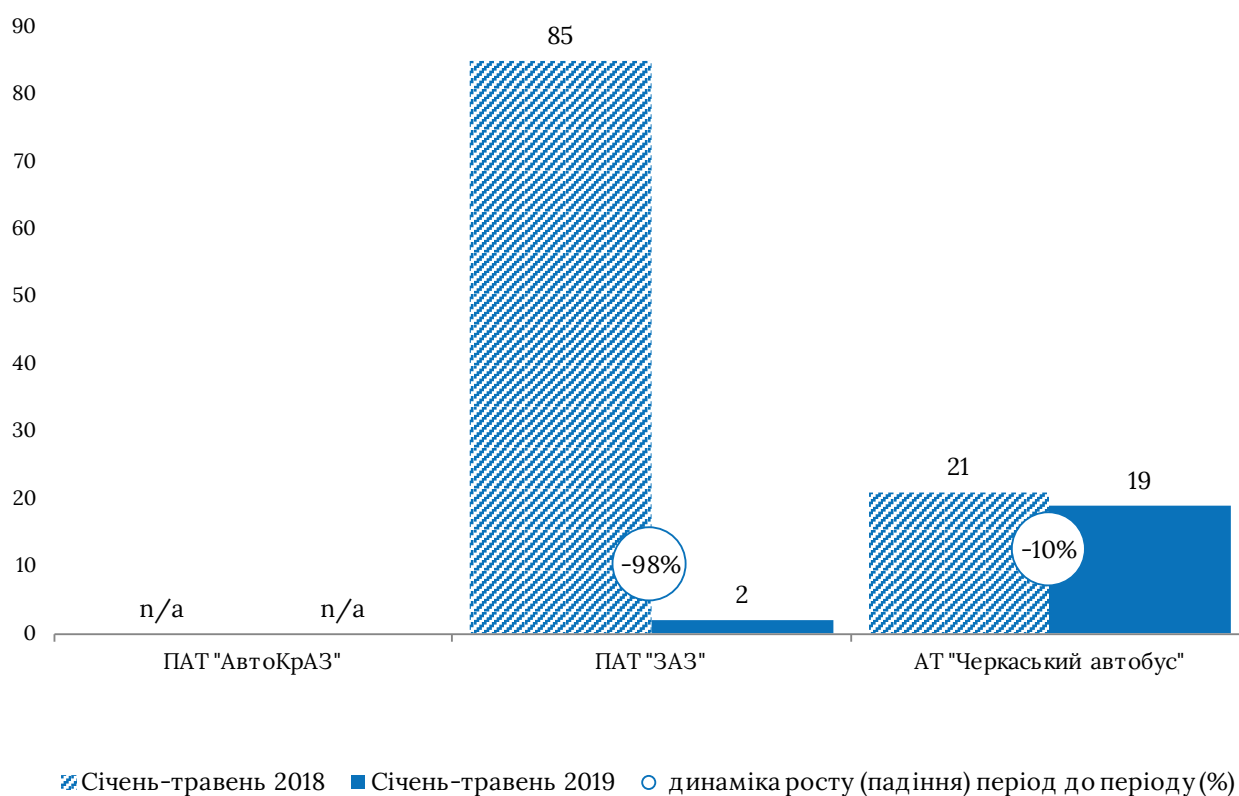
ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Травень 2018 - травень 2019, шт. та % росту період до періоду)



ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

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



ПРОДАЖІ

Як повідомляє AUTO-Consulting, в травні український авторинок виріс на 3,3% в порівнянні з минулим роком, але просів на 2,91% в порівнянні з квітнем. А ось в позиціях брендів за місяць відбулися просто тектонічні зміни.

Так, на 1-е місце в травні вийшла Toyota, яка зуміла за місяць наростити продажі на 26%. Друге місце було за Renault. А ось брендом №3 став Hyundai, з ростом майже на 30%. Показово, але саме зростання на такі порядки в травні забезпечував зміну диспозиції і для Volkswagen і Mitsubishi. Тепер Топ-10 найпопулярніших брендів змінилася до невпізнання. А утримати колишнє місце вдалося лише Nissan і Peugeot.

Нова безпрецедентна боротьба розгорнулася в травні і в сегменті Premium.

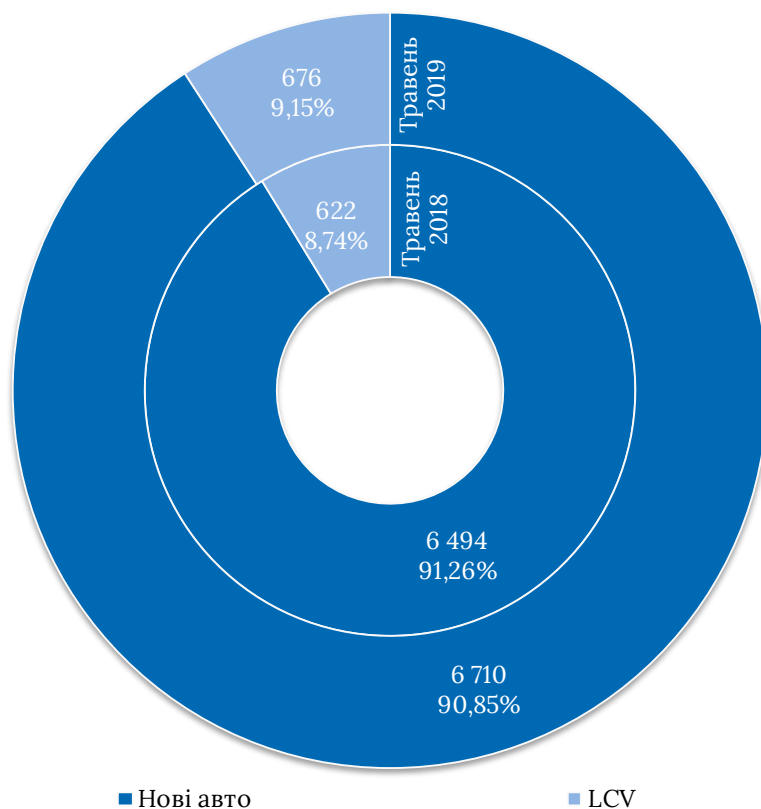
Тільки замість суто німецьких брендів за статус №1 в боротьбу включився і Lexus. У травні першість була за Mercedes-Benz, але бренд Lexus буквально наступає йому на п'яти, випередивши BMW. А ось Audi в травні фактично вибула з боротьби і показала найнижчі результати за останні роки.

Відзначимо також посилення позицій брендів PSA Group. Peugeot стабільно займає 9-е місце на ринку з часткою 3,5%, відновлюються і продажі Opel після перезапуску дилерської мережі. Один лише Citroen в травні знизив реалізацію на 22%, але утримує частку ринку більше 2%. У бюджетному сегменті спостерігається зростання інтересу до автомобілів Chery, Lada і Haval.

Сумарно, зусиллями всіх автодилерів вдалося реалізувати за 5 місяців 32051 новий легковий автомобіль, що на 0,5% менше, ніж роком раніше.

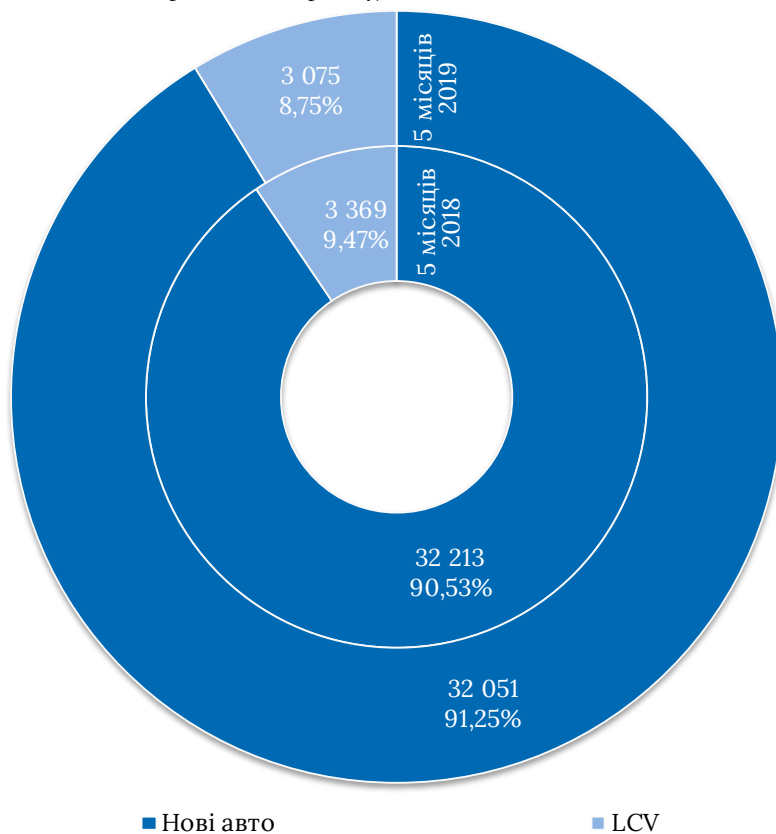
ПРОДАЖІ АВТО

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



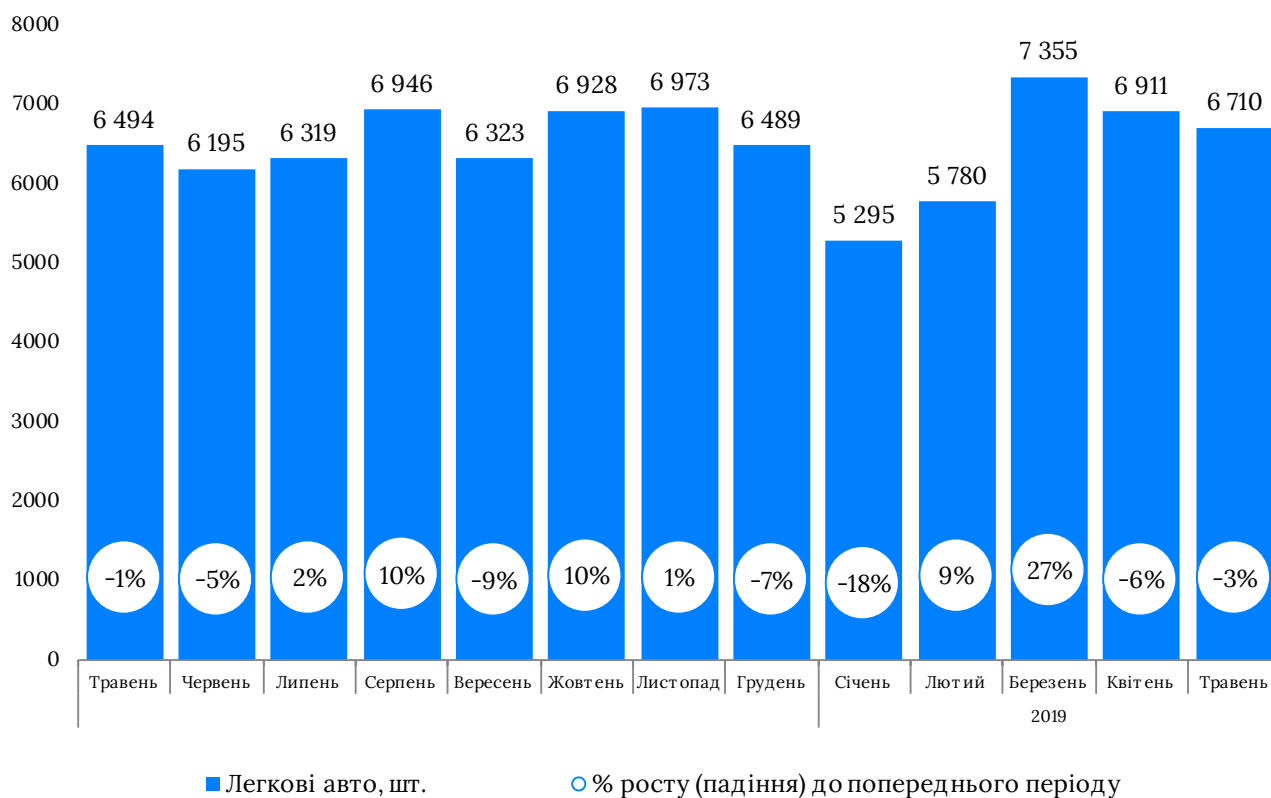
ПРОДАЖІ АВТО

(5 місяців 2019 р. та 5 місяців 2018 р., шт. та % ринку)



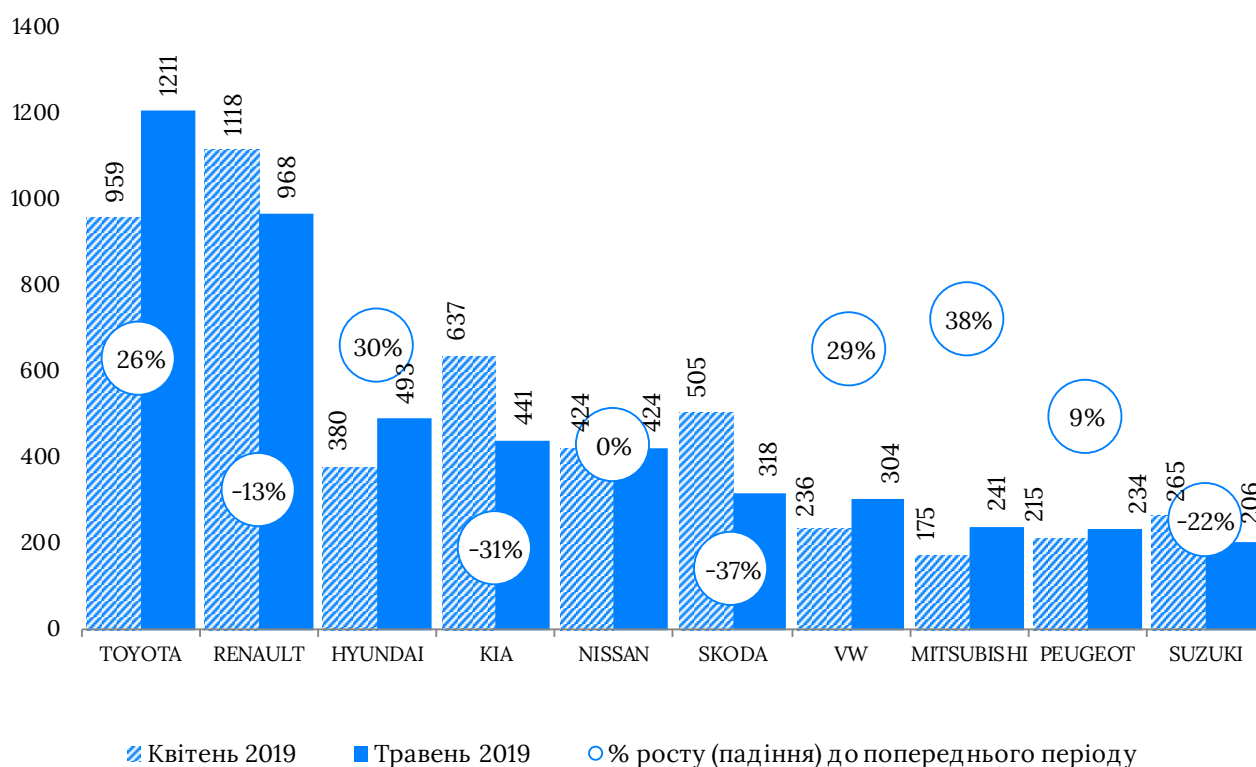
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(шт. та % росту до попереднього місяця)



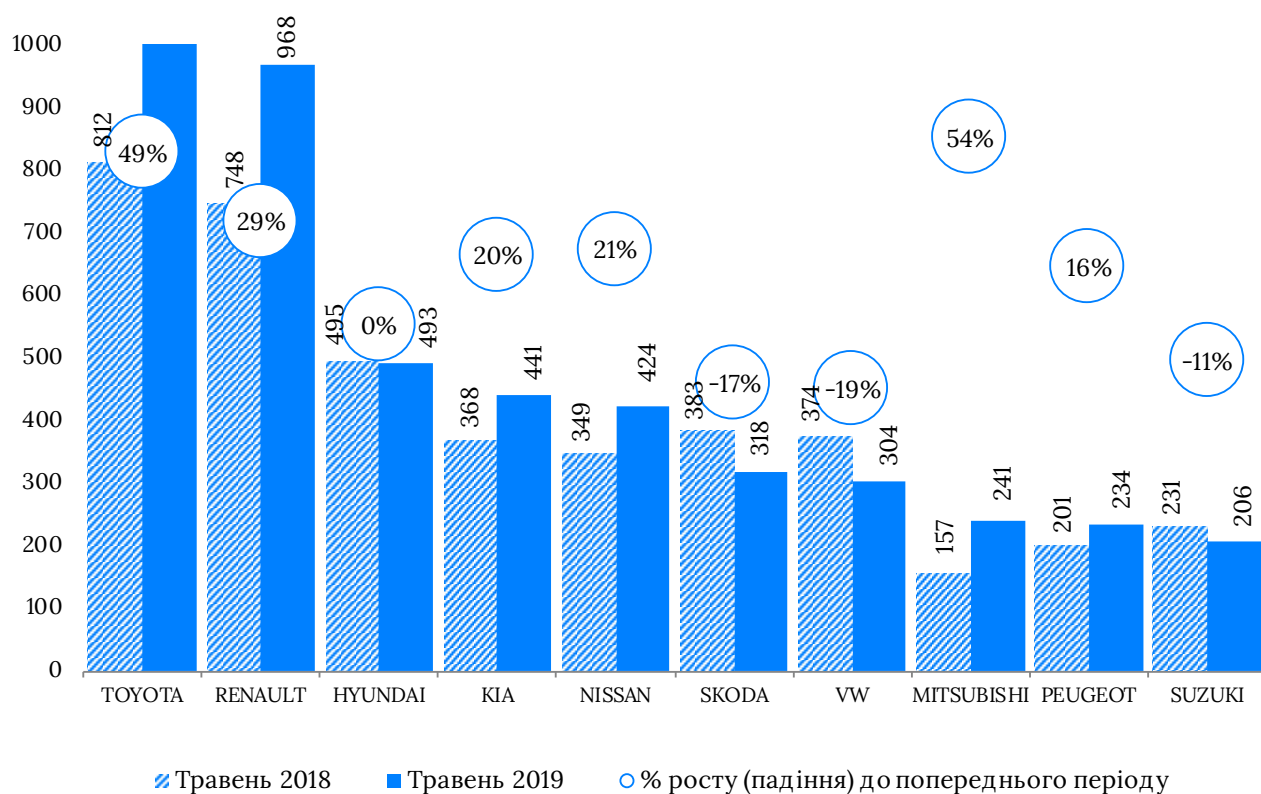
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

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



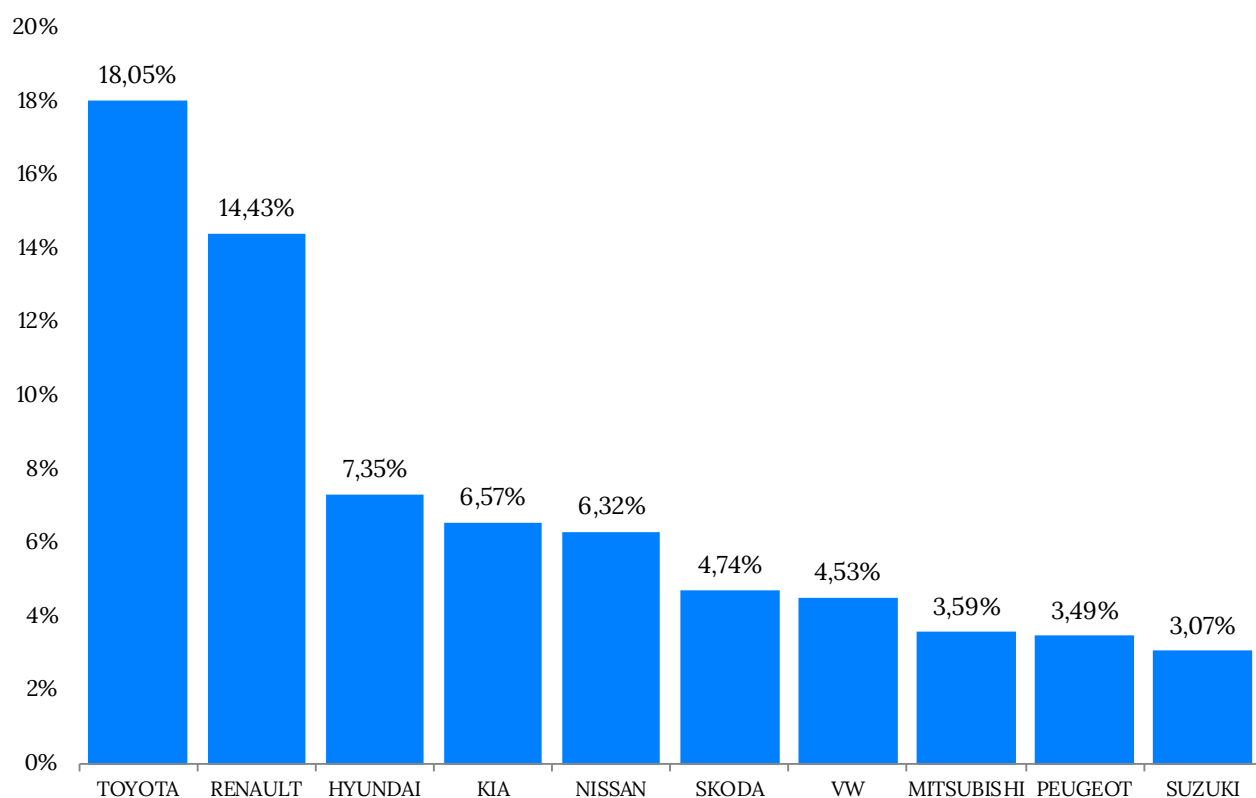
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

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



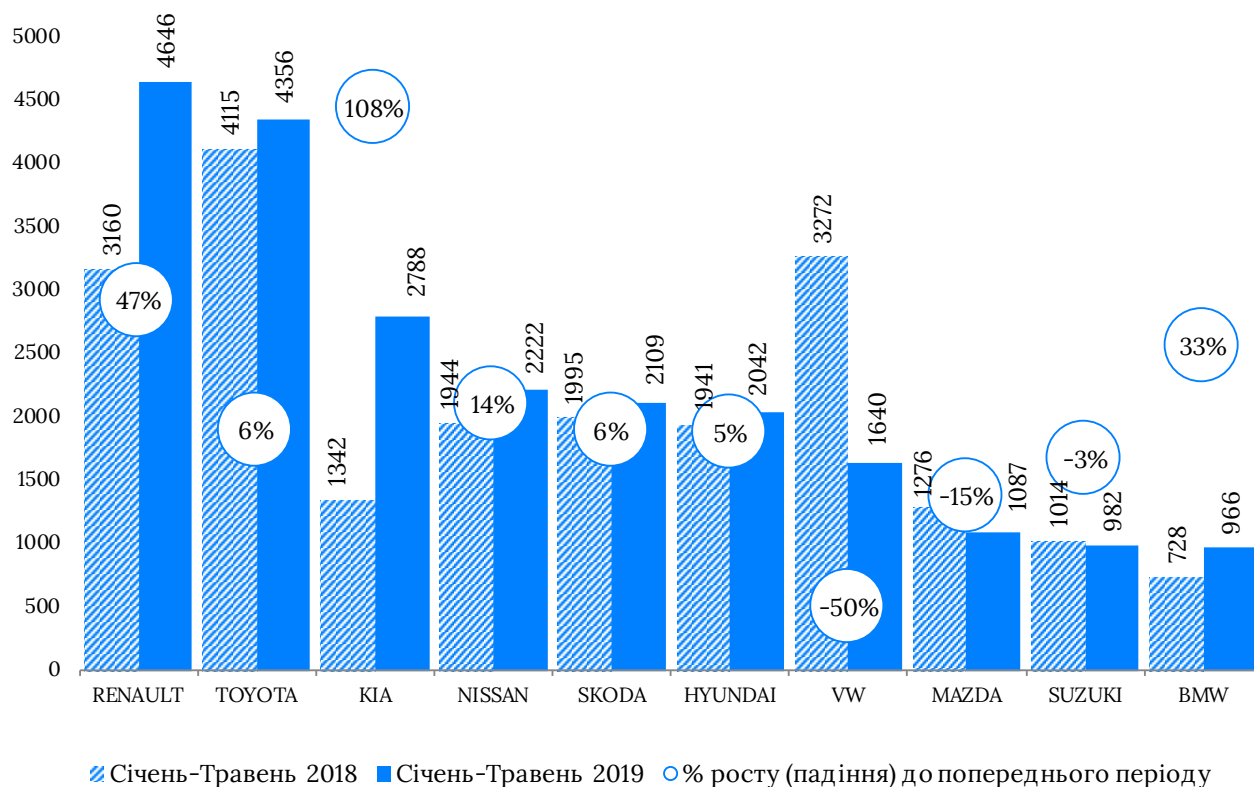
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(травень 2019, % від усіх проданих легкових авто)



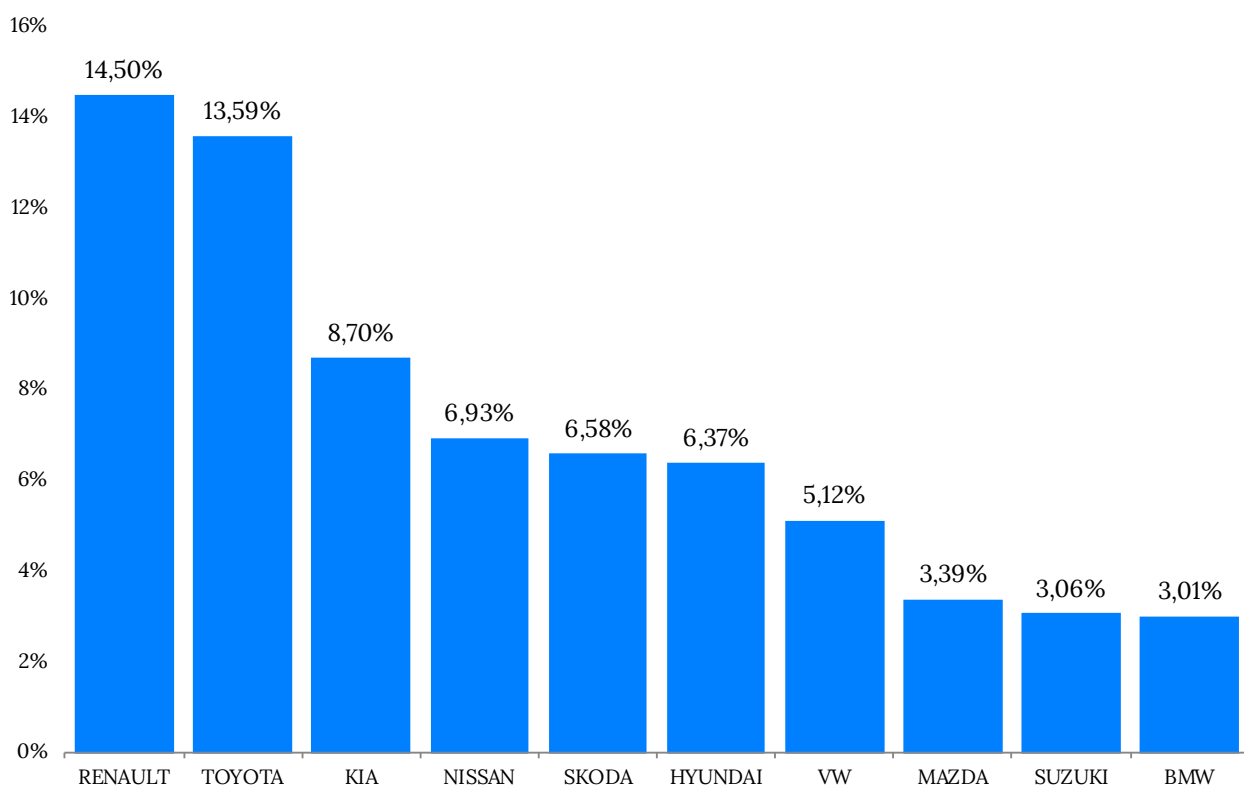
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

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



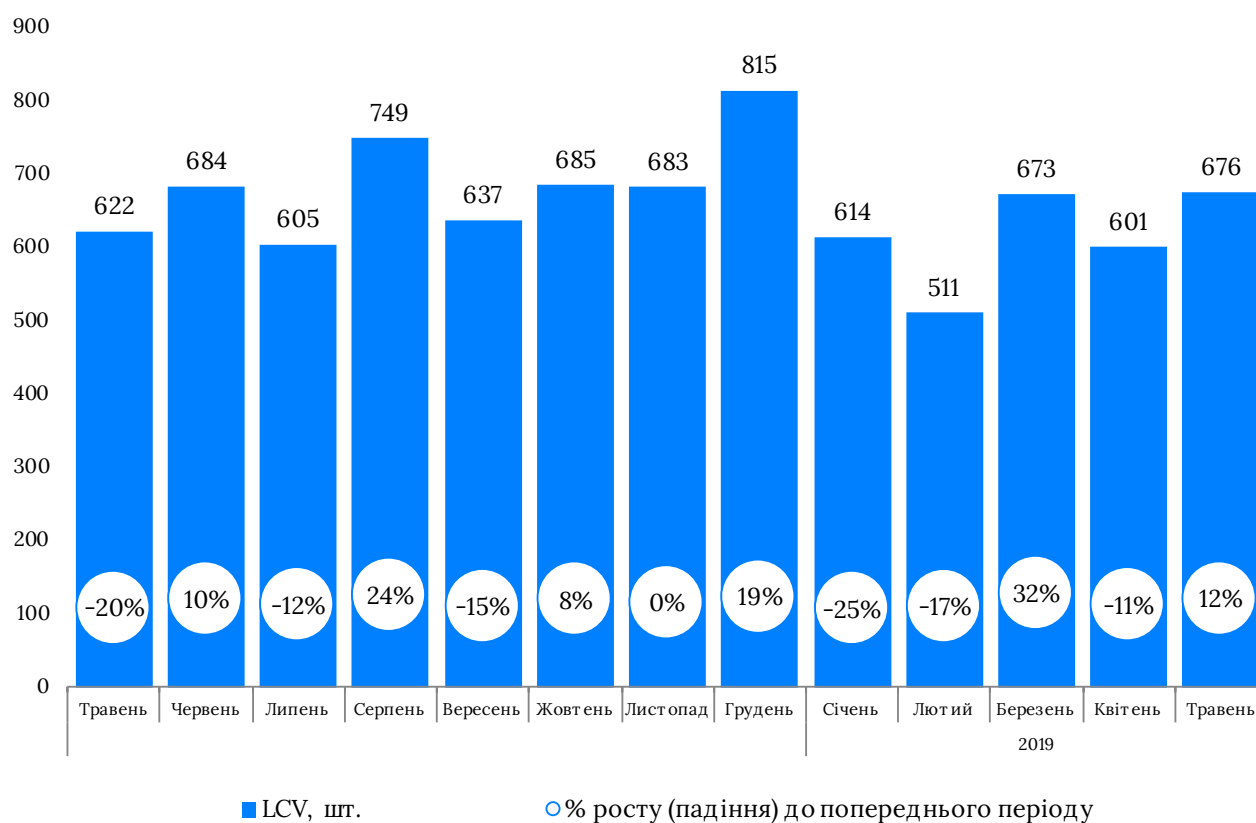
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

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



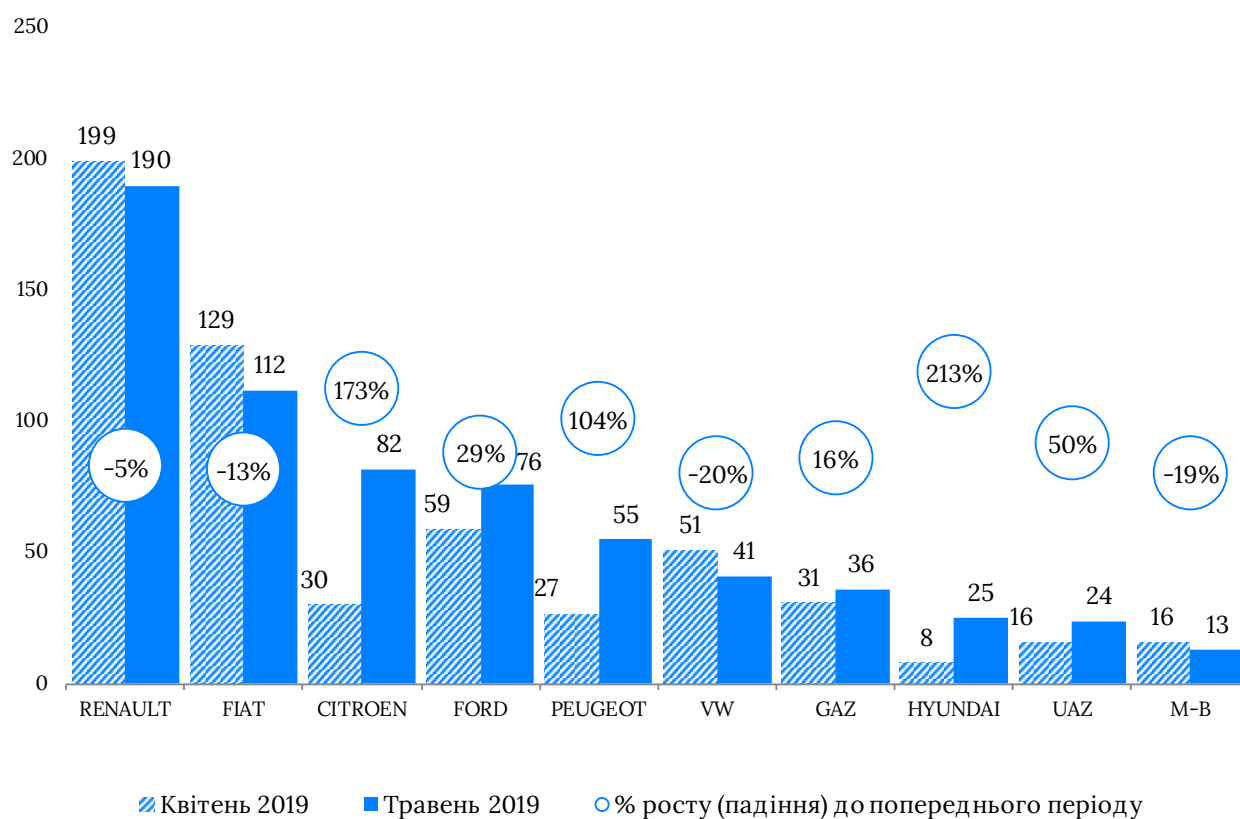
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(шт. та % росту до попереднього місяця)



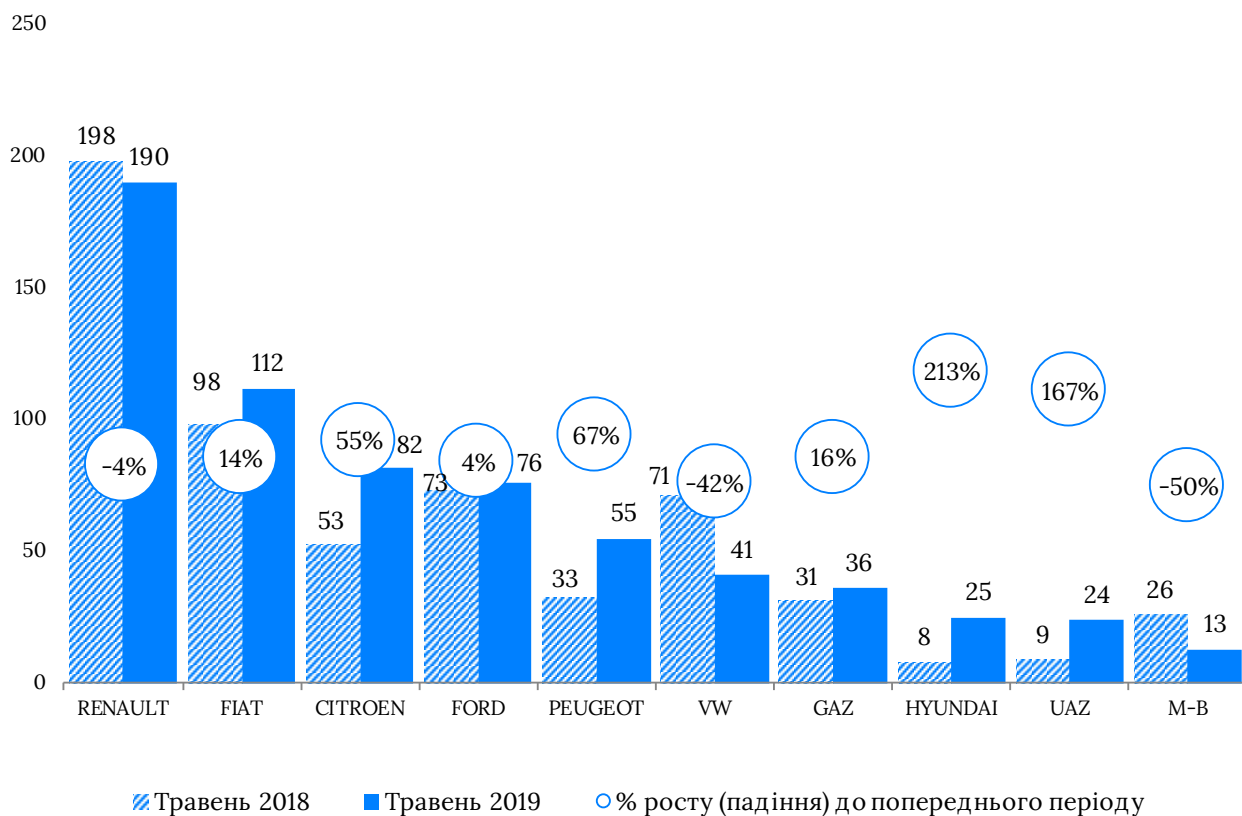
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

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



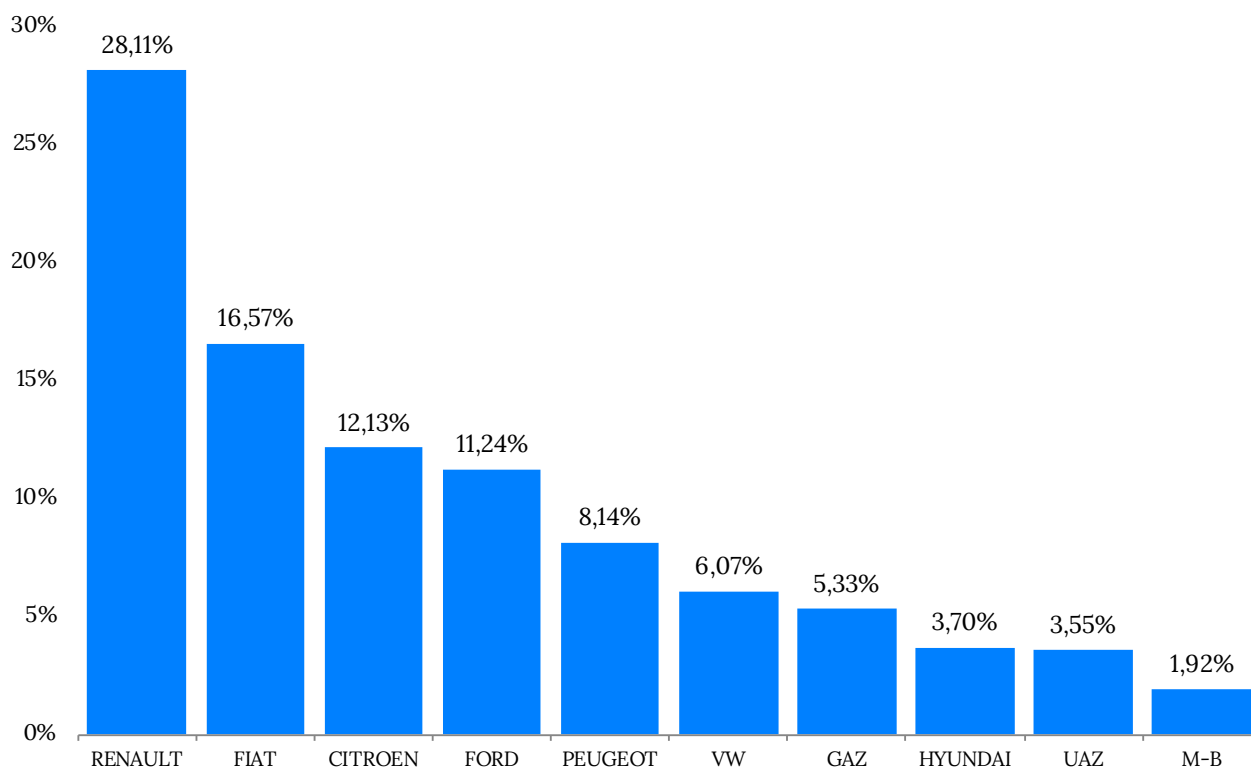
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

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



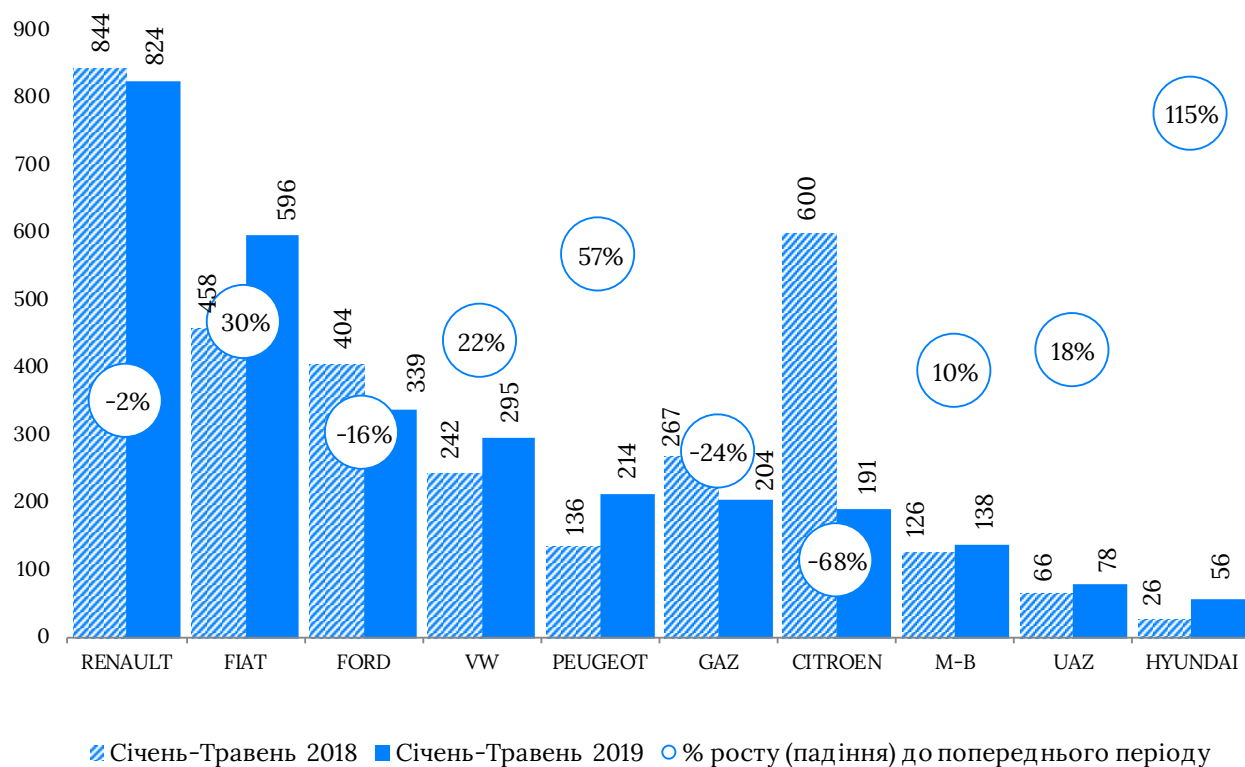
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(травень 2019, % від усіх проданих LCV)



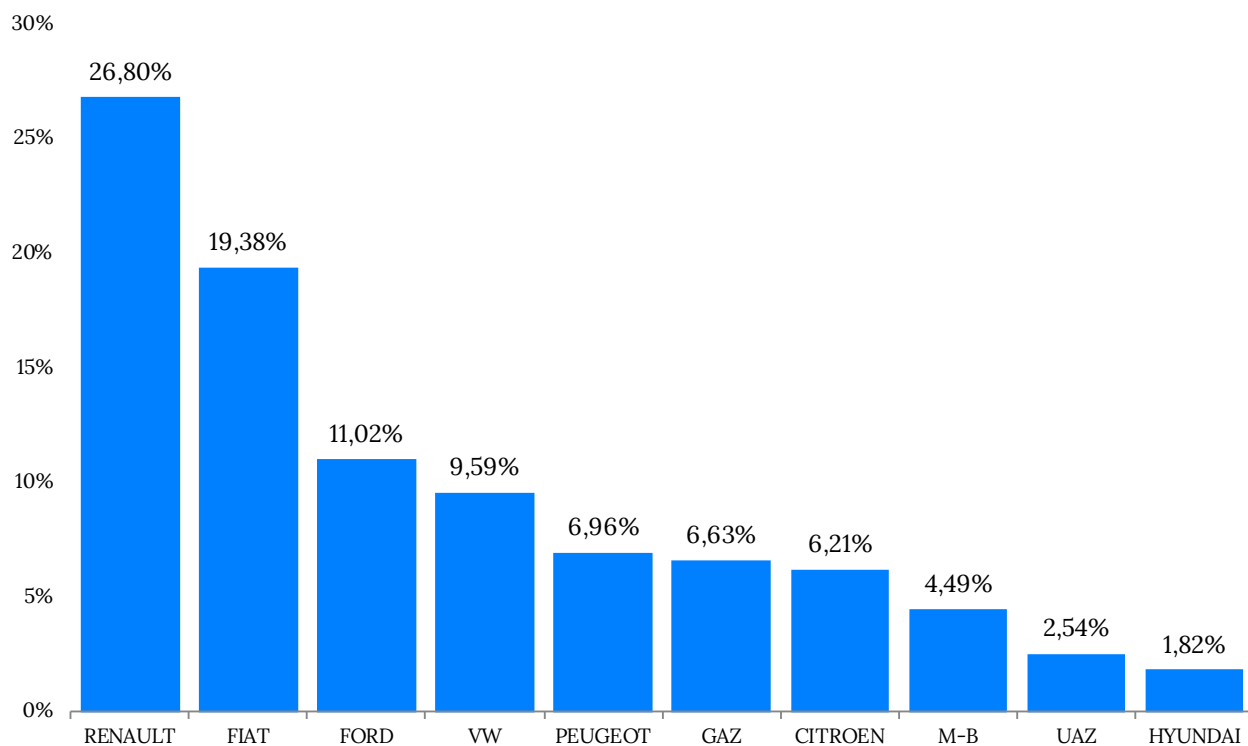
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

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



ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

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





Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

№6 (71) від 26.06.19

**Офіційне видання Федерації роботодавців
автомобільної галузі України**

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

Розповсюджується безкоштовно в електронному вигляді.