



ФЕДЕРАЦІЯ РОБОТОДАВЦІВ
АВТОМОБІЛЬНОЇ ГАЛУЗІ

100% Electric Review

AUTOMOTIVE INDUSTRY

ЗАХІД ЕПОХИ ДВЗ

Де і коли повністю заборонять автомобілі з дизельними і бензиновими двигунами?

КУРС НА ЕЛЕКТРОМОБІЛЬНІСТЬ

Як Європа стимулює ринок та де з'являться нові заводи?

ТРАНСФОРМАЦІЯ УКРАЇНИ

Інновації та виставка Plug-In
Ukraine 2019.



Review

AUTOMOTIVE INDUSTRY

№5 (70) від 31.05.19

**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.

Росповсюджується безкоштовно в електронному вигляді.

Фото на титульній сторінці: time.com

ЗАМІСТЬ ПЕРЕДМОВИ

Стрімка електрифікація транспорту неминуча, впевнені експерти. Через шість років ринок виросте в 10 разів, а електромобілі зрівняються за ціною з бензиновими.

У 2018 році в світі було продано більше 2 млн електромобілів. Згідно з новою доповіддю BloombergNEF, це тільки початок тотальної електрифікації транспорту. Експерти очікують, що продажі електромобілів будуть рости швидкими темпами: у 2025 році – 10 млн машин, в 2030 – 28 млн, а в 2040 – 56 млн, що складе 57% всього ринку.

Диктують свої правила у тенденціях розвитку автомобільної галузі і стрімкі темпи урбанізації. В ООН підраховали, що до 2050 року дві третини населення проживатиме в містах (для порівняння, сьогодні цей по-

казник складає трохи більше половини населення). Тож містам майбутнього потрібно буде ефективніше використовувати ресурси на кшталт енергії, вільного місця та часу, ніж сьогодні. А електричні автомобілі, автобуси та вантажівки можуть більш ніж посприяти втіленню цієї концепції в життя.

Тож світова автомобільна індустрія впевнено крокує в електромобільне майбутнє. Україна ж поки аналізує досвід та намагається імплементувати його до своїх реалій, поки що повільно, але впевнено і з великим бажанням слідувати глобальним трендам. Є великий потенціал розвитку та прогресивні ідеї. Але інструменти ефективного впровадження змін поки, на жаль, не використовуються на практиці.



ЗАХІД ЕПОХИ ДВЗ

Де і коли повністю заборонять автомобілі з дизельними і бензиновими двигунами?

Ті, хто вважає, що ера електрокарів ще дуже далеко, і автомобілі з ДВС будуть і надалі лідерами ринку продажів очевидно, помиляються. Насправді, від бензинових і дизельних авто багато хто буде змушений відмовитися, оскільки користувачі не зможуть виїхати на них за кордон, а з часом умови їх експлуатації стануть невігідними і в Україні. **AUTO-Consulting** з'ясував, коли і де, в першу чергу, це станеться, і склав «Календар чистих країн і міст».

І це вже не не припущення, не чутки, а реальні обмеження. І під заборону потрапляють вже не тільки дизелі, а й авто з бензиновими моторами. Всі автомобілі з ДВС крім гібридів. Та й існування гібридів – лише питання часу. Варто лише звернути увагу на досвід інших країн, наприклад, Голандії, у прийнятті виважених рішень щодо зміни тенденцій світового авторинку.

На початку травня влада **Амстердама** оголосила про те, що вже з 2030 року по місту буде заборонено їздити бензиновим і дизельним авто. Це всього 10 років на повну заміну автопарку. Залишаться тільки електромобілі і транспорт на водні. Як бачимо, навіть гібридам вже не проїхати.

Ця заборона була прийнята відповідно до

плану, схваленого міською владою столиці Нідерландів ще в 2017 році. Тоді ж було вирішено з 2020 року не допускати в місто транспорт з дизельними моторами, випущеними до 2005 р.

У минулому році влада **Ірландії** оголосила про намір заборонити на території країни продаж автомобілів з будь-якими ДВС, незалежно від типу палива. Правда, станеться це не так вже й швидко. Спочатку країна збиралася відмовитися від автомобілів з ДВС з 2040, однак ініціативна група, що складалася з мерів кількох міст країни запропонувала міністру з питань екології Майклу Гоуву прискорити введення плану заборони на 10 років, щоб зробити його більш ефективним. Тобто, повністю заборонити продаж авто з ДВС в Ірландії можуть вже в 2030 році.

У **Німеччині** влада поки-що просто закриває в'їзд до центрів деяких міст автомобілів з дизельними моторами. Це такі міста як Гамбург, Ессен, Берлін і Штутгарт. Під заборону потрапили всі: і легкові авто, і вантажівки, які здійснюють доставку товарів, якщо їх екологічний стандарт нижче Євро-5. Подібні кроки готується зробити влада в Каліфорнії, Індії та деяких районах Китаю.



У 2018-му Суд дозволив німецьким містам вводити повну або часткову заборону використання автомобілів з дизельним двигуном на своїй території. У список міст, які заявили про такі наміри, увійшли Штутгарт, Дюссельдорф, Гамбург і Мюнхен. Швидше за все, заборона буде поетапна: спочатку дороги закривають для машин, які відповідають стандартам Євро-4 і нижче, потім з вулиць приберуть і машини стандарту Євро-5. Рішення було пов'язано з серйозним перевищенням допустимих норм забруднення повітря оксидами азоту. Саме автомобілі на дизельному паливі дають велику кількість цих шкідливих для здоров'я хімічних сполук. Повністю легальними залишаються лише автомобілі з дизелем, які відповідають екологічним стандартам Євро-6. Таких на даний момент 2,7 мільйона по всій Німеччині.

Найоперативнішою серед «заборонень» могла стати **Норвегія**: там обмеження на продаж автомобілів з ДВЗ збиралися ввести вже з 2025 року. Однак, пізніше від заборонної політики влади країни відмовилися на користь іншої стратегії – заохочувати місцевих автовласників пересідати на електромобілі та гібриди за допомогою різноманітних пільг.

За прогнозами агентства Bloomberg, вже до 2025 року електрокари повинні коштувати дешевше автомобілів з ДВЗ за рахунок різкого зниження ціни на акумуляторні батареї. Тоді середня вартість електромобіля буде нижче психологічної позначки в \$30 тис. А до 2030

року – знизиться до \$ 26 тис.

У листопаді 2018 року, про введення заборони на продажі автомобілів з ДВЗ з 2030 року оголосило Міністерство національної інфраструктури, енергетики та водопостачання **Ізраїлю**. Для підвищення популярності електрокарів тут передбачено державне фінансування будівництва 2000 зарядних станцій.

З 2030 року **Швеції** заборонять продавати нові автомобілі з ДВЗ. Але ще раніше – в 2025 році це зроблять в Норвегії. А в Данії не тільки з 2030 року заборонять продаж автомобілів з ДВЗ, а й починаючи з 2035 року хочуть розпрощатися з гібридними авто. А до 2050 року мета Данії – повністю відмовитися від вичерпних видів палива і перейти на поновлювані джерела енергії.

Одними з останніх в Європі мають намір відмовитися від автомобілів з ДВЗ країни, які є великими їх автовиробниками. Це Німеччина, Франція і Великобританія. Тут поки не поспішають озвучувати кінцевих дат.

А ось на одному з найбільших зі світових автомобільних ринків – в США, вважають, що до 2040 року більшість транспортних засобів на дорогах Америки все ще будуть оснащені ДВЗ. З великою часткою ймовірності можна припустити, що подібна ситуація в далекому 2040-му буде і у нас – в Україні.



На сьогоднішній день, незважаючи на скасування всіх податків на імпортування електромобілів, їх сумарний парк в Україні становить всього 10 тисяч. При тому, що загальний парк транспортних засобів у нас в країні – близько 9 млн.шт.

Та і з зарядною інфраструктурою поки не все так оптимістично. Темпи введення в експлуатацію нових об'єктів явно не встигають за збільшенням електромобілів.

Календар чистих країн і міст

2018 р. – 28 німецьких міст заборонили в'їзд до центральної частини міста автомобілів, не відповідають нормам Євро-4.

2018 р. – в Porsche офіційно відмовилися від дизельних двигунів.

2019 р. – Німеччина закрила в'їзд в центр деяких міст автомобілів з дизельними моторами.

2019 р. – деякі райони Каліфорнії, Китаю і Індії заборонять в'їзд до центральної частини міст автомобілів з дизельними моторами.

2019 р. – Volvo Cars перестане розробляти нові ДВЗ.

2020 р. – Jaguar і Land Rover припинять виробництва авто з ДВЗ.

2020 р. – Амстердам заборонить в'їзд в місто дизельних авто, випущених до 2005 р.

2025 р. – у Норвегії вступить в силу заборона на продаж нових авто з ДВЗ.

2025 р. – Aston Martin планує припинити провадження авто з ДВЗ.

2025 р. – половина всіх Porsche буде з електромоторами.

2030 р. – Амстердам заборонить в'їзд в місто всіх автомобілів з ДВЗ.

2030 р. – у Швеції вступить в силу заборона на продаж нових авто з ДВЗ.

2030 р. – Ірландія планує заборонити продаж всіх автомобілів з ДВЗ (остаточне рішення не прийнято).

2030 р. – Данія введе заборону на продаж нових авто з ДВЗ. А Ізраїль введе заборону на продаж нових авто з ДВЗ.

2030 р. – Ісландія введе заборону на продаж нових авто з ДВЗ.

2030 р. – Індія, Китай введуть заборону на продаж нових авто з ДВЗ.

2032 р. – Шотландія введе заборону на продаж нових авто з ДВЗ.

2035 р. – Данія введе заборону на продаж гібридних авто

2040 р. – Німеччина, Великобританія, Франція, Іспанія введуть заборону на продаж нових авто з ДВЗ.

2050 р. – у Данії планують повністю перейти на відновлювані джерела енергії.



КУРС НА ЕЛЕКТРОМОБІЛЬНІСТЬ

Як Європа стимулює ринок та де з'являться нові заводи?

Нарешті є офіційне пояснення, чому не тільки в Україні, але і в Європі перехід на електроавто відбувається досить повільно, незважаючи на тренди. Виявилося, що справа не тільки в дефіциті зарядних станцій та розвитку інфраструктури. **AUTO-Consulting** з'ясував, як в Євросоюзі мають намір вирішувати цю проблему.

У країнах Євросоюзу мають намір повністю відмовитися від автомобілів з ДВЗ. Їх замінять гібриди і електрокари, на які у ЄС великі плани. Однак, поки цим планам суперечать низькі обсяги продажів електромобілів. І не тільки у нас в Україні, але і в ЄС поки не дуже швидко настає ера електромобільності.

Днями Європейська асоціація автовиробників (АСЕА) опублікувала дані дослідження за повний 2018 рік, що показують взаємозв'язок між доступністю електромобілів і ринковим попитом на них.

Аналіз цих даних демонструє залежність обсягів продажів автомобілів з електричним двигуном (ECV) від ВВП на душу населення в державах-членах ЄС.

Так, за даними АСЕА, країни з часткою ринку ECV менше 1% (а це половина всіх країн-членів ЄС), мають ВВП на душу населення нижче 29 000 євро. Зокрема, це Іспанія, Італія і

Греція, а також Латвія, Литва, Польща, Болгарія і Словаччина. У Латвії, наприклад, в минулому році було продано всього 93 електромобіля. А Польща має найнижчий рівень продажів електромобілів в ЄС, з часткою ринку ECV всього 0,2%.

Навпаки, частка ECV вище 3,5%, має місце тільки в країнах з ВВП більше 42 000 євро. Наприклад, таких, як Фінляндія, Нідерланди та Швеція.

Для довідки: в Україні ВВП в минулому році був менший \$3000. А за даними **AUTO-Consulting**, частка ринку електрокарів у нас в країні за підсумками продажів 2018 р складала для нових електромобілів – 0,69%. Для старих – 0,84%. І це, насправді, фантастичний результат, якщо порівняти частку ринку і ВВП України з Латвією або Польщею.

В цілому по ЄС в 2018 році тільки 2% всіх нових зареєстрованих легкових автомобілів були електричними.

Але в ЄС не збираються миритися з ситуацією, що склалася. Адже зовсім недавно тут затвердили новий регламент щодо викидів CO² для легкових автомобілів. Відповідно до нього, цільові показники скорочення CO² до 2025 р повинні стати менше на 15%. А до 2030 року – на 37,5%.



Так звана Гігафабрика, з виробництва акумуляторів, буде заснована в Шеллефтео на півночі Швеції. У цьому регіоні розташований сировинний і гірничодобувний кластер, який має довгу історію виробництва та переробки. А сам завод в своїх виробничих процесах буде використовувати 100% поновлювану енергію.

Northvolt Ett стане основною виробничою площадкою Northvolt. Тут будуть розміщуватися активні матеріали, збірка осередків, переробка та допоміжні матеріали. Будівництво заводу завершать у 2020 році. Повна виробнича потужність Northvolt Ett – 32 ГВтч батареї в рік. І як стверджують, це будуть самі екологічно чисті акумулятори в світі.

На жаль, немає України і серед потенційних претендентів на будівництво нового заводу VW. Це мультибрендове автоскладальне підприємство німці хочуть розмістити в Східній Європі. Завод повинен збільшити виробничі потужності Volkswagen після 2022 року. Поки серед претендентів на будівництво цього підприємства Болгарія, Сербія і Туреччина.

Щоб протистояти в конкурентній боротьбі з Tesla, Volkswagen планує побудувати 2 заводи з виробництва електрокарів в Китаї. В цілому вони будуть виробляти 600 000 автомобілів в рік. Ці моделі авто базуються на спеціалізованій платформі для електромобілів MEB.

Нові китайські підприємства запрацюють че-

рез кілька місяців після відкриття підприємства з випуску електрокарів в німецькому Цвікау в кінці нинішнього року. Його потужність – 330 000 автомобілів в рік. Таким чином, в цілому VW буде виробляти близько 1 млн. електромобілів на рік.

VW планує до 2028 року випустити близько 70 моделей з електромоторами для своїх 12 автомобільних брендів і виготовити 22 млн. електромобілів протягом наступного десятиліття. Німеччині, але поки конкретики немає.

Тим часом, за словами Ілона Маска, Tesla вивчає питання випуску своїх електромобілів в Німеччині, але поки конкретики немає.

Яке відношення має Україна до китайських заводів VW? На перший погляд, – ніякого. Але, по-перше, здорова конкуренція (між Tesla і VW) завжди йде на користь споживачам, так як підвищує якість і знижує ціну. А по-друге, як показує практика, китайці дуже швидко вчаться, і роблять власні, ще більш дешеві «клони» тих моделей автомобілів, які виробляють у них міжнародні автогіганти. Не виключено, що і ці «клони» доберуться до України.

Тоді продажі електрокарів можуть вирости і в нашій країні, незважаючи на низький показник ВВП. І можна допомогти цьому процесу, використовуючи досвід європейських країн зі стимулювання розвитку електричного транспорту.

Відповідати таким жорстким критеріям багато автомобілів з традиційними ДВС уже не зможуть.

Але для досягнення цих цілей урядам країн ЄС необхідно не тільки інвестувати в зарядну інфраструктуру, вважають в АСЕА. Необхідно створити значущі і стійкі стимули для того, щоб спонукати більшу кількість споживачів перейти на електротягу. Сьогодні фіскальні заходи зі стимулювання продажів електромобілів доступні практично у всіх державах-членах ЄС. Але, характер і грошовий вираз цих вигод сильно розрізняються в різних країнах.

Більшість надають прості податкові пільги або пільги при експлуатації електромобілів. І тільки 12 країн-членів ЄС пропонують премії або преміальні платежі для покупців електричних транспортних засобів. В Україні, як відомо, пільги на електрокари виражаються в їх безподатковому імпорті. Що, за мірками ЄС, є недостатнім стимулом для потенційних покупців.

Ще один напрямок підвищення продажів ЕСV – здешевлення вартості самих електрокарів. Як відомо, значну частину їх ціни становить вартість акумуляторних батарей.

Щоб зробити електромобілі дешевше, в Європі мають намір побудувати власний завод з їх виробництва. Минулого тижня Європейський інвестиційний банк дав свою принципову угоду на підтримку фінансування (350 млн євро) першого в Європі власного заводу з виробництва літій-іонних акумуляторних батарей Northvolt Ett в Швеції.

Так, АСЕА випустила новий огляд стимулів для власників електромобілів на всій території Європейського Союзу.

«Стимули для електричних транспортних засобів наразі застосовуються в багатьох європейських країнах. В основному вони полягають у зниженні податків, а також у пільгах, як в Австрії або Німеччині, або у преміальних виплатах для покупців електромобілів, як у Франції і Великобританії», – каже президент асоціації Дітер Цетше.

Які ж стимули впроваджує Європа?

Австрія

Електричні транспортні засоби звільняються

від податку на паливо і від щомісячного транспортного збору. Існують також додаткові стимули, надані місцевими органами влади.

Бельгія

У Фландрії електромобілі і гібриди, які випускають не більше 50 г вуглекислого газу на кілометр, звільняються від реєстраційного податку. Крім того, електромобілі мають найнижчі ставки річного податку в усіх трьох регіонах країни.

Обсяг вирахування з доходу компаній витрат, пов'язаних з використанням автомобілів, становить 120% для повністю електричних транспортних засобів, та 100% для транспортних засобів, що випускають від 1 до 60 г вуглекислого газу на км. Якщо ж понад 60 г – то обсяг відрахування прогресивно знижується з 90% до 50%.

Болгарія

Електричні автомобілі звільняються від щорічного платежу.

Греція

Електричні та гібридні транспортні засоби звільняються від сплати податку на реєстрацію, податку на розкіш і податку на розкішний спосіб життя. Електромобілі та гібридні автомобілі (з робочим об'ємом двигуна до 1,549л) також звільняються від щорічного збору.

Данія

Електричні автомобілі і фургони звільняються від реєстраційного податку. Водневі та авто на паливних елементах звільняються від цього податку до кінця 2018 року.

З електромобілів не стягується щорічний податок на авто, що належать компаніям. Гібридні транспортні засоби, викиди яких менше 110 г/км, звільняються від цього податку протягом перших двох років після реєстрації

Латвія

Електричні транспортні засоби звільняються від сплати податку на реєстрацію і сплачують найменшу суму (€10) податку на автомобілі компаній.

Люксембург

Електричні транспортні засоби сплачують мінімальну ставку (€30) річного автомобільного збору.

- 40 тис крон (близько €4400) для автомобілів з нульовим рівнем викидів (електромобілі).

Німеччина

Електромобілі звільняються від щорічного податку строком на десять років з моменту їх першої реєстрації.

З червня також сплачується €4000 за цілком електричні транспортні засоби і €3000 за плагін-гібриди.

Нідерланди

Електричні транспортні засоби звільняються від реєстраційного податку.

Транспортні засоби, викиди яких не більше 50 г вуглекислого газу на км, звільнені від щорічного автомобільного збору.

Португалія

Електромобілі звільняються від реєстраційного податку і від щорічного збору. Гібридні транспортні засоби сплачують тільки 25% податку на реєстрацію.

Іспанія

Основні місцеві органи влади (наприклад, Мадрид, Барселона, Сарагоса, Валенсія і т.д.) знижують щорічний автомобільний збір для електричних і економних автомобілів на 75%.

Ірландія

До грудня 2016 року, електричні транспортні засоби звільняються від податку на реєстрацію транспорту до, щонайбільше, €5000. Для під'єднаних гібридів максимальна знижка становить €2500. Для звичайних гібридних транспортних засобів та інших альтернативних транспортних засобів максимальна знижка становить €1500. Крім того, покупці електричних і гібридних транспортних засобів можуть отримати премію в розмірі до €5000.

Електричні транспортні засоби сплачують мінімальну ставку (€120) дорожнього податку.

Італія

У багатьох регіонах електромобілі звільняються

від щорічного податку протягом п'яти років з дати першої реєстрації.

Після закінчення цього п'ятирічного періоду ставка податку є нижчою порівняно з еквівалентними бензиновими транспортними засобами на 75%.

Сполучене Королівство

Транспортні засоби з викидами нижче 100 г на км звільняються від щорічного автомобільного збору, в той час як інші автомобілі на альтернативному паливі отримують тут тільки £10 знижки.

З 1 квітня 2010 року чисті електромобілі звільняються від податку на автомобілі компаній, в той час як всі машини з викидами вуглекислого газу нижче 50 г/км сплачують 5% за податковий рік 2015/2016.

Премія за купівлю під'єднаного авто складає до £4,500.

Таким чином, у світі робляться активні кроки для підготовки і впровадження безпілотного транспорту, як того вимагають нові технології.

Румунія

Електромобілі та гібриди звільняються від сплати податку на реєстрацію.

Електромобілі звільняються від щорічного автомобільного збору.

Словаччина

Електромобілі звільняються від щорічного автомобільного збору. Для гібридних автомобілів скорочено щорічний збір на 50%.

Швеція

Премія надається на купівлю нового електричного або гібридного електричного транспортного засобу:

- 20 тис крон (близько €2200) – для автомобілів з рівнем викидів вуглекислого газу від 1 до 50 г на км (під'єднані гібриди).
- 40 тис крон (близько €4400) для автомобілів з нульовим рівнем викидів (електромобілі).

Також на 5 років звільняються від щорічного податку всі «зелені» автомобілі (електромобілі, а також під'єднані гібриди, що споживають не більше 37 кВт-год електричної енергії на 100 км).



Для електромобілів та гібридів знижено також податок на автомобілі компаній.

Чехія

Електричні, гібридні та інші авто на альтернативному паливі звільняються від дорожнього податку (цей податок стягується з автомобілів, що використовуються лише для ділових цілей).

Фінляндія

Цілоком електричні транспортні засоби платять мінімальну ставку реєстраційного податку, який вираховується виходячи з викидів вуглекислого газу.

Франція

Регіони мають можливість звільнити від реєстраційного податку (або цілоком, або на 50%) альтернативні транспортні засоби (тобто, електричні, гібриди, автомобілі на природному газі, зрідженому газі і спирті).

При купівлі нового електромобіля або гібриду надається премія:

- З 1 січня 2016 року для автомобілів (окрім комерційних), викиди яких становлять від 61 до 110 г вуглекислого газу на км, бонус становить €750.
- Для транспортного засобу (приватного або комерційного авто), що має викиди від 21 до 60 г, бонус становить до €1000.
- Для транспортного засобу (приватного або комерційного), у якого викиди становлять 20 г/км або менше, бонус до €6,300.

З електромобілів не стягується щорічний пода-

ток на авто, що належать компаніям. Гібридні транспортні засоби, викиди яких менше 110 г/км, звільняються від цього податку протягом перших двох років після реєстрації.

Угорщина

Електричні транспортні засоби звільняються від реєстраційного податку, річного збору і податку на автомобілі, що належать компаніям.

Підбиваючи підсумки

Згідно з доповіддю BloombergNEF, це тільки початок тотальної електрифікації транспорту. Експерти очікують, що продажі електромобілів будуть рости швидкими темпами: у 2025 році – 10 млн машин, в 2030 – 28 млн, а в 2040 – 56 млн, що складе 57% всього ринку.

Автобусні перевезення також будуть поступово переходити на електрику. Вже сьогодні по дорогах світу курсує 400 000 електробусів – майже 20% світового автобусного парку.

На думку авторів, в цьому секторі електрифікація буде йти швидше, ніж серед легкових машин і вантажівок. До 2040 року електричні моделі складуть майже 70% всіх автобусів.

Тим часом, незважаючи на електрифікацію транспорту, викиди парникових газів від цієї сфери продовжать рости і досягнуть піку лише до 2030 року. До 2040 року викиди знизяться до рівня 2018 року.

Цього недостатньо для реалізації цілей Паризької угоди. Якщо уряду хочуть утримати потепління на прийнятному рівні, їм необхідно докласти більше зусиль, закликають експерти.



ТРАНСФОРМАЦІЯ УКРАЇНИ

Plug-In Ukraine 2019: що було представлено на виставці електротранспорту.

24 травня 2019 року стартувала ключова виставка електротранспорту в Україні Plug-In Ukraine 2019, на якій в цьому році були представлені одні з найпопулярніших в нашій країні і за її межами електромобілі від офіційних компаній і українських постачальників, а також зарядні пристрої для електричних видів транспорту від різних виробників.

На виставці Plug-In Ukraine 2019 основну увагу відвідувачів привернули 3 стенди офіційних постачальників електромобілів в Україні від марок: BMW, Jaguar і Jас Motors, які дали можливість всім бажаючим не тільки ознайомитися зі своїми продуктами на власні очі, а й випробувати електромобілі під час безкоштовних тест драйвів. Про це пише [HEVCars](#).

BMW показала на своєму вже традиційному стенді в еко стилі електромобіль BMW і3 з батареєю 120 А в темно-синьому кольорі більш ніж за 1 млн. грн., який можна замовити в різних відтінках і конфігураціях. Тим, хто

зацікавився моделлю, представники компанії видавали прайс-листи та інформаційні брошури про основні характеристики BMW і3 і BMW і3s.

Jaguar представив на виставці 2 електромобіля I-Pace в сріблястому і білому відтінках без стендів і вивісок, оскільки електричні транспортні засоби не вимагають реклами – їх характеристики, продуктивність, дизайн і функціонал говорять самі за себе. Запас ходу в 470 км на одному заряді і швидкість розгону від 0 до 100 км за 4,8 с вражають будь-якого автолюбителя.

Офіційний дистриб'ютор автомобілів Jас в Україні ТОВ «Богдан-Автотрейд» на виставці з'явився вперше, оскільки тільки в цьому році вивів на ринок України продукт китайської державної компанії Jас Motors – електромобіль іEV7S з запасом ходу на одному заряді в 300 км, літєвою батареєю ємністю 40 кВт і електродвигуном потужність 85 кВт.



Крім офіційних компанії на виставці показали свої електромобілі українські постачальники ElectroCars і ElectroUa.

ElectroCars привертав увагою учасників легендарним електричним суперкаром Tesla Roadster в червоному кольорі, аналогічний Ілон Маск на початку 2018 року відрядив у космос як послання майбутнім поколінням і можливо іншим жителям планет у Всесвіті. Не меншу зацікавленість викликав у автолюбителів Tesla Model S в розрізі, нутроці якого демонструвала начинку електромобіля.

При цьому він не зміг назвати точну вартість оцифровки українських доріг. Однак похмури прогнози не збулися, а пропозиція не породила підвищений попит. В результаті ціни знизилися, а котирування акцій видобувних компаній впали – в деяких випадках на 50-80%. За прогнозами аналітиків Citigroup, завдяки недавньому зростанню виробництва надлишок кобальту на ринку збережеться аж до 2022 року.

Експерти вважають, що в результаті знизяться ціни на електромобілі. Глава енергетичної компанії Enel X Франческо Вентурини наводить як приклад індустрію сонячних панелей. Там ціни на сировину стабільно падали кілька років.

Так, в 2008 році кілограм полікристалічного кремнію обходився в \$450, а в 2009 – вже в \$70. В результаті з 2010 року сонячні панелі подешевшали на 84%. Ринок електромобілів очікує той же сценарій.

Вентурини прогнозують, що до 2025 року електрокари будуть коштувати в розробі стільки ж, скільки звичайні автомобілі з ДВС.



Експерт допускає, що до цього часу вчені знайдуть альтернативу літію і кобальту і будуть створювати акумулятори нового типу. Прорив в технологіях – справа часу, адже вже зараз автовиробники інвестують в електротранспорт мільярди. У найближчі 5-10 років обсяг інвестицій перевищить \$300 млрд, впевнений глава Enel X.

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

ElectroUa привезла на Plug-In Ukraine 2019 Tesla Model S, однак основний акцент зробила на підлогові зарядні станції. Компанія займається виготовленням, встановленням та обслуговуванням зарядних станцій, які можуть встановлювати в рамках партнерських відносин магазини, офіси і ресторани, і інші приватні інвестори.

Крім ElectroUa на Plug-In Ukraine 2019 швидкі зарядні станції і пристрої (підлогові, настінні, портативні) презентували і інші іноземні і українські спеціалізовані компанії, які співпрацюють з міжнародними постачальниками деталей і елементів для зарядних пристроїв і станцій: ChargeU (EVHUB), ТОКА + Octa Energy, Ecofactor, Schneider Electric Ukraine, Chargex, Мератрейд (Elinta Charge, Delta, Ecotap), UGV Chargers, ТОВ «Електропрайд» (ПрАТ «Елміз»), Alter Eco і інші.



Зустріч РГ «Виробництво електромобілів» у Мінінфраструктури

У Мінінфраструктури обговорили позицію автовиробників щодо стратегії розвитку електротранспорту в Україні.

В ході дискусії щодо створення умов виробництва транспортних засобів з автономним електроживленням більшість представників національного автопрому зауважили, що враховуючи вкрай низький платоспроможний попит на локальному ринку та поки недостатність розвитку інфраструктури зарядних станцій, на першому етапі мова може йти тільки про стимулювання великовузлового складання електротранспорту для міських перевезень комунальних підприємств, а також зовнішніх ринків та про створення умов для приходу в Україну світових виробників, які шукають нові виробничі майданчики.

Круглий стіл «Україна на шляху до Індустрії 4.0: що варто, а що не варто робити»

Серед учасників відбулася відкрита дискусія щодо необхідності нашої державі комплексної підтримки промисловості, можливостей та перспектив Індустрії 4.0 в Україні.

Активне обговорення викликало питання: чи створювати умови для розвитку всіх галузей економіки, чи визначити «обраних», та яким чином підтримувати розвиток промисловості в інтересах країни в умовах чітких міжнародних зобов'язань.

Учасники дійшли висновку, що представникам України потрібно приймати відповідні актуальні та ефективні заходи щодо вдосконалення своєї стратегії промислового розвитку, зважаючи і на інтеграцію до ЄС. Наразі в державі є брак розуміння у влади, бізнесу та суспільства, слабка інституційна база, слабка співпраця бізнесу та науки та лише проекти стратегії (промислова та інноваційна стратегії, Стратегія 4.0).

НОВИНИ ФЕДЕРАЦІЇ



ВИРОБНИЦТВО

За попередніми даними Укравтопрому, кількість випущених українськими заводами автотранспортних засобів в квітні становила 139 одиниць.

Таким чином, від свого квітневого результату річної давності український автопром відстав майже на 80 відсотків.

Легковий підрозділ національного автопрому закінчив місяць падінням більш ніж на 87% відносно квітня 2018 року – 79 шт. А вся статистика по легковим автомобілям знову була сформована тільки великовузловим складанням на закарпатському підприємстві «Єврокар».

Квітнєве виробництво вантажних автомобілів (без урахування АвтоКрАЗу, який перестав розкривати інформацію про своє виробництво з серпня 2016 року) склало всього 1 авто, що на 83% менше ніж роком раніше.

У той же час, автобусне виробництво збільшилось всього на 5 шт. – до 59 од.

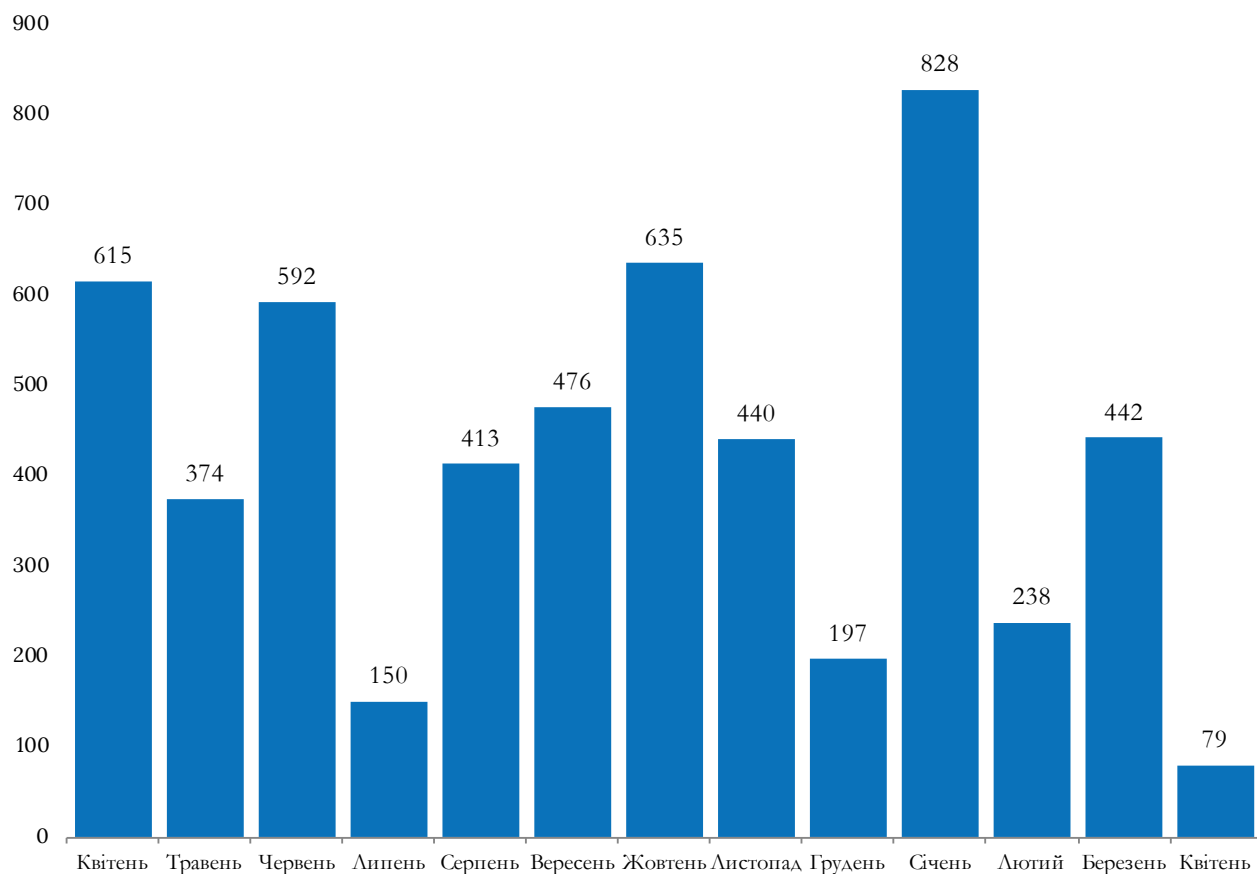
Всього з початку року в Україні було виготовлено 1880 од. автотранспортних засобів або на 31,4% менше, ніж за аналогічний період минулого року.

Легкових автомобілів – 1587 шт. (-33,4%);

Комерційних – 15 шт. (-85,1%);

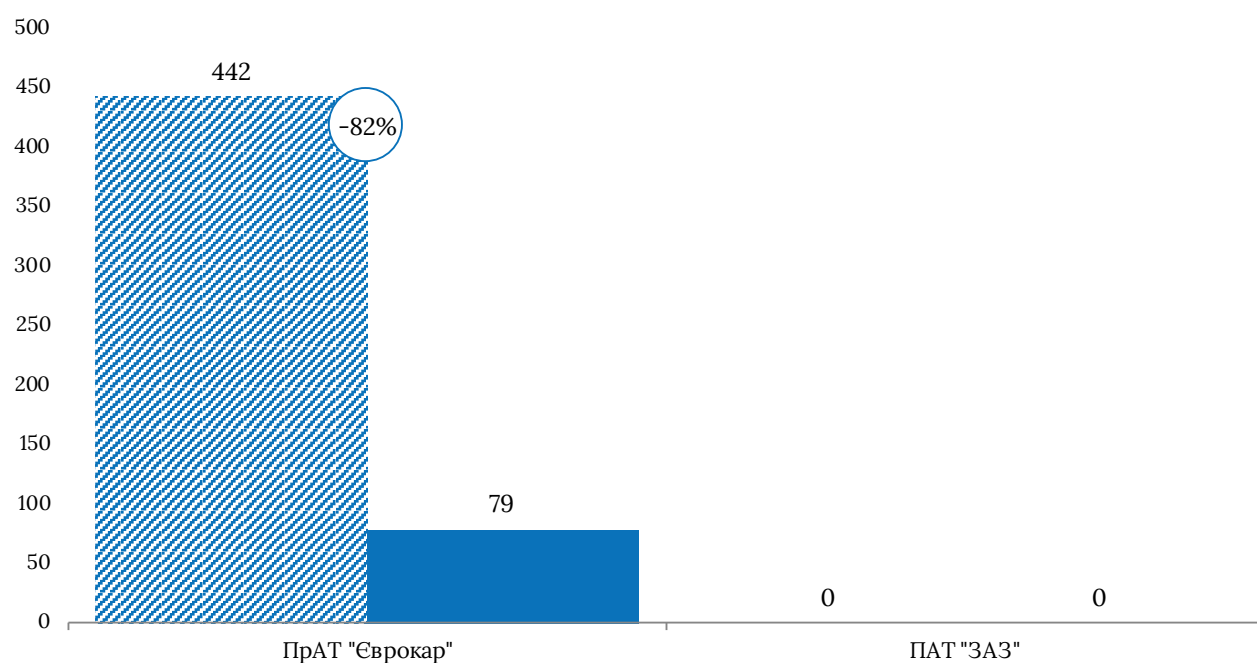
Автобусів – 278 шт. (+9%).

ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО



ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

(Березень 2019 р. - квітень 2019 р., шт. та % росту період до періоду)



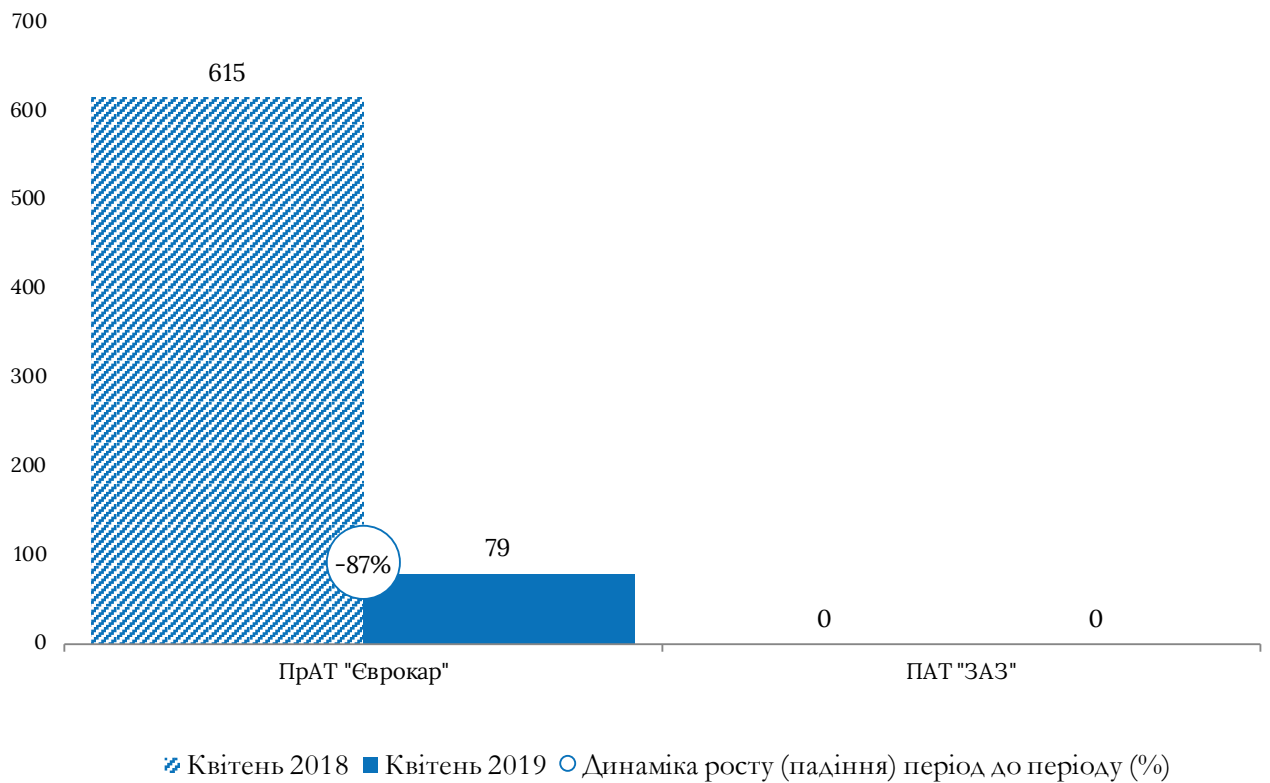
■ Березень 2019

■ Квітень 2019

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

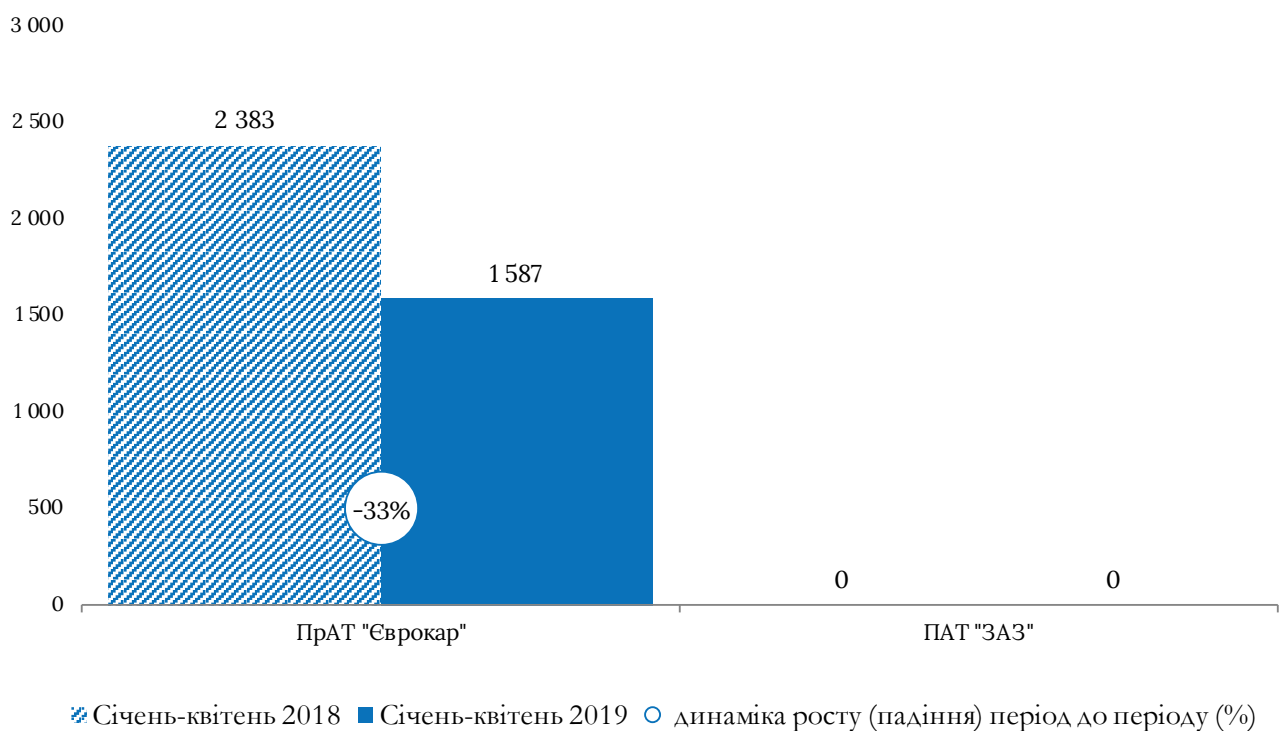
ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

(Квітень 2018 р. - квітень 2019 р., шт. та % росту період до періоду)

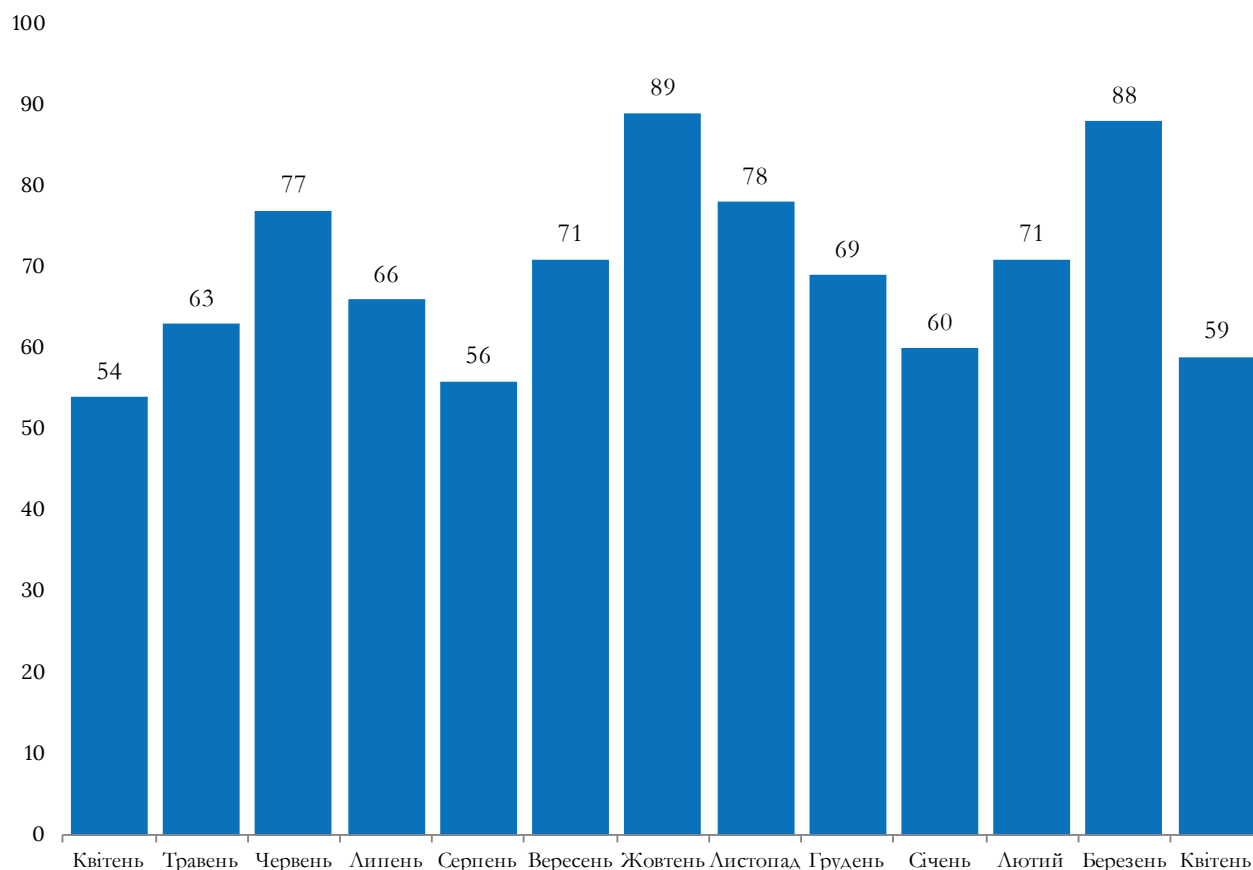


ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

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

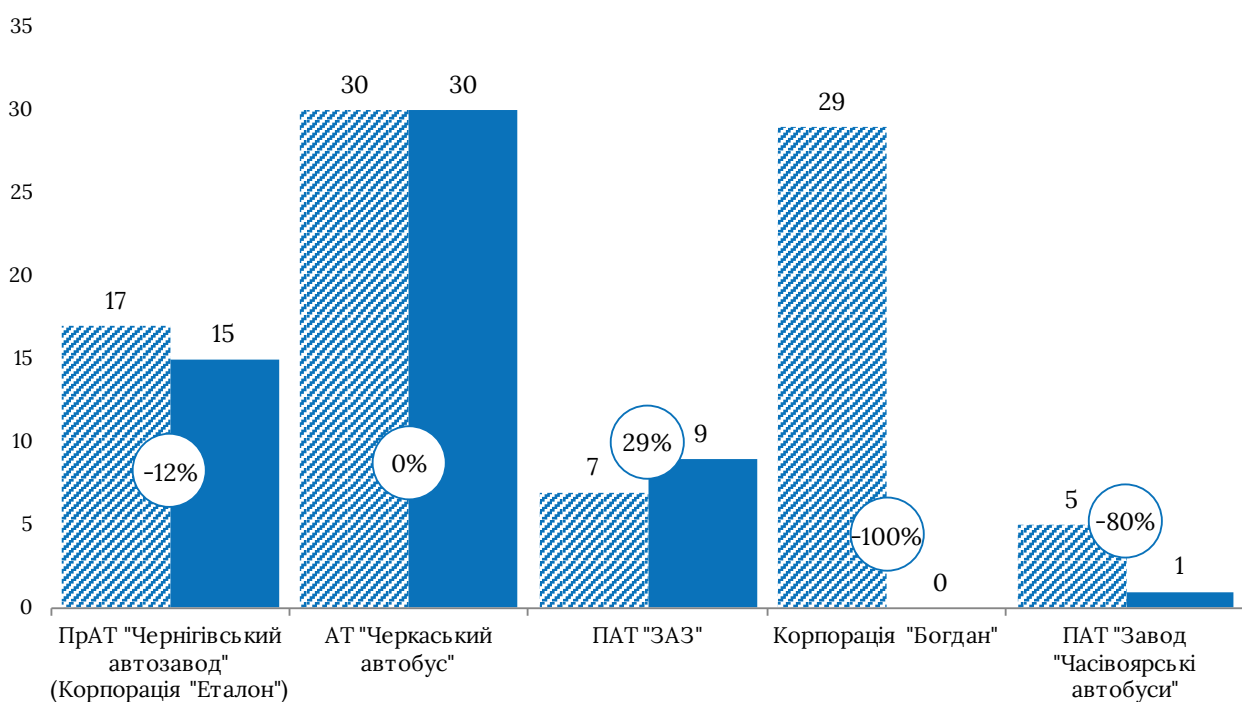


ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ



ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

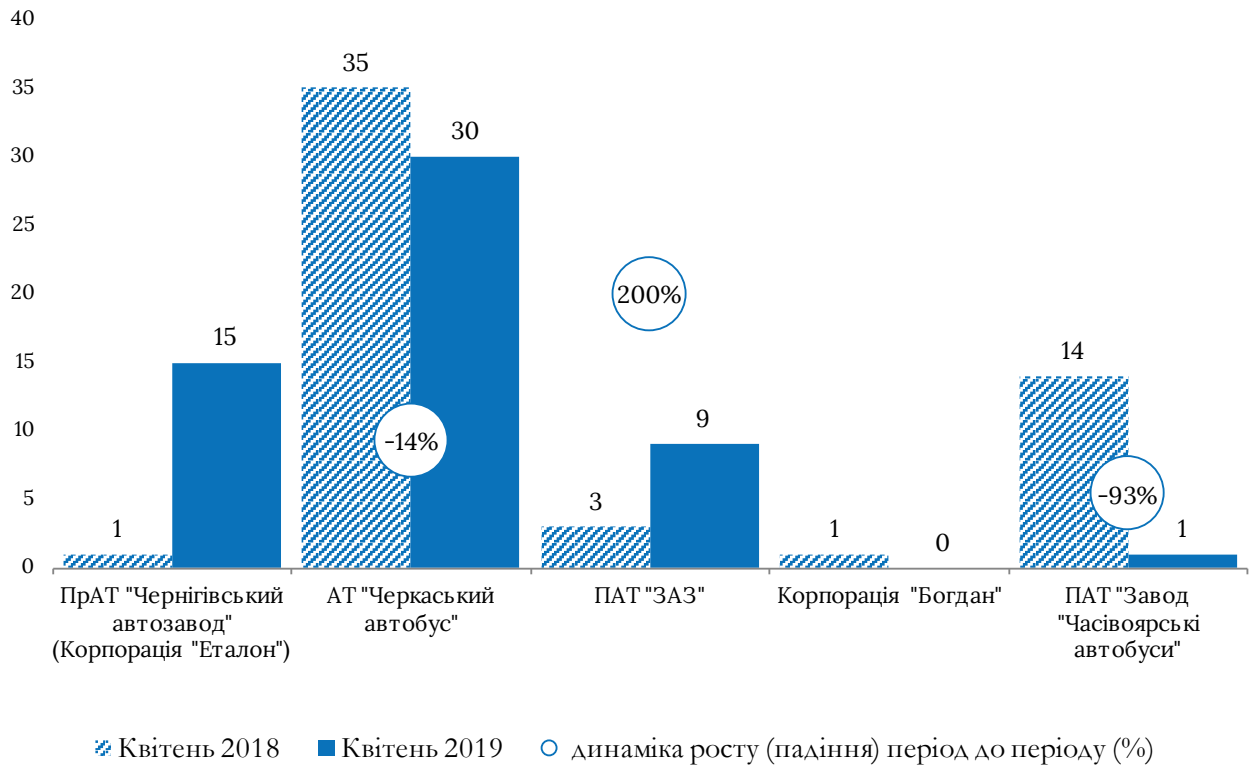
(Березень 2019 - квітень 2019, шт. та % росту період до періоду)



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

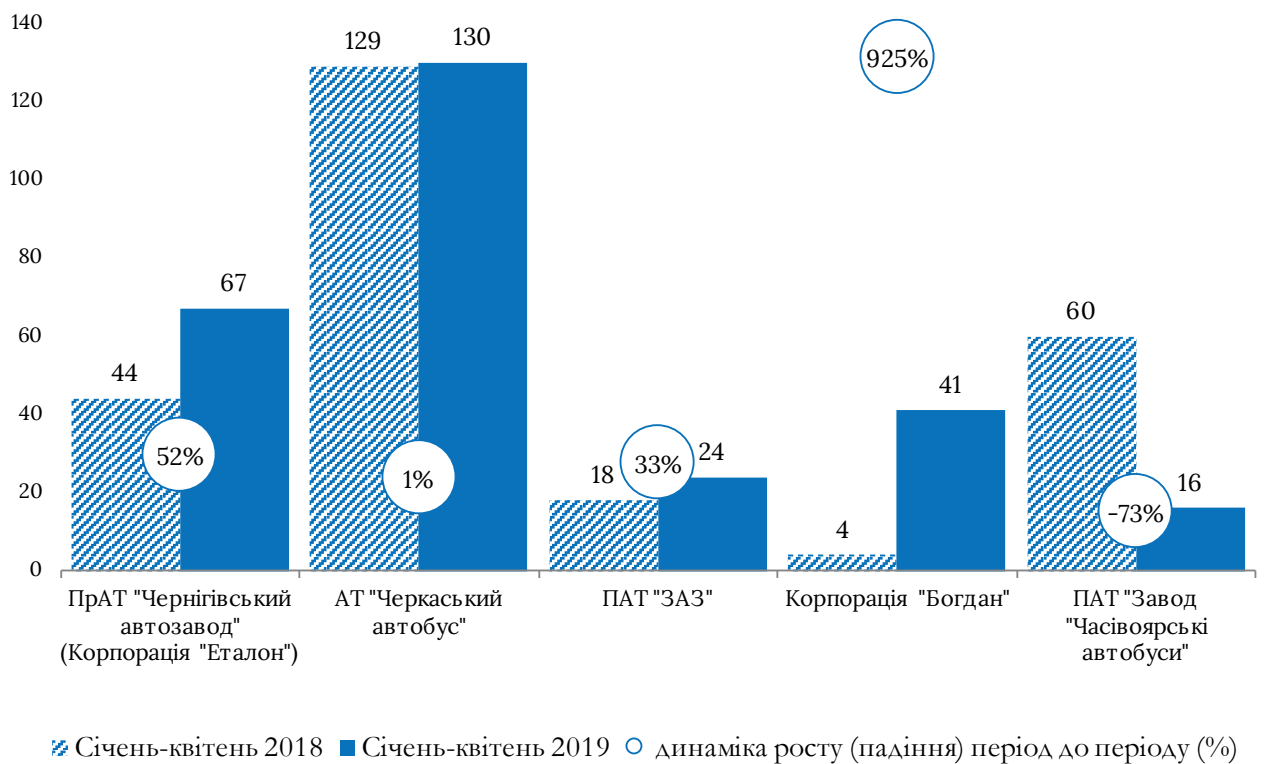
ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

(Квітень 2018 - квітень 2019, шт. та % росту період до періоду)

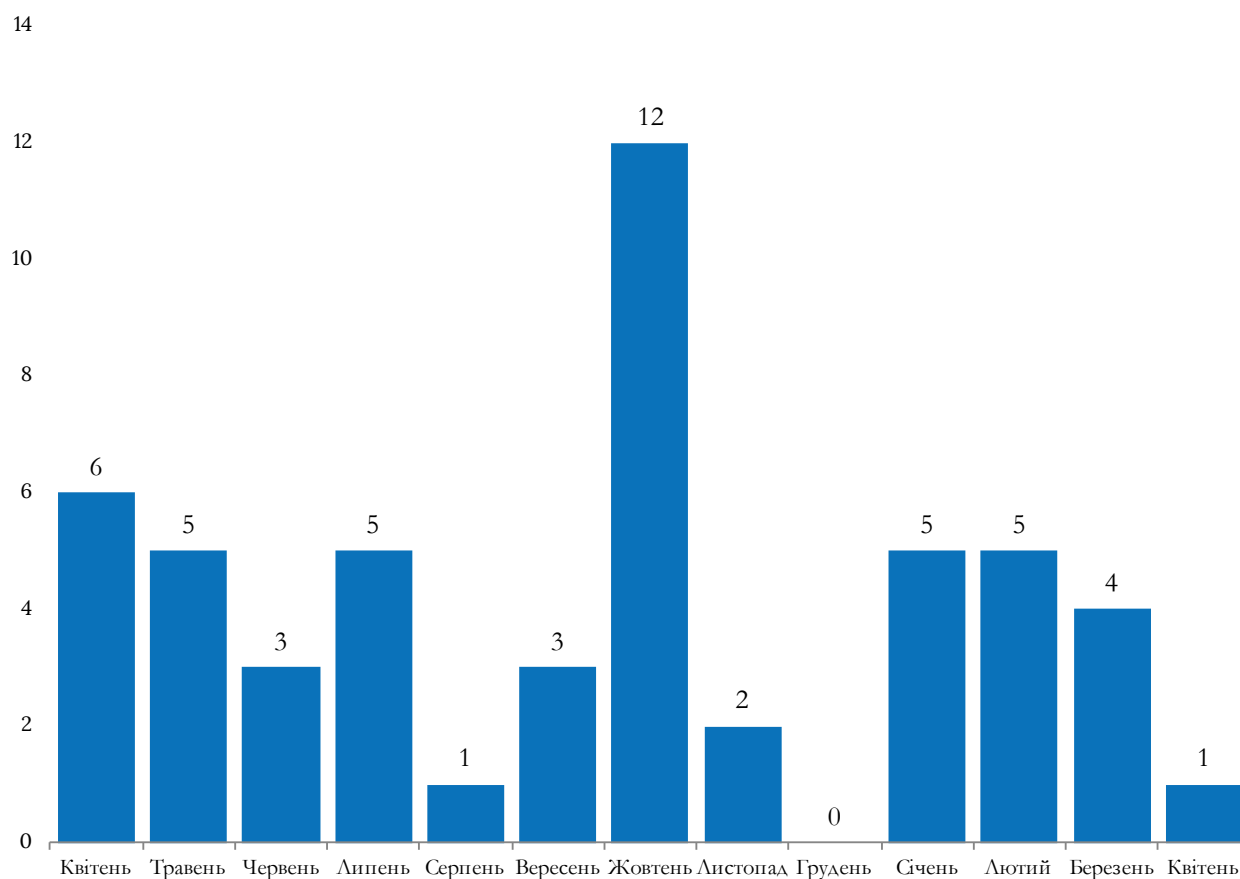


ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

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

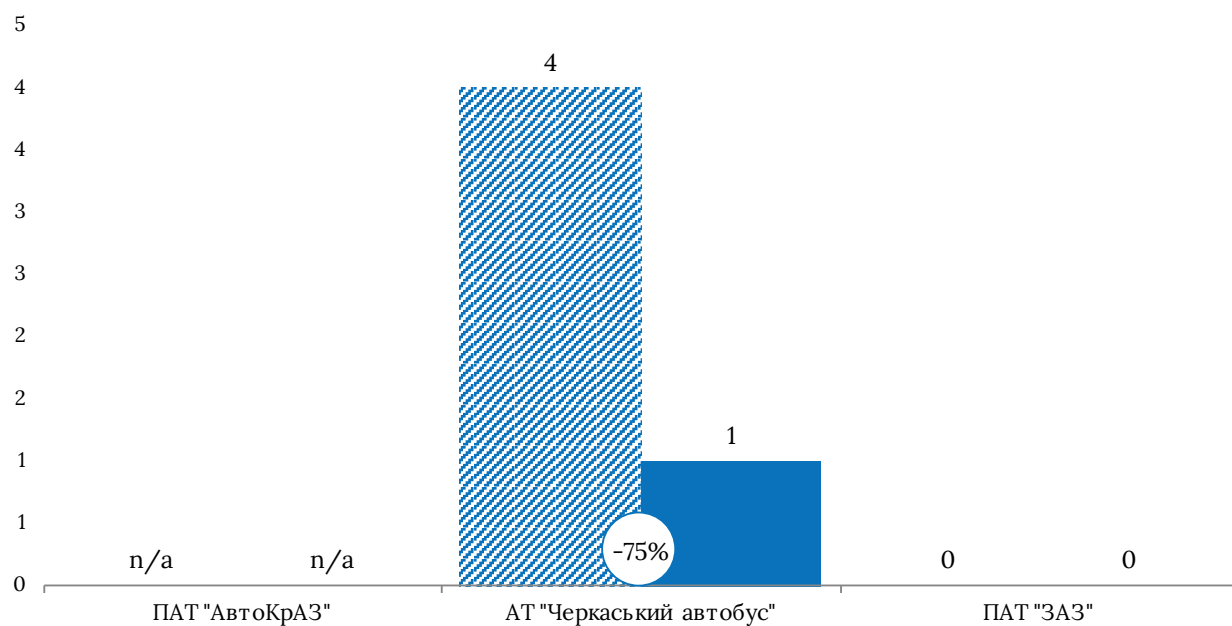


ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО



ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

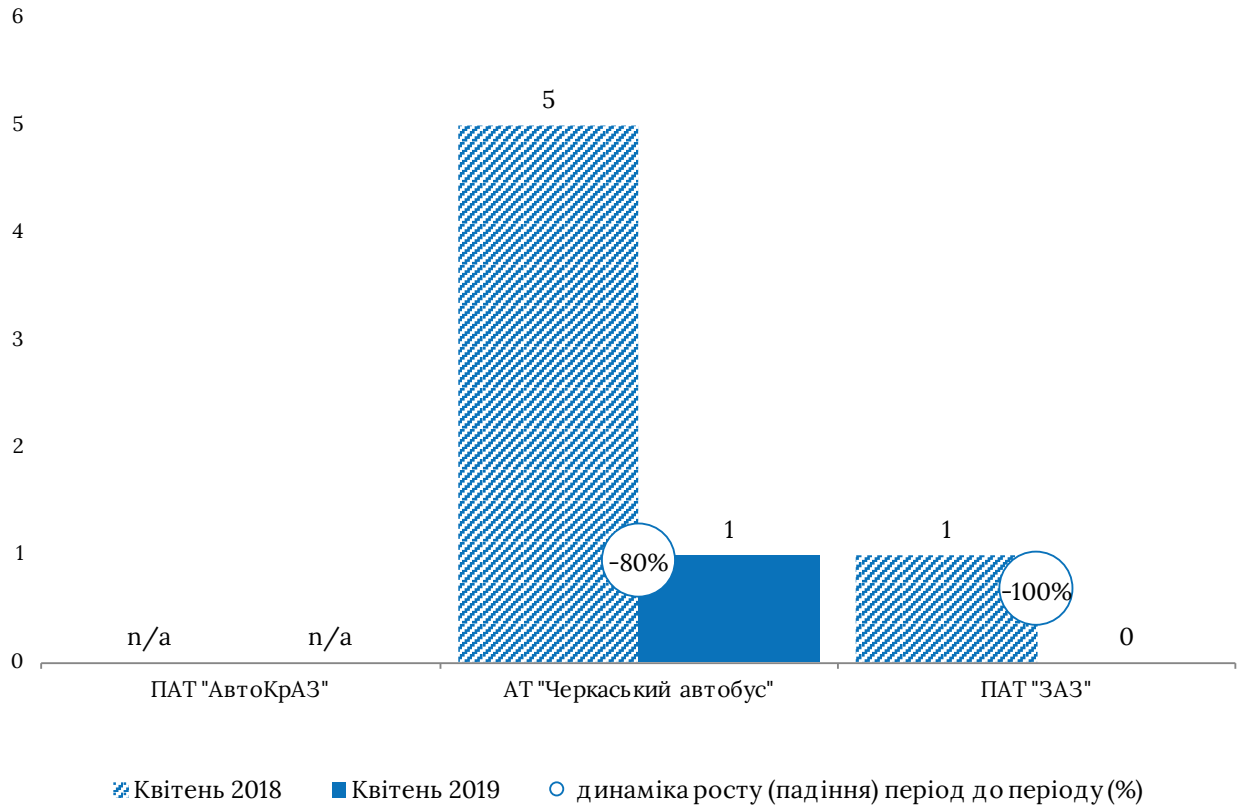
(Березень 2019 - квітень 2019, шт. та % росту період до періоду)



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

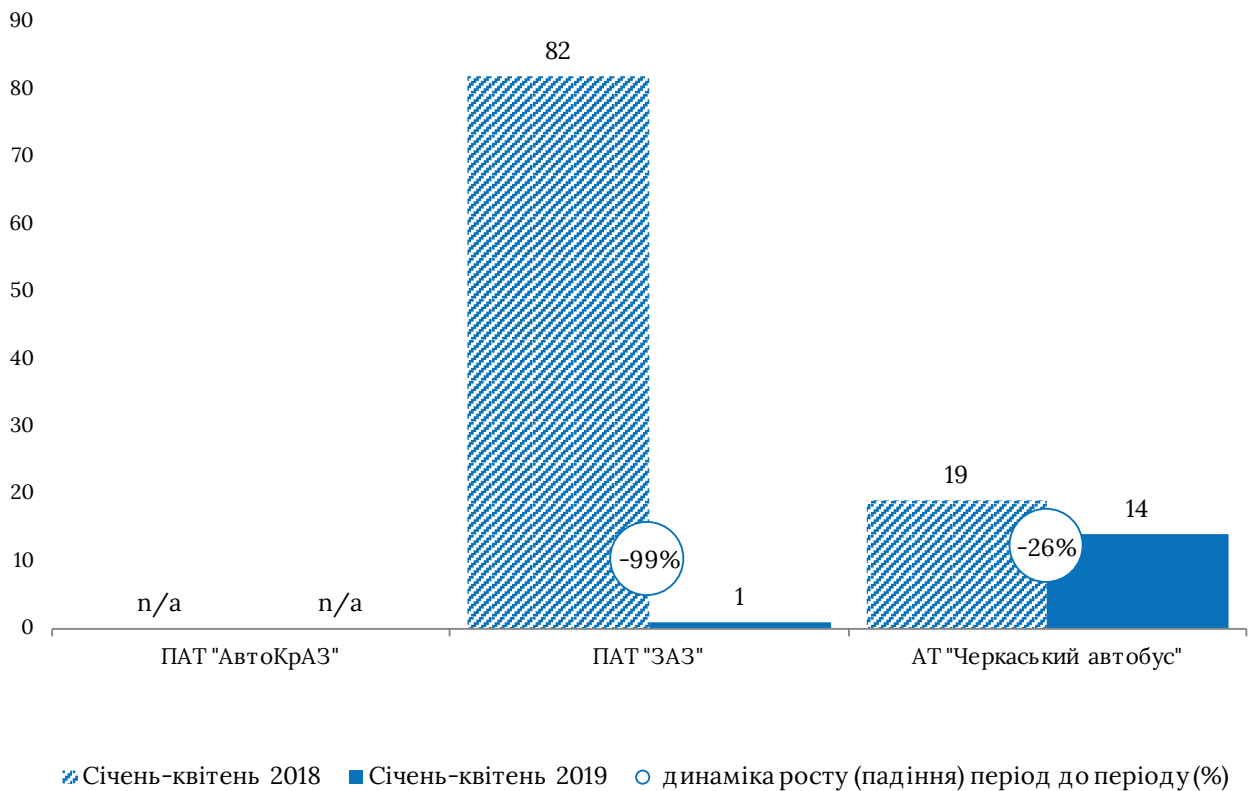
ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Квітень 2018 - квітень 2019, шт. та % росту період до періоду)



ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

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

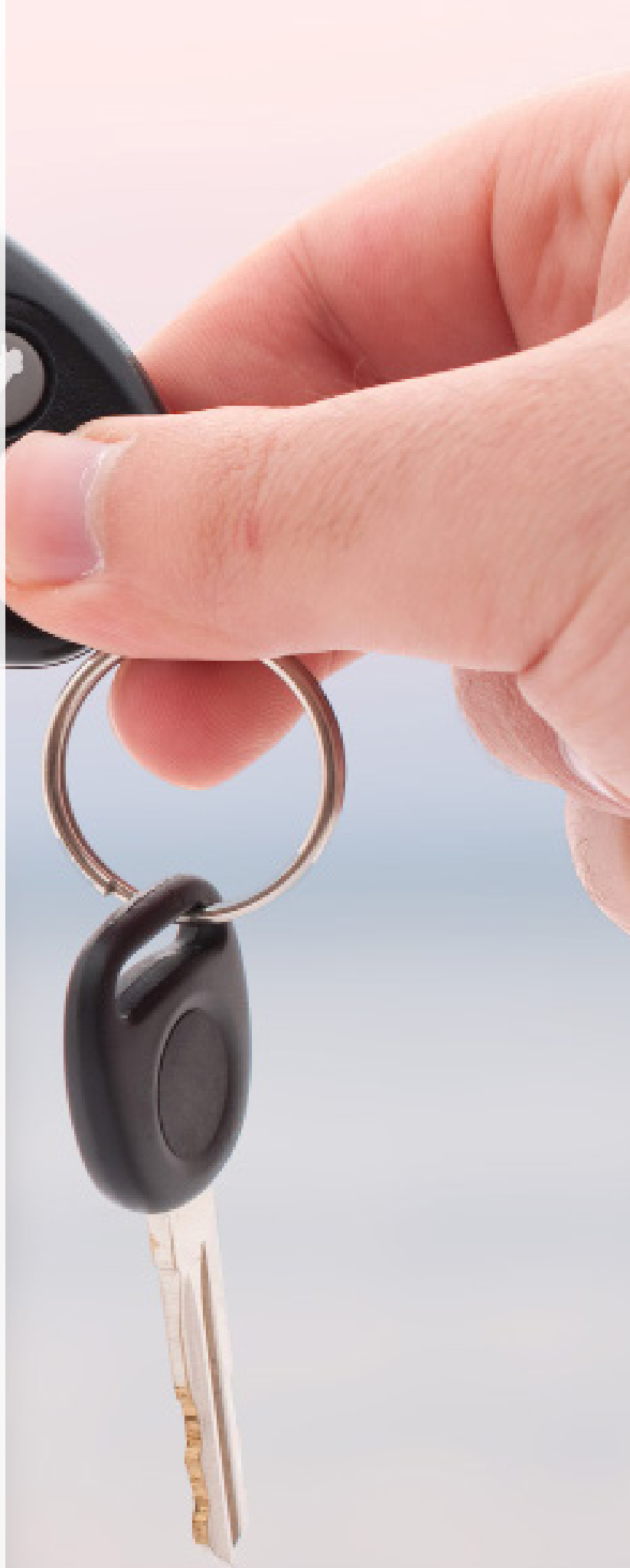


ПРОДАЖІ

Як повідомляє AUTO-Consulting, в квітні зусиллями всіх операторів вдалося реалізувати 6911 нових легкових автомобілів, що трохи менше, ніж в березні, але на те були вагомі причини. Ряд брендів з початку квітня прийняли рішення припинити продажі автомобілів, в зв'язку з невизначністю щодо окремої сертифікації радіобладнання в авто. Таке рішення коштувало їм тактичних показників у квітневій статистиці, але загальний авторинок все одно продемонстрував зростання продажів на 5%, в порівнянні з торішнім квітнем.

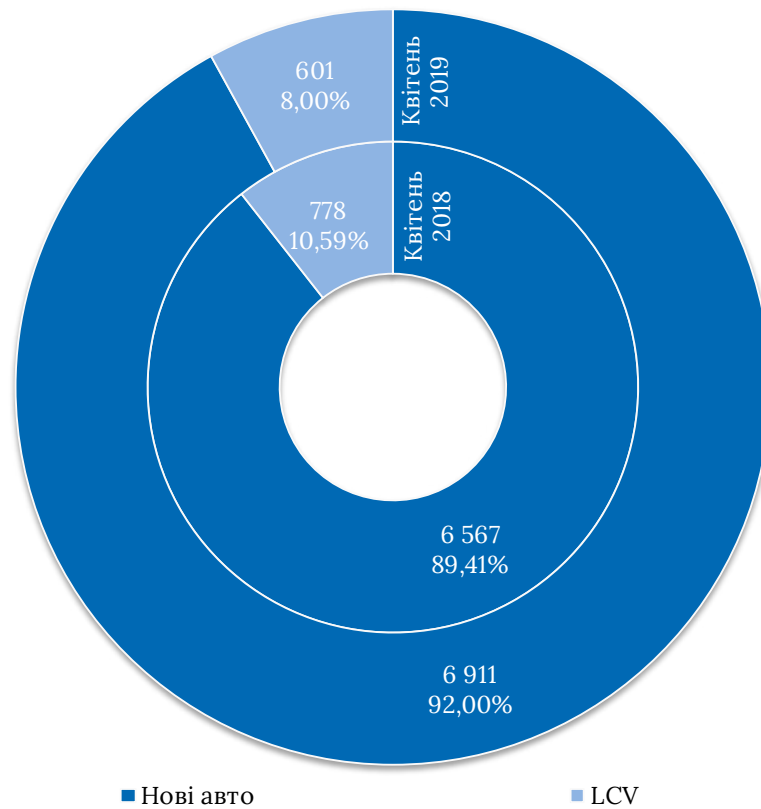
Лідер ринку – Renault в квітні зміцнила свої позиції і зайняла 16% в Україні. При цьому за місяць. Дилери Renault змогли додати ще майже на 10% в продажах. Активно в квітні себе вели і дилери Toyota, що дозволило їм додати в продажах ще 15% і міцно зміцнитися на 2-му місці. А от реалізація Kia, Skoda, Nissan, Hyundai трохи відставала від березневої динаміки. Ще більш вражаючу динаміку в квітні продемонстрували дилери Citroen. Так, новий модельний ряд і масштабні дії по просуванню дозволили французькій марці в квітні наростити продажі на 76% і наздогнати Mazda. Вдалося стабілізуватися в нових умовах і Ford. Апрель, автомобілі з «синім овалом», закінчили з плюсовою динамікою + 25%. А ось бюджетні бренди поки продовжують залишатися в другому ешелоні, після навали старих іномарок.

Той факт, що український автомобільний ринок в квітні все-таки продемонстрував обережне зростання продажів на 5%, навіть не дивлячись на несприятливі фактори, це – хороший і обнадійливий сигнал.



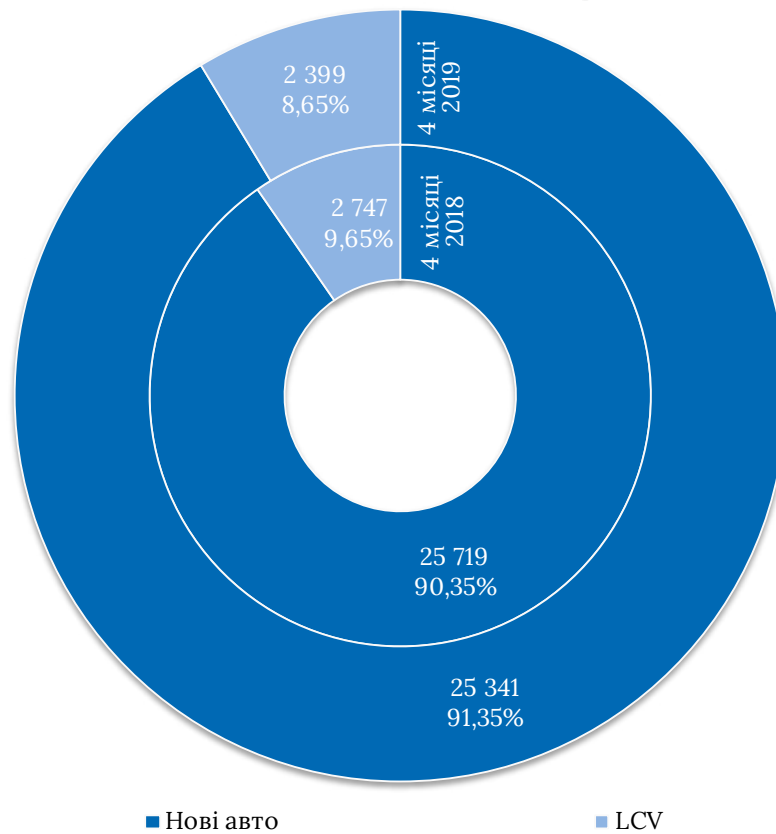
ПРОДАЖІ АВТО

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



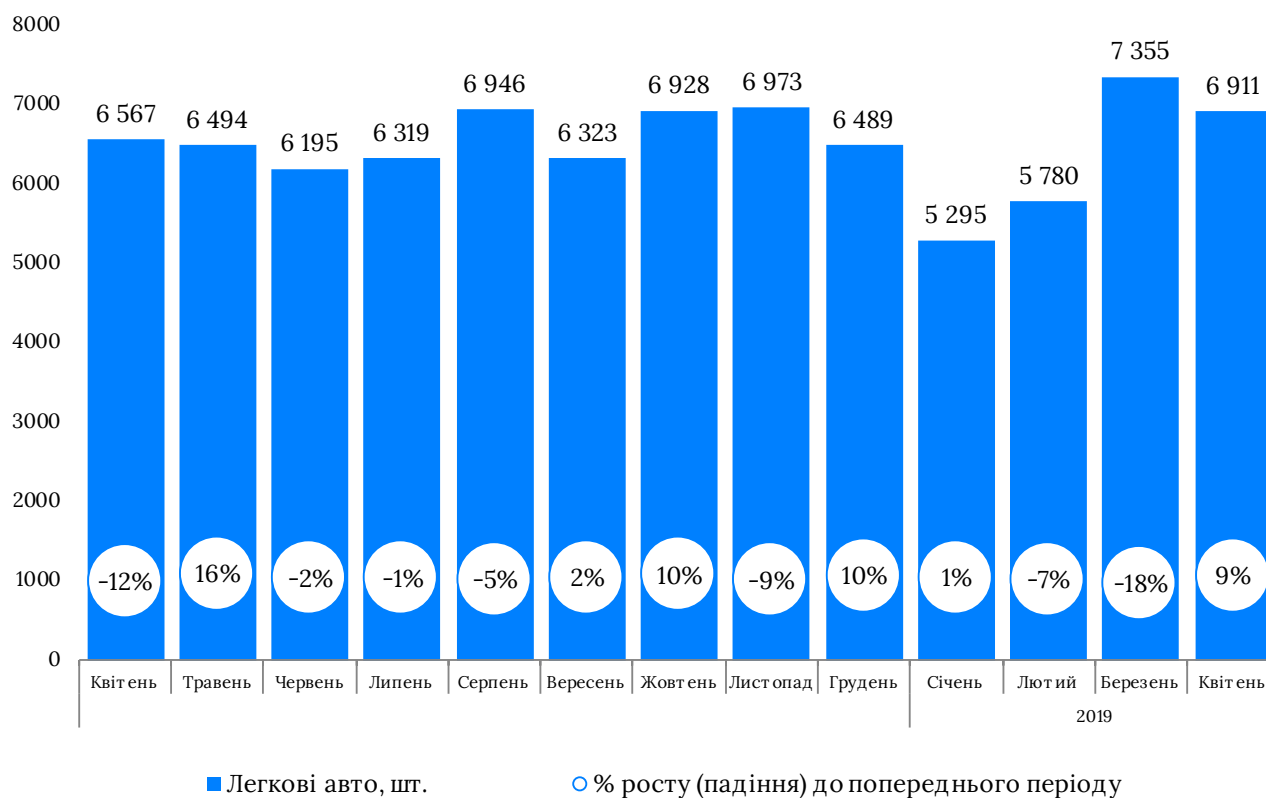
ПРОДАЖІ АВТО

(4 місяці 2019 р. та 4 місяці 2018 р., шт. та % ринку)



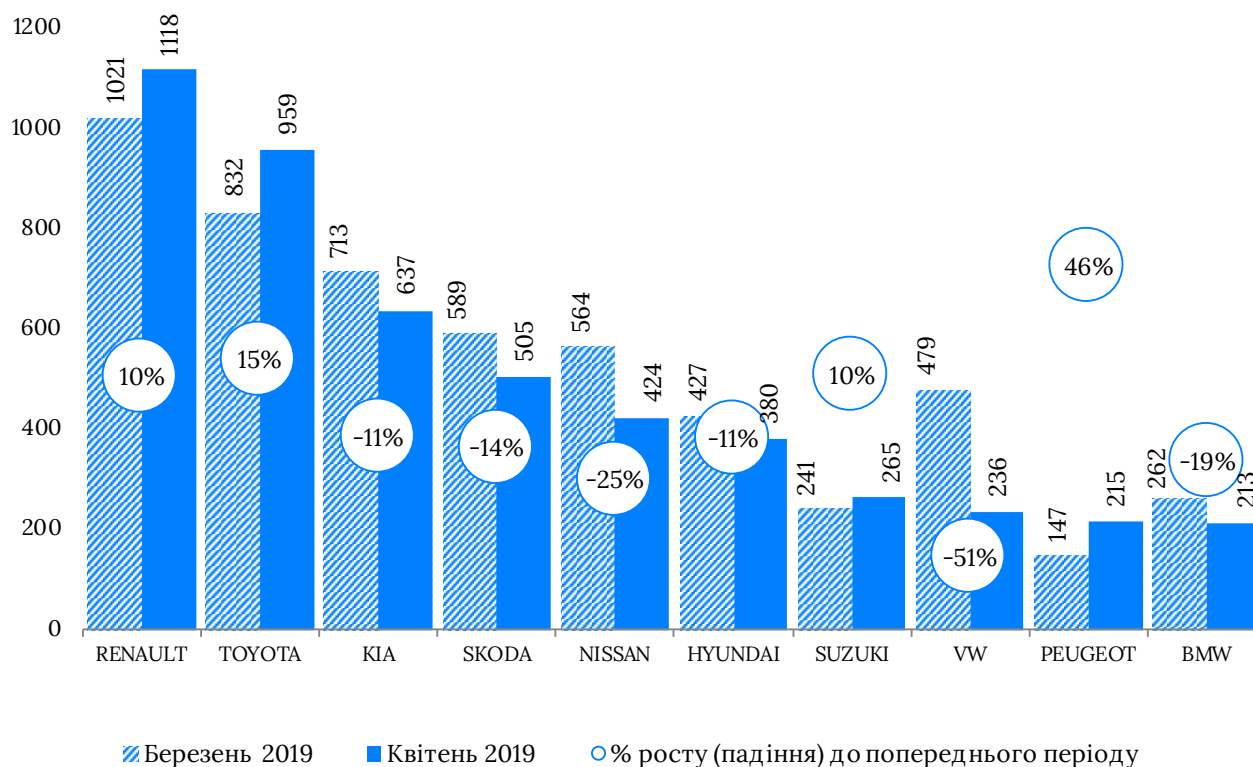
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(шт. та % росту до попереднього місяця)



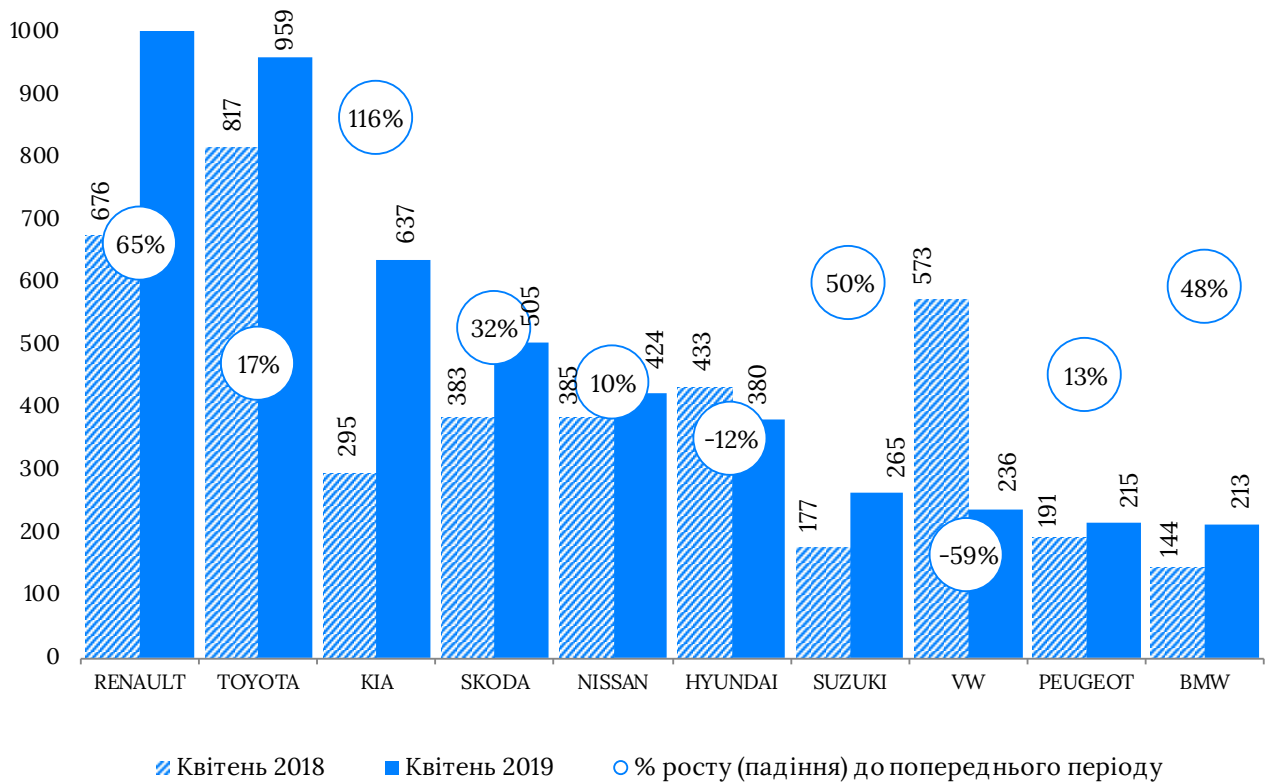
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

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



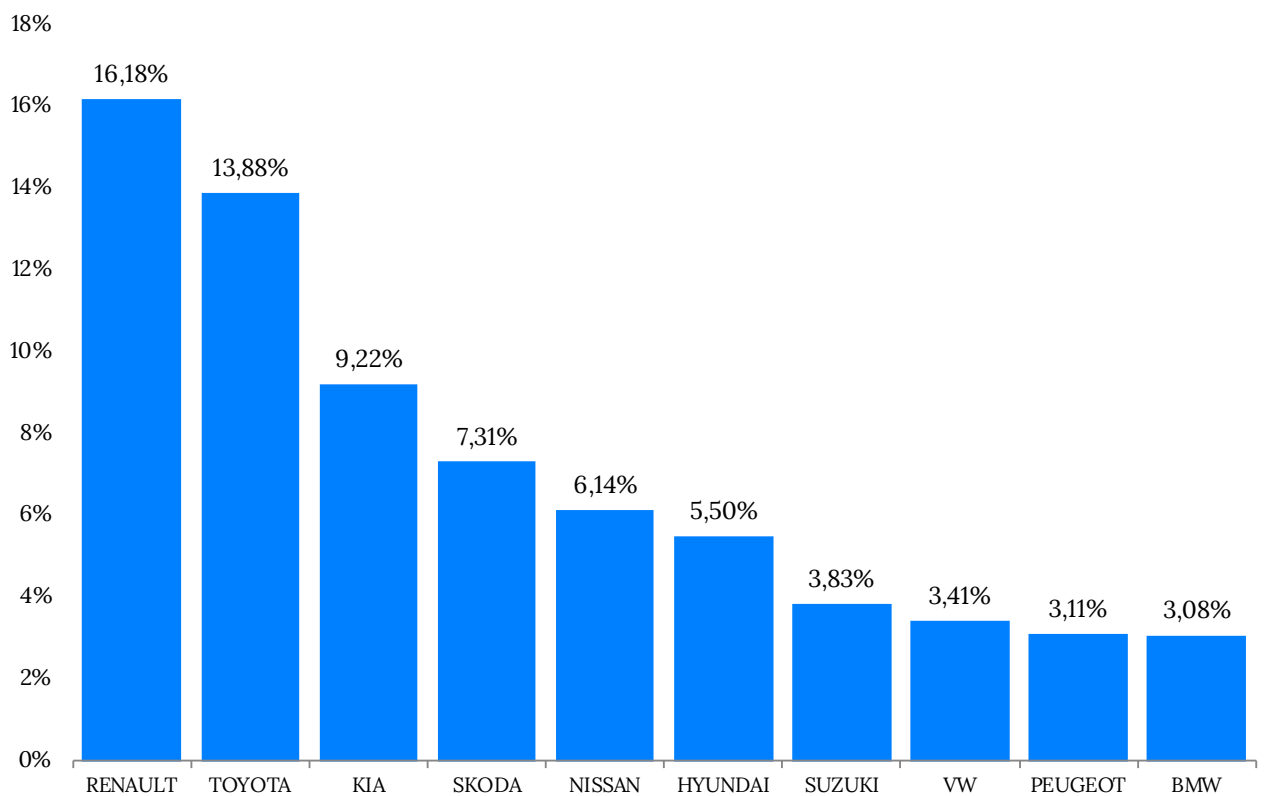
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

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



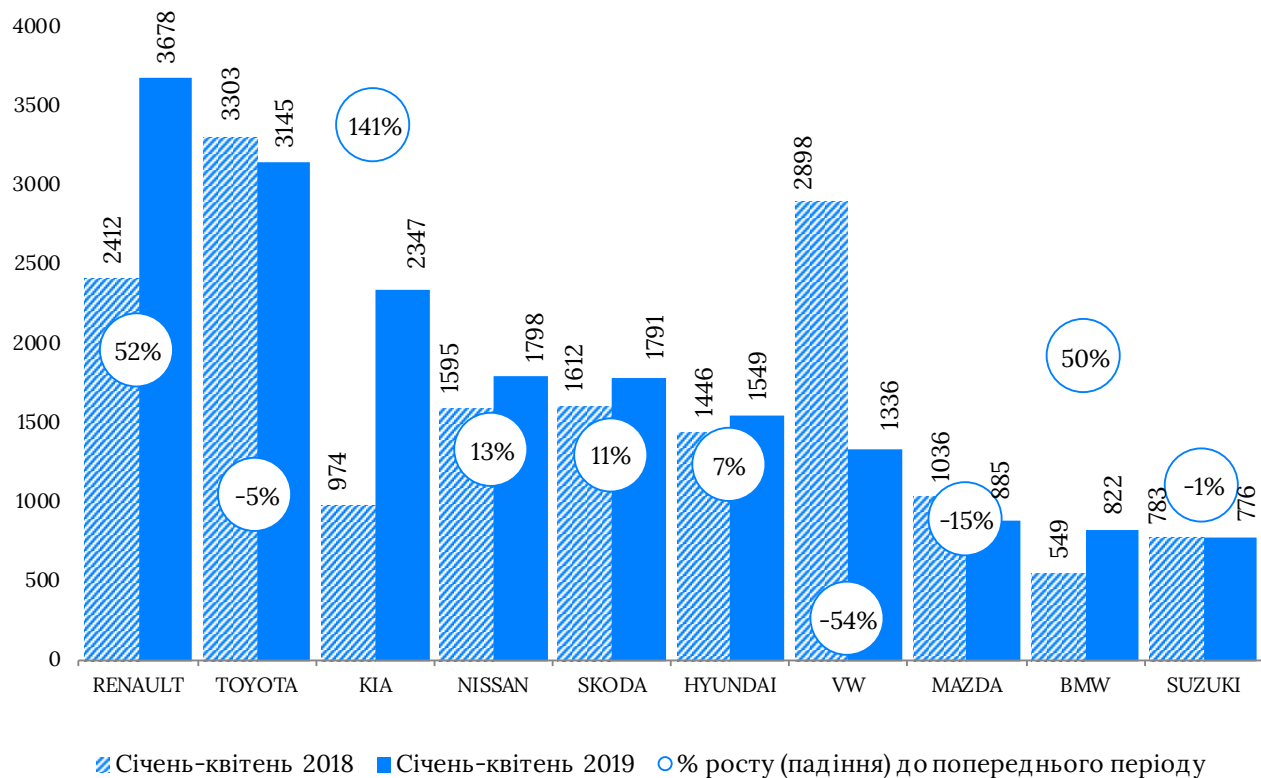
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(квітень 2019, % від усіх проданих легкових авто)



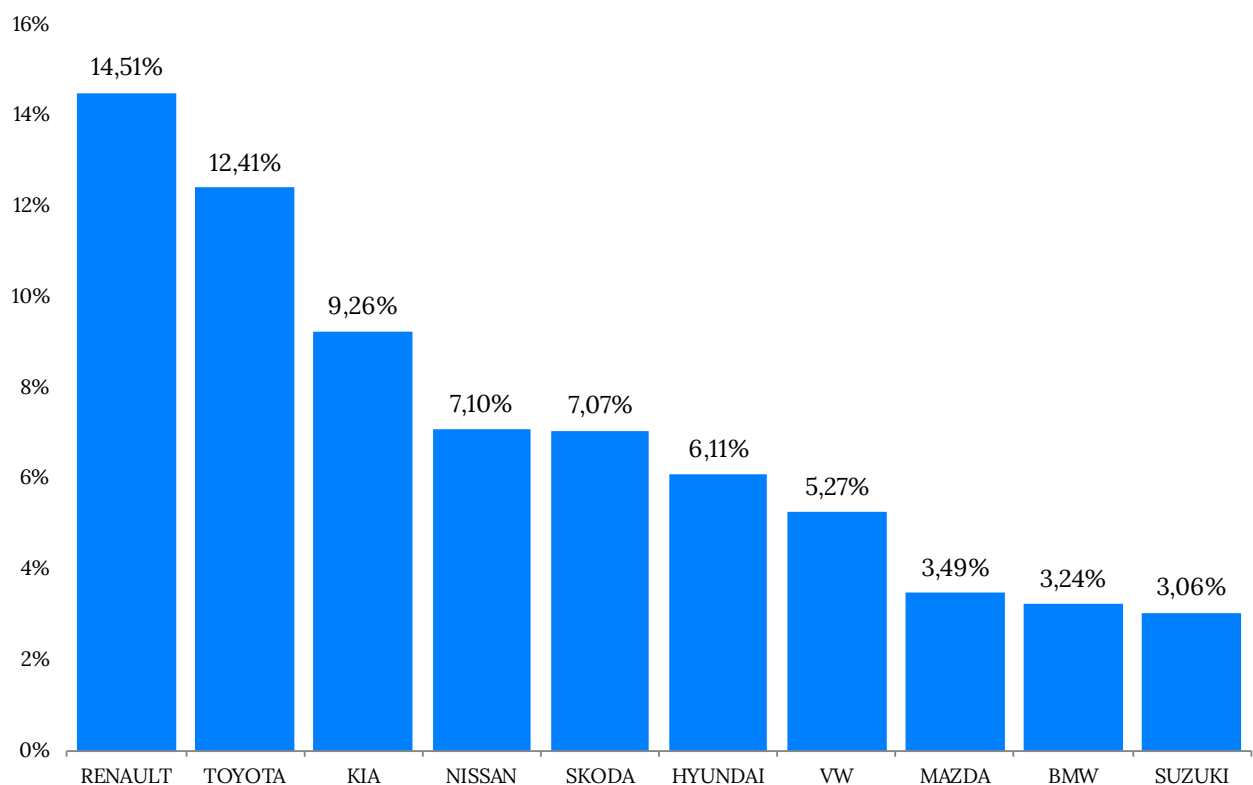
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

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



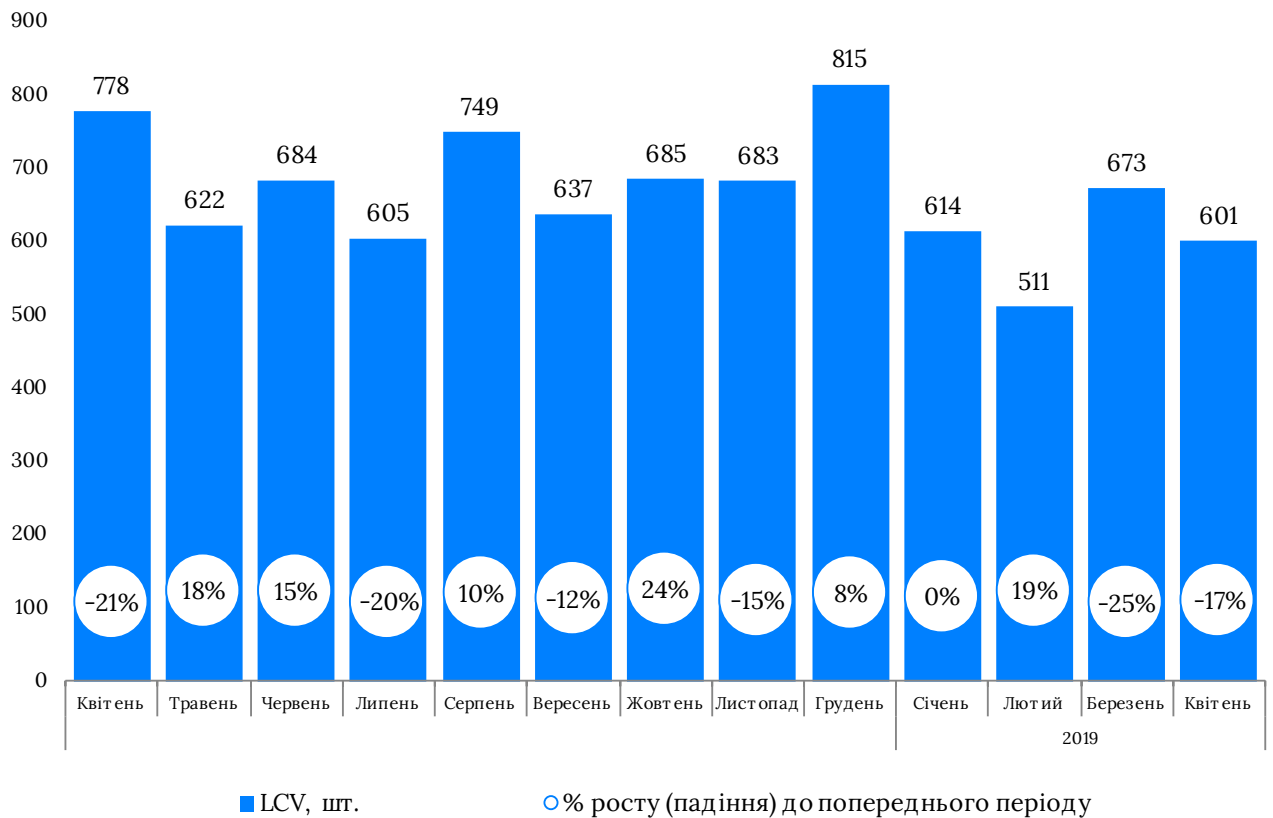
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

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



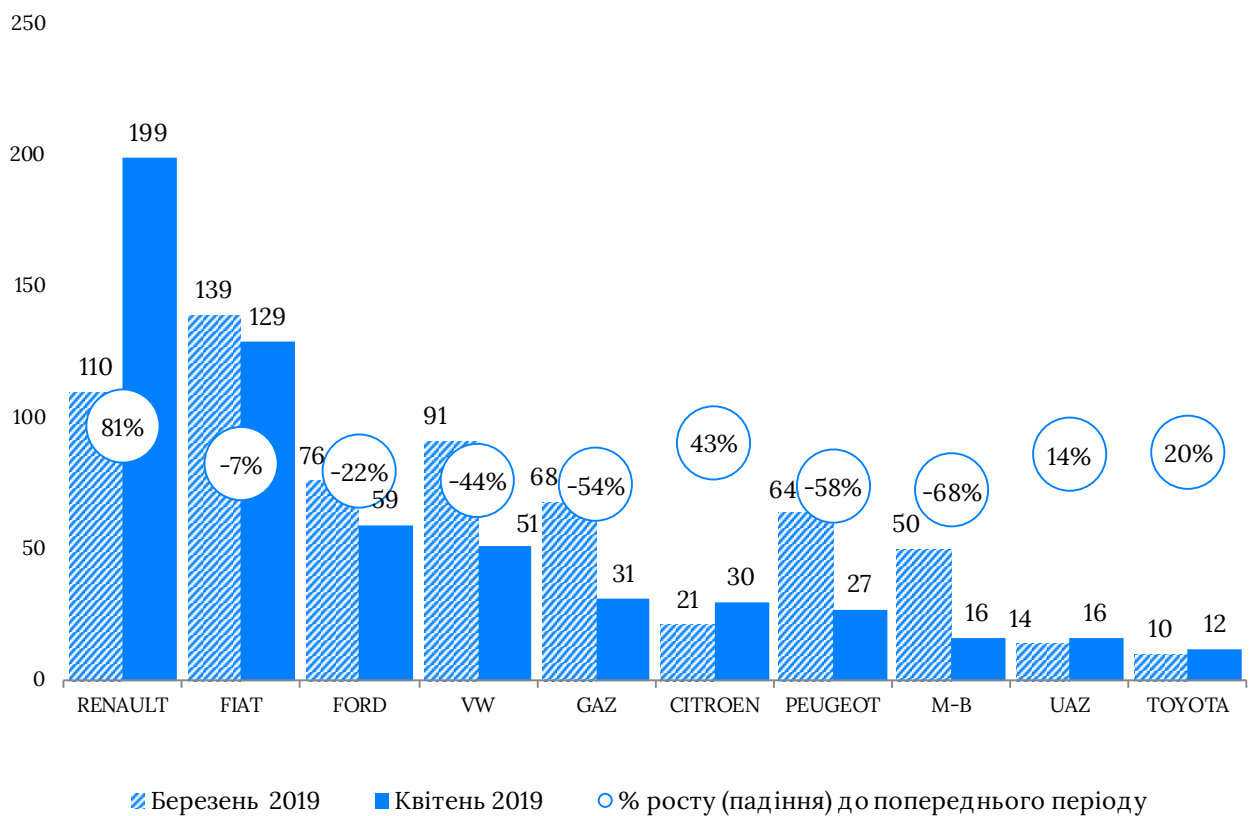
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(шт. та % росту до попереднього місяця)



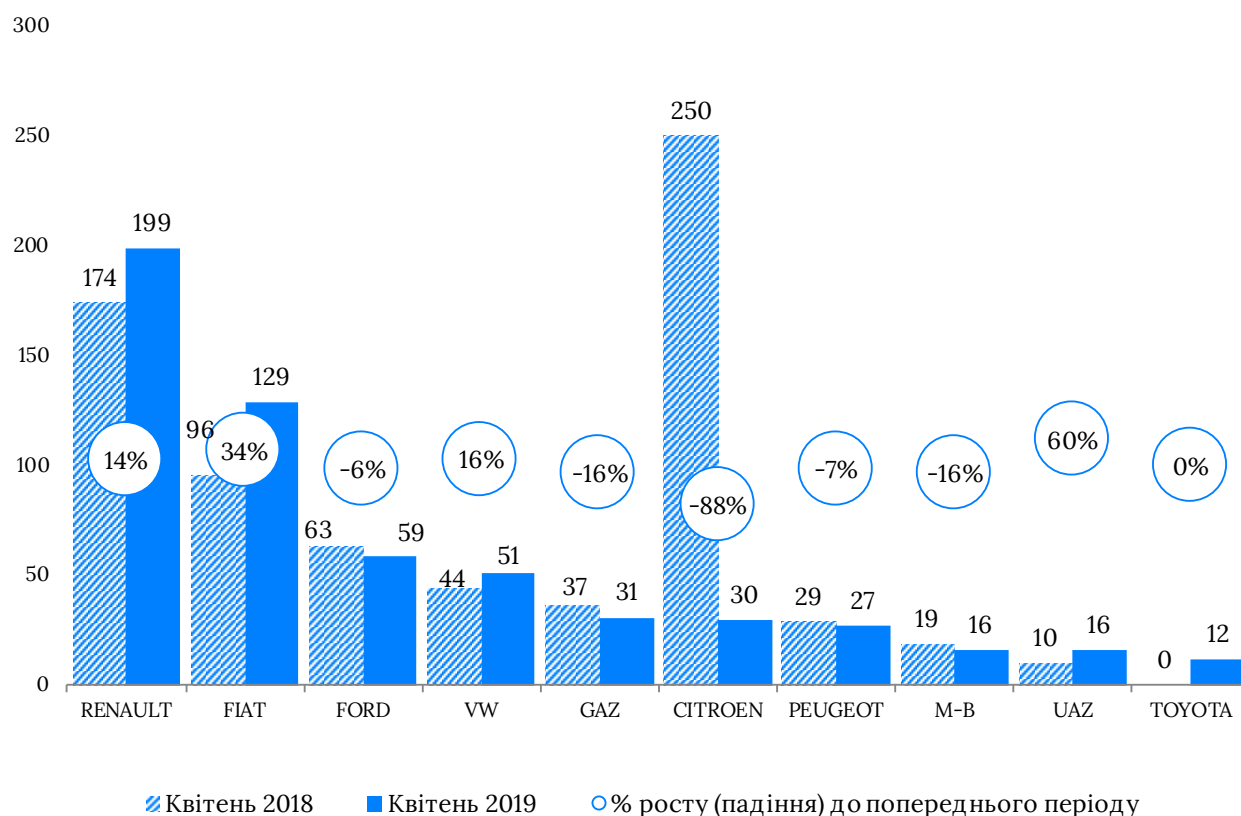
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

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



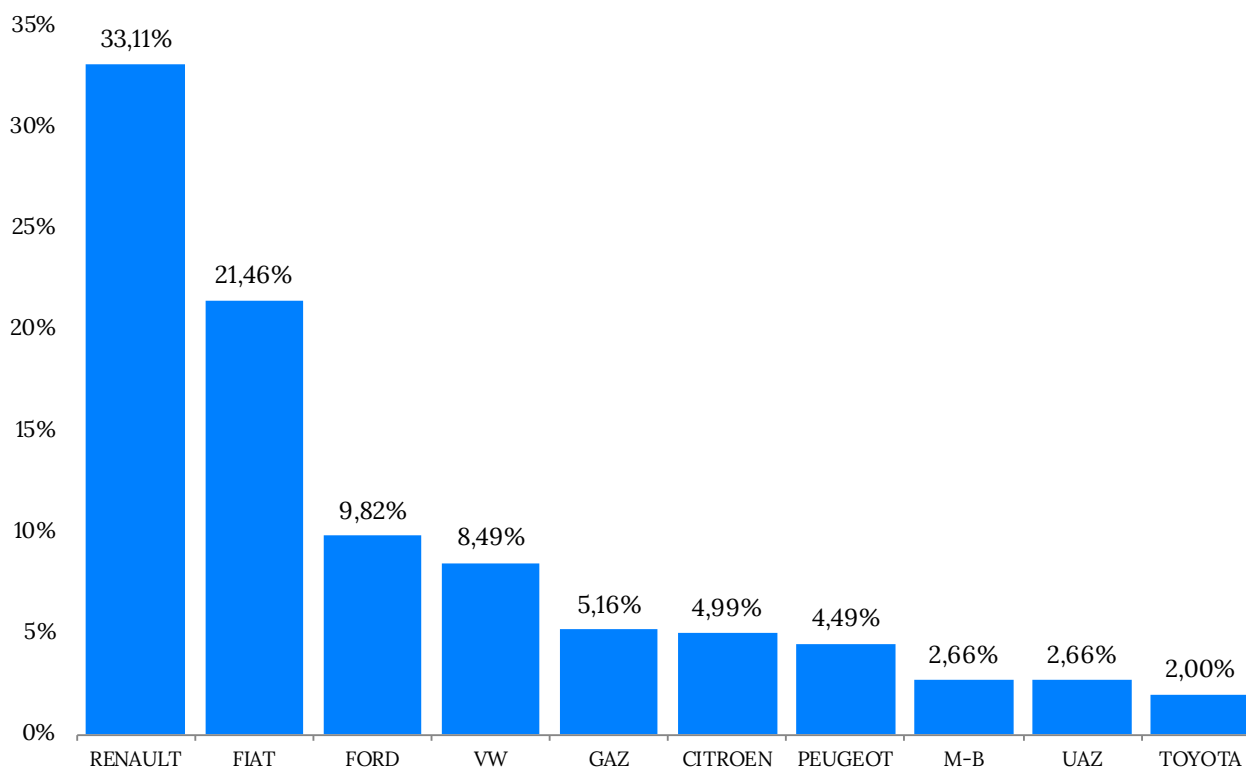
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

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



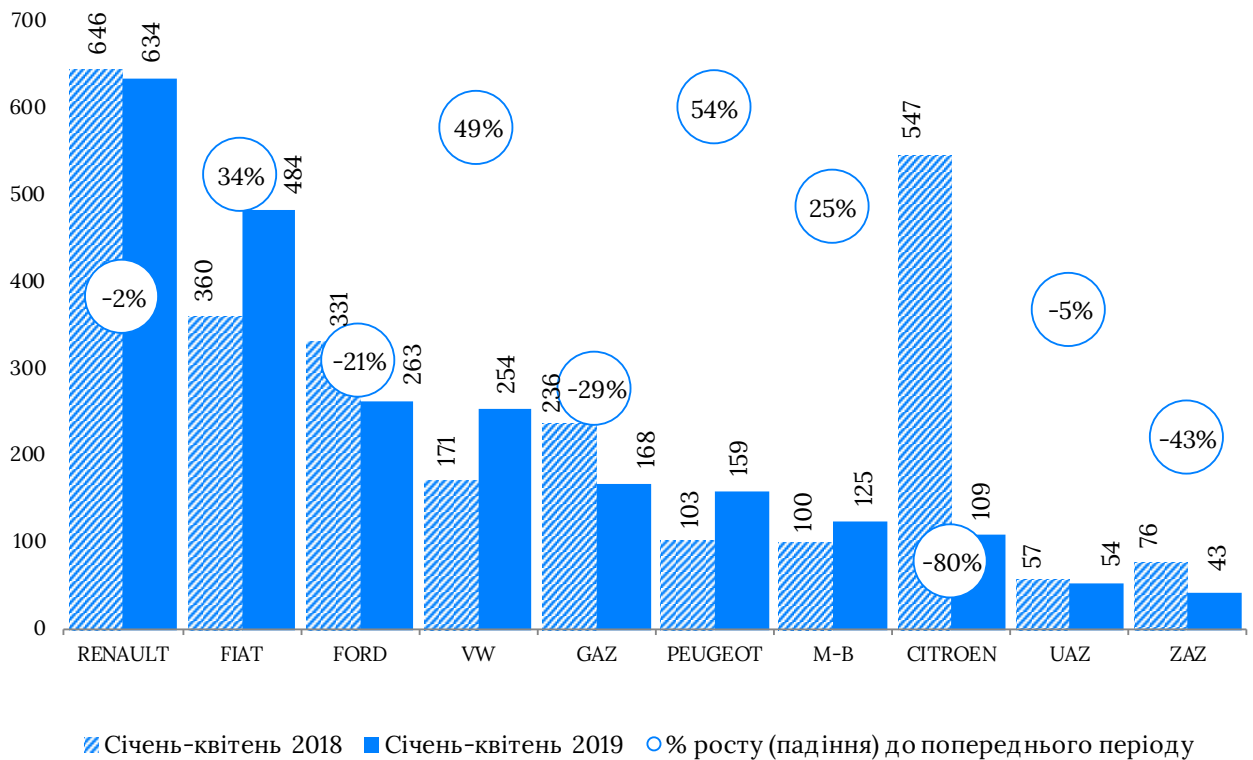
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(квітень 2019, % від усіх проданих LCV)



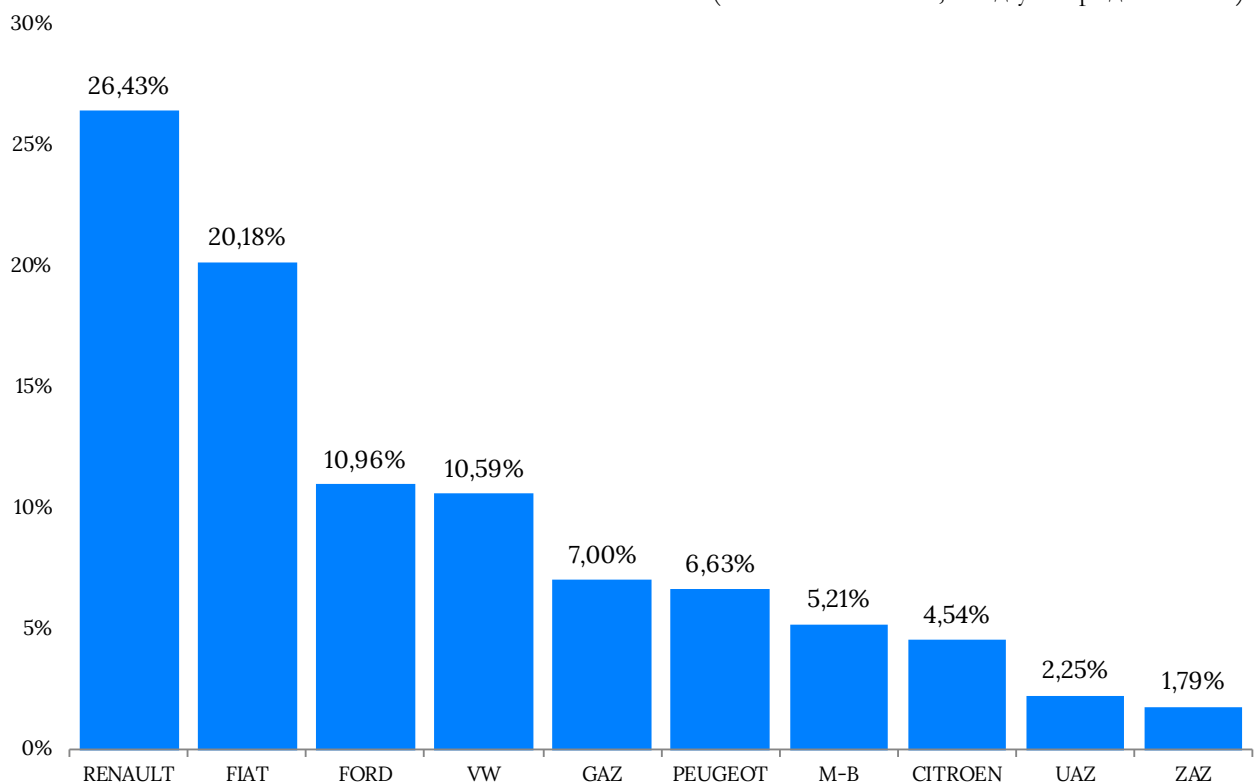
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

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



ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

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





Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

№5 (70) від 31.05.19

**Офіційне видання Федерації роботодавців
автомобільної галузі України**

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

Росповсюджується безкоштовно в електронному вигляді.