

Review

AUTOMOTIVE INDUSTRY



Nº82



СВІТОВА ПАНДЕМІЯ АВТОПРОМИСЛОВОСТІ



ЗАМІСТЬ ПЕРЕДМОВИ

Розпал інноваційних технологій завдав удару там, де його зовсім не очікували.

Виробництво мікročіпів вже не встигає за попитом. І збій у ланцюжку поставок призвів до глобального колапсу усієї системи автомобільної промисловості.

Тож ця чіп-криза ще раз показала, як важливо мати гнучкі бізнес-стратегії, сильні комунікації та вміння швидко адаптуватися до змін.

Що ж, Україні не звикати до складних періодів. Нашого досвіду в подоланні криз не має, напевне, жодна з європейських країн.

Сподіваємося лише, що вітчизняна автомобільна галузь зможе встояти завдяки відкладеному попиту на нові автомобілі. А не через повальне ввезення старих автомобілів з усіх куточків світу, остаточно закріплюючи за Україною статус країни секунд-хенду.

ДЕФІЦИТ НАПІВПРОВІДНИКІВ - СВІТОВА ПАНДЕМІЯ АВТОПРОМИСЛОВОСТІ 3

Світовий автопром лихоманить уже другий рік поспіль. Спочатку через пандемію Covid-19 та серію локдаунів, а зараз – через дефіцит напівпровідників.

ВИКИДИ ВІД ТРАНСПОРТУ І ЯК З НИМИ БОРОТИСЯ. ЧАСТИНА 2 6

Ми задали кілька питань представникам Центру екологічних ініціатив «Екодія». І їх відповіді – це докладна дорожня карта для України на шляху до екологічного та стійкого розвитку.

АКТУАЛЬНО: ПРЕЗЕНТАЦІЯ ТА ОБГОВОРЕННЯ «АВТОМОБІЛІ: ЇЗДИТИ НЕ МОЖНА УТИЛІЗУВАТИ» 9

Серед п'яти основних інструментів екологічної політики, які запроваджує ЄС, в Україні не застосовується жодного. І це давно час виправити.

АВТОМОБІЛЬ ЧИ СМАРТФОН НА КОЛЕСАХ? 10

Вже скоро вирішальним фактором, що відрізнятиме лідерів від аутсайдерів, стане програмне забезпечення автомобілів.

СТАТИСТИКА: ВИРОБНИЦТВО АВТОТРАНСПОРТУ 12

За три квартали 2021 року в Україні було виготовлено більш ніж вдвічі більше автотранспортних засобів ніж за аналогічний період минулого року. Чи збережеться така динаміка до кінця року?

СТАТИСТИКА: ПРОДАЖІ АВТОТРАНСПОРТУ 16

Зусиллями всіх операторів за 9 місяців 2021 року вже було реалізовано 76 тис. автомобілів (+26,3%) і є всі шанси дуже добре перевершити минулорічний показник і нарешті подолати позначку в 100 тис. авто за рік.

СТАТИСТИКА: РЕЄСТРАЦІЇ АВТО З ЕЛЕКТРИЧНИМ ДВИГУНОМ 20

Третій квартал виявився найбільш успішним за всю електромобільну історію України – 2303 автомобілі. Результати реєстрацій за 9 місяців перевищили минулорічні показники на 7,8%.

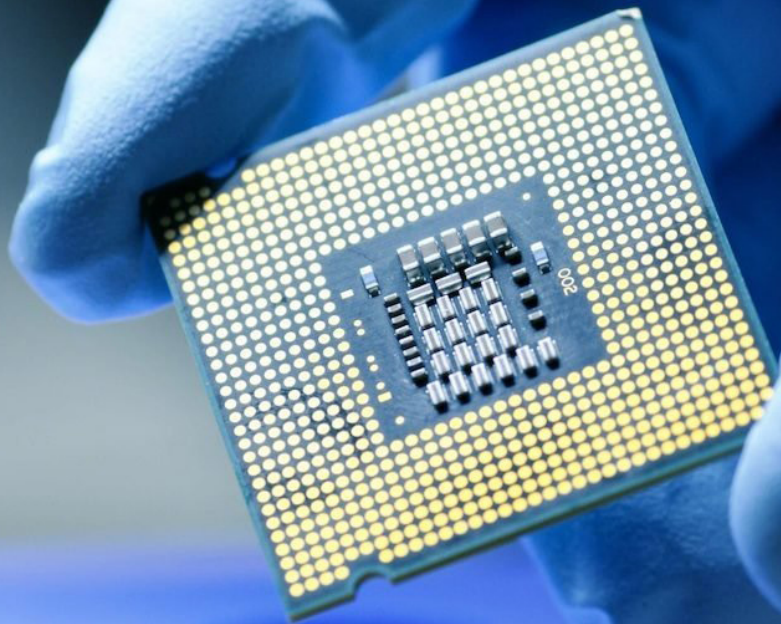
СТАТИСТИКА: РЕЄСТРАЦІЇ ВЖИВАНИХ АВТО 24

Ринок вживаних автомобілів у цьому році у 4,7 рази перевищив ринок нових. При цьому майже кожен другий зареєстрований у цьому році автомобіль – віком від 10 років (частка на ринку – 43%).

АНАЛІТИКА

ДЕФІЦИТ НАПІВПРОВІДНИКІВ - СВІТОВА ПАНДЕМІЯ АВТОПРОМИСЛОВОСТІ

Фото: tomshardware.com



ЧИ ВИДНО СВІТЛО У КІНЦІ ТУНЕЛЮ?

Світовий автопром лихоманить уже другий рік поспіль. Спочатку через пандемію Covid-19 та серію локдаунів, а зараз – через дефіцит напівпровідників.

Збитки несуть майже усі автомобільні компанії світу, які призупиняють виробництво через брак мікросхем.

І, схоже, що це ще не фінал.

210 МЛРД USD

прогнози збитків автомобільних компаній світу у цьому році через дефіцит напівпровідників (оцінка AlixPartners)

7,7 МЛН

прогнози скорочення виробництва транспортних засобів у цьому році (оцінка AlixPartners)

8,4 МЛН

прогнози скорочення виробництва транспортних засобів у 2022 році (оцінка IHS Markit)

Глобальні виробничі втрати вже вплинули і на продажі нових автомобілів. Обсяги продажів на більшості ринків значно нижче рівнів, що існували до Covid-19.

З ЧОГО ВСЕ ПОЧАЛОСЯ?

Через пандемію коронавірусу і карантинні обмеження люди по всьому світу стали проводити набагато більше часу вдома. Робота, розваги, спілкування перейшли в онлайн-формат.

Все це призвело до різкого зростання попиту на електроніку. А це, в свою чергу, до дефіциту напівпровідників, які використовуються скрізь: від електричних зубних щіток до автомобілів.

Слід зазначити, що більшість великих світових автовиробників прорахувалися. На фоні пандемії коронавірусу на початку 2020 року прогнозувалось різке зниження попиту на авто, тому компанії скоротили замовлення на поставку чіпів.

Проте попит знизився несуттєво, а з другої половини 2020-го у багатьох західних країнах почалося відновлення економіки.

Таким чином, автомобільна індустрія кинулася замовляти великі партії напівпровідників, але було вже пізно. Виробники мікросхем переорієнтувалися на інших замовників. І автокомпанії, по суті, опинилися у кінці черги.

Це одна з головних причин. Проте, є й інші, не менш важливі.

ДЕФІЦИТ НАПІВПРОВІДНИКІВ

НАСЛІДКИ ТА ПРОГНОЗИ ДЛЯ АВТОМОБІЛЬНОЇ ГАЛУЗІ



7,7 МЛН

прогнозоване скорочення виробництва у 2021 році



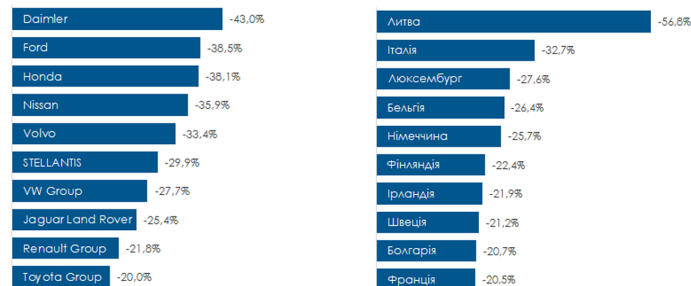
210 МЛРД USD

прогнозовані збитки автомобільних компаній у 2021 році



ХТО ВТРАТИВ НАЙБІЛЬШЕ?

10 автовиробників на ринку ЄС і країн ЄС з найбільшим падінням продажів нових легкових автомобілів, вересень 2021 року vs. вересень 2020 року



Дані: AlixPartners, ACEA

МАТЕРІАЛ ПІДГОТОВЛЕНО АНАЛІТИЧНИМ ЦЕНТРОМ ФЕДЕРАЦІЇ АВТОПРОМУ УКРАЇНИ



Зокрема, посуха на Тайвані – світовому лідері з виробництва напівпровідників, великі пожежі на двох японських напівпровідникових заводах, а також аномально холодна зима в американському Техасі.

Велику роль зіграла і тривала американо-китайська «торгова війна» – США обмежили доступ китайських компаній до західних технологій.

ХТО ПРАВИТЬ БАЛОМ?

Мікросхеми часто розробляються одними компаніями-розробниками напівпровідників (Apple, Qualcomm або Nvidia), а виробляються на заводах інших компаній, які називаються ливарними.

Серед найбільш відомих великих виробників напівпровідників – компанії TSMC, Samsung, Intel Corp.

БІЛЬШЕ 50%

частка компанії TSMC на світовому ливарному ринку (більше, ніж частка трьох наступних конкурентів, разом узятих)

ЩО БУДЕ ДАЛІ?

Пандемія завдала шкоди планам поставок і порушила економічні прогнози, викликавши нестачу мікросхем. Практично всі великі виробники напівпровідникової продукції повідомляють про збільшення термінів виробництва та збільшення цін на свою продукцію.

17,3%

доходи виробників мікросхем зростуть на 17,3% до кінця цього року, після чого сектор стабілізується і в середині 2022 року вийде з кризи (оцінки аналітиків International Data Corporation (IDC),

Наразі такі виробники, як TSMC і Samsung, отримують підвищену кількість контрактних замовлень, тому збільшують ціни на бронювання своїх виробничих ліній.

До кінця року практично всі лінії виробників чіпів заброньовані на 100%. Тому деякі IT-компанії і автовиробники будуть змушені скоротити поставки своїх продуктів до середини наступного року.

А вже ближче до 2023 року на ринку можуть утворитись надлишкові потужності. Це відбудеться тоді, коли виробники завершать розширення своїх підприємств, розпочате в 2020-2021 роках.

Експерти прогнозують, що зі збільшенням цін та термінів поставок нових автомобілів, все більше покупців будуть схилитися до вживаних авто. Звичайно, існує ймовірність відновлення продажів нових автомобілів після перебудови попиту і пропозиції.

Однак, малоімовірно, що обсяги продажів відновляться настільки, щоб компенсувати втрачене виробництво в 2021 році.

А ЯК У НАС?

Криза, пов'язана з дефіцитом напівпровідників в Україні довгий час не так гостро відчувалась, як в країнах Європи. Більшості автовиробників і дилерів вдавалося задовольнити попит на автомобілі за рахунок надлишкових запасів транспортних засобів, що з'явилися за час карантину.

Але наслідки глобального дефіциту вже проявляються і у нас. Кількість моделей, що стали дефіцитними, збільшується. Так само ростуть і строки поставки замовлень.

ЗАМІСТЬ ПІДСУМКІВ

Світова автопромисловість переживає не прості часи. Уже другий рік поспіль автомобільній галузі не вдається стабілізувати ситуацію.

Аналітики покладають надію на фактор відкладеного попиту, за рахунок чого автовиробники зможуть частково компенсувати втрачений попит. І в цілому, ця чіп-криза ще раз показала, як важливо мати гнучкі бізнес-стратегії, сильні комунікації та вміння швидко адаптуватися до змін.



Докладніше на сайті



Обговорити на Facebook

АНАЛІТИКА

ВИКИДИ ВІД ТРАНСПОРТУ І ЯК З НИМИ БОРОТИСЯ.

ЧАСТИНА 2

Фото: acea.auto



ПРО ЗАХОДИ В ЄС ДЛЯ СКОРОЧЕННЯ ВИКИДІВ

Для подолання вищезгаданих проблем Європейський Союз шукає шляхи скорочення викидів через відмову від викопного палива та розвиток сталої транспортної інфраструктури.

2050 РІК

ЄС має на меті скоротити викиди від транспорту на 90% відсотків та створити кліматично нейтральний континент до 2050 року

Європейський Зелений курс визначає 10 основних цілей, деталізованих у Стратегії сталої і розумної мобільності.

Ці пункти є релевантними і для України. А завдяки полегшеному оподаткуванню ввезення електромобілів Україна уже створює стимули для розвитку електромобільності, тож тепер доцільно зосередитися на рекомендаціях з розширення мережі електростанцій та стимулюванні використання електровелосипедів та електросамокатів.

Україна планує стати кліматично нейтральною до 2060 року, а отже, сектор транспорту приверне ще більше уваги. Але наразі бачення розвитку транспорту в Україні далеко від скорочення викидів парникових газів.

Щоб викиди у секторі транспорту реально скорочувалися, у НВБ2 потрібно закласти більш амбітні цілі (за умови роботи електротранспорту від відновлюваних джерел енергії).

Федерація автопрому України неодноразово підкреслювала, що тематика автопрому давно вийшла за усталені межі і охоплює також проблеми інфраструктури, енергетики, IT сектору. І безперечно – екології. Теми, яка була не на часі занадто довго, щоб можна було зволікати і далі.

 Докладніше на сайті

 Обговорити на Facebook

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ЗЕЛЕНИЙ КУРС



ЦІЛІ СТРАТЕГІЇ СТАЛОЇ І РОЗУМНОЇ МОБІЛЬНОСТІ

2030 рік	 30+ млн транспортних засобів з нульовим рівнем викидів на європейських дорогах
	 Кліматично нейтральні подорожі міжміським змагським транспортом до 500 км на території ЄС
	 Ріст у 2 рази кількості поїздок швидкісним залізничним сполученням
	 100+ кліматично нейтральних європейських міст
	 Максимальна автоматизація мобільності
	 Старт продажів суден з нульовим рівнем викидів
2035 рік	 Старт продажів літаків великого розміру з нульовим рівнем викидів
2050 рік	 Майже 100% автомобілів, вантажівок, автобусів та інших важких транспортних засобів з нульовим рівнем викидів
	 Ріст у 2 рази кількості вантажних перевезень залізницею
	 Ріст у 3 рази кількості поїздок швидкісним залізничним сполученням

МАТЕРІАЛ ПІДГОТОВЛЕНИ АНАЛІТИЧНИМ ЦЕНТРОМ ФЕДЕРАЦІЇ АВТОПРОМУ УКРАЇНИ
ДАНІ НАДАНО ЦЕНТРОМ ЕКОЛОГІЧНИХ ІНІЦІАТИВ ЕКОДІЯ



СТРАТЕГІЯ МОБІЛЬНОСТІ УКРАЇНИ



РЕКОМЕНДАЦІЇ ЕКОДІЯ НА НАЦІОНАЛЬНОМУ РІВНІ

МОНІТОРИНГ ВИКИДІВ	 Розробити і впровадити прозору й автоматичну систему обрахунку вуглецевого сліду.
	 Вигнати й удосконалити збір даних по викидах від пересувних джерел збудування по регіонах.
ЕКОЛОГІЧНІ АВТОМОБІЛІ	 Впровадити системи оподаткування купівлі, власності та користування автомобілів за принципом «зобудунок платити».
	 Вигнати державний техолог автомобілів.
	 Розробити та впровадити систему утилізації старих автомобілів.
	 Створити мережу для зарядки і заправки машин з нульовими викидами.
МІСЬКА МОБІЛЬНОСТІ	 Розробити і впровадити систему заохочення та співфінансування державою створення велосипедної інфраструктури у містах.
	 Скорувати оподаткування на запчастини/елементи для виробництва і ремонту сталевих вигів транспорту (наприклад, велосипедів).
	 Проводити дослідження та інновації у сфері зв'язності та автоматизованості транспорту, особливо мультимодального, та безпеки дорожнього руху.
	 Створювати мультимодальні опції для пересування пасажирів між містами.
	 Збільшити частку електрифікованих колій залізниці до 70% до 2030 року (наразі електрифіковано близько 50%).
ЗАЛІЗНИЧНІ ТА ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ	 Розвинути гілянки з обома видами колій, особливо у прикордонних районах, для спрощення сполучення з європейською залізничною мережею.
	 Вигнати від вулиць для опалювання вагонів залізниці.
	 Сприяти розвитку вантажного транспорту з нульовими викидами

МАТЕРІАЛ ПІДГОТОВЛЕНИ АНАЛІТИЧНИМ ЦЕНТРОМ ФЕДЕРАЦІЇ АВТОПРОМУ УКРАЇНИ
ДАНІ НАДАНО ЦЕНТРОМ ЕКОЛОГІЧНИХ ІНІЦІАТИВ ЕКОДІЯ





ПРЕЗЕНТАЦІЯ ТА ОБГОВОРЕННЯ «АВТОМОБІЛІ: ІЗДИТИ НЕ МОЖНА УТИЛІЗУВАТИ»

Серед п'яти основних інструментів екологічної політики, які запроваджує ЄС, в Україні не застосовується жодного.

5 : 0

з таким рахунком Україна програє Європі в реалізації екологічної політики

Обов'язковий техогляд скасовано, система утилізації не працює, стимулювання використання екологічного транспорту не застосовується. Тим часом Європа швидко рухається у бік безвуглецевого майбутнього.

Тож 4 жовтня 2021 року Федерація автопрому України разом з Українською асоціацією учасників ринку електромобілів EV-UA та Комітетом з питань екологічної політики та природокористування провели презентацію та обговорення «Автомобілі: їздити не можна утилізувати».

Щоб вивести Україну з позиції наздоганяючих, необхідний комплексний та різносторонній підхід. І на заході учасники обговорювали дорожню карту першочергових кроків:

- запровадження перевірки технічного стану транспортних засобів;
- врегулювання порядку поводження і управління відходами;
- створення дієвого механізму утилізації автомобілів;
- введення штрафів за покинутий автомобіль;
- запровадження екологічного податку за користування транспортним засобом.

Прикладом чітких та планомірних змін є Європа, яка до 2050 року планує досягти вуглецевої нейтральності. Для втілення планів у життя ЄС скорочує викиди від транспортних засобів та стимулює розвиток електротранспорту.

Нам необхідно брати до уваги приклад ЄС та зі свого боку приєднуватись до світової спільноти для збереження навколишнього середовища.



Докладніше на сайті



Обговорити на Facebook

АНАЛІТИКА

АВТОМОБІЛЬ ЧИ СМАРТФОН НА КОЛЕСАХ?

Фото: motorauthority.com



НОВІ ТРЕНДИ АВТОПРОМУ

ПРОГНОЗИ ТА ГІПОТЕЗИ РОЗВИТКУ ТЕХНОЛОГІЙ



НАСЛІДКИ ТЕХНОЛОГІЧНИХ МЕГАТРЕНДІВ

 **64%**
клієнтів змінили би OEM-виробників на користь кращих можливостей автономного водіння

 **95%**
нових автомобілів, що будуть продані в 2030 році, матимуть підключення до інтернету

 **53%**
нових автомобілів, що будуть продані в Європі до 2030 року, можуть бути електричними (електромобілі, плагін-гібриди та автомобілі на паливних елементах)

 **2/3**
американських клієнтів очікують, що вони будуть використовувати каршерінг більше протягом наступних 2 років

Дані: the McKinsey Center for Future Mobility

ГІПОТЕЗИ МАЙБУТНІХ ТЕХНОЛОГІЧНИХ ТРЕНДІВ

 Централізована архітектура автомобільної електроніки

 Програмне забезпечення автомобілів, як у застосунках побутової електроніки

 Бездротове оновлення програмного забезпечення транспортного засобу

 Обмеження відмінностей в технологічних рішеннях

 Нові конкуренти автоіндустрії

 Трансформація традиційних ланцюжків створення вартості

 Консолідація технологій

 Постійний дохід від новітніх технологій

 Окупність інвестицій в наступних поколіннях

 Інвестиції в таланти

МАТЕРІАЛ ПІДГОТОВЛЕНО АНАЛІТИЧНИМ ЦЕНТРОМ ФЕДЕРАЦІЇ АВТОПРОМУ УКРАЇНИ



Конкурентна боротьба учасників автомобільної галузі виходить на новий рівень. Мова вже не йде про кількість вироблених чи проданих автомобілів. Вирішальним фактором, що відрізнятиме лідерів від аутсайдерів, стане програмне забезпечення автомобілів.

Ось десять припущень експертів McKinsey щодо розвитку автомобільної галузі в майбутньому.

Гіпотеза 1: Для швидкості розробки програмного забезпечення та високоякісного завантаження, автомобільним компаніям необхідно забезпечити консолідацію усіх рішень. Тому архітектура автомобільної електроніки стане більш централізованою.

Гіпотеза 2: Замість 50-100 спеціалізованих електронних блоків управління, кожен зі своїми власними вбудованими додатками, ми побачимо горизонтально інтегровані програмні стеки. Вони будуть містити IT-компоненти та процеси подібні до тих, що використовуються у сучасних застосунках побутової електроніки (наприклад, смартфонах) або хмарних технологіях.

Гіпотеза 3: У майбутньому власники автомобілів зможуть підвищити продуктивність транспортних засобів, їхню безпеку та передачу даних. Оновлення програмного забезпечення автомобіля буде настільки ж простим, як і оновлення додатків на смартфонах.

Гіпотеза 4: Технологічні рішення в програмному забезпеченні автомобілів будуть універсальними для більшості країн світу. Відрізнитись буде тільки Китай, який функціонуватиме як окрема технологічна екосистема.

Гіпотеза 5: Автомобільна галузь зазнає конкуренції з боку IT-виробників, які займатимуть свою нішу в ланцюжку створення вартості.

Гіпотеза 6: Оскільки жоден учасник ринку не зможе самостійно вирішити технічні та комерційні проблеми, розвиватимуться альянси та партнерства у вирішенні технологічних питань.

Гіпотеза 7: Відбудуватиметься консолідація апаратного та прикладного програмного забезпечення, що сприятиме охопленню більшої кількості пристроїв та зменшення ціни на продукт. Найбільша консолідація очікується в інформаційно-розважальному сегменті та в області автономного керування.

Гіпотеза 8: Постійне вдосконалення програмного забезпечення створить можливість розробки нових додатків, які можна буде монетизувати. Частка доходу виробників програмного забезпечення зростатиме. Адже, навіть, після покупки автомобіля можна буде «розблокувати» ті чи інші функції в авто.

Гіпотеза 9: Втілення новітніх технологій в автомобілях та розробка програмного забезпечення потребує значних інвестицій уже зараз. Окупність від інвестицій буде лише в наступних поколіннях.

Гіпотеза 10: Автопромисловість потребуватиме розробки та обслуговування програмного забезпечення починаючи з етапу R&D до після продажного обслуговування. Тому компаніям доведеться вкладати кошти в розвиток талантів для розробки та збереження нового програмного забезпечення.



Докадрніше на сайті

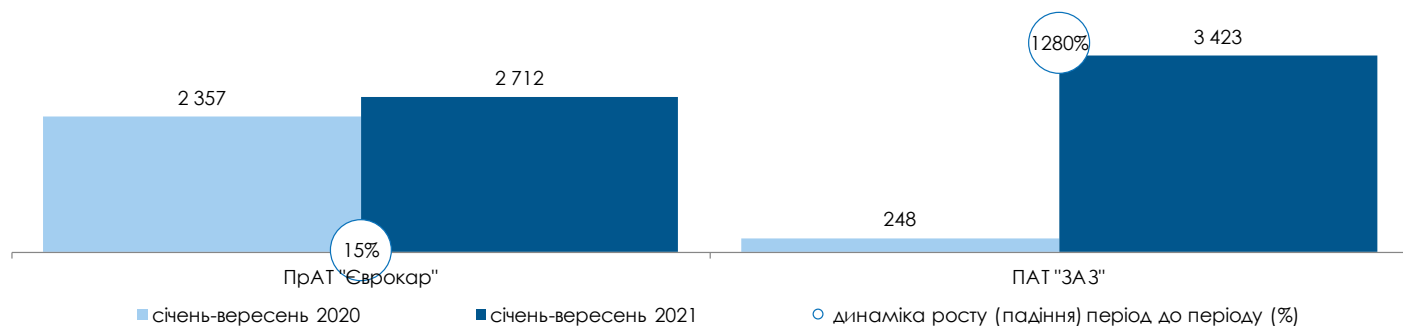
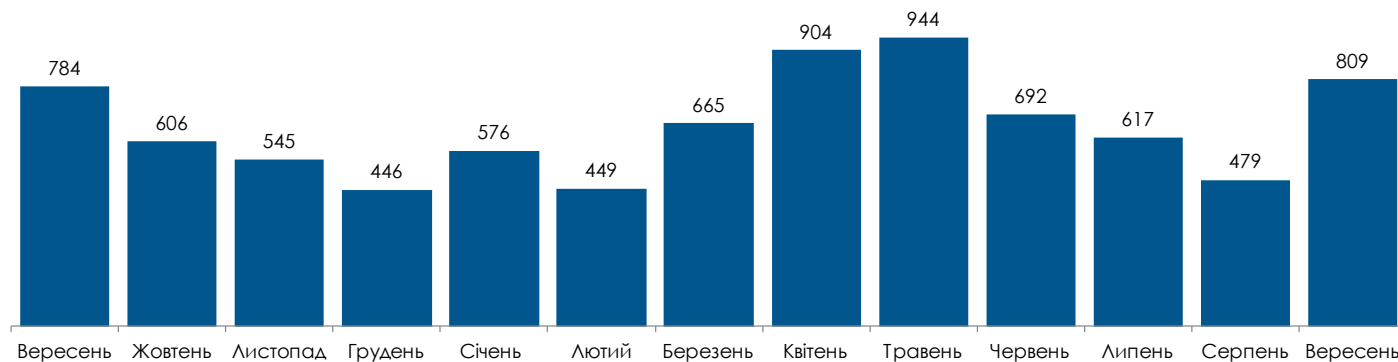


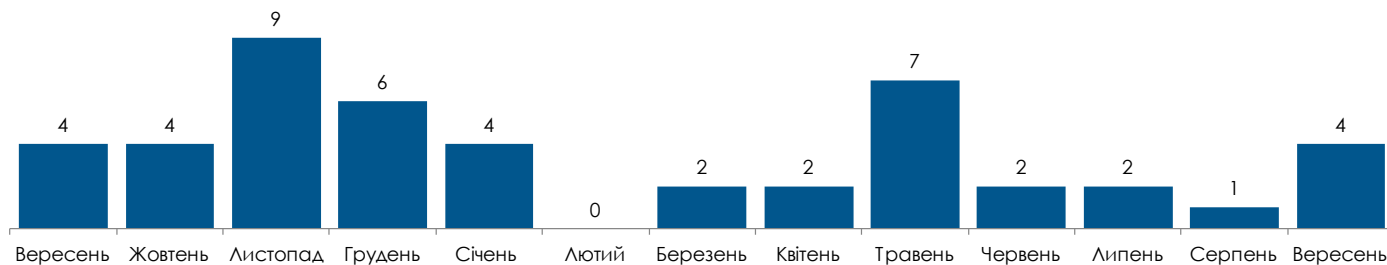
Обговорити на Facebook

СТАТИСТИКА: ВИРОБНИЦТВО АВТОТРАНСПОРТУ

ДАНІ: УКРАВТОПРОМ

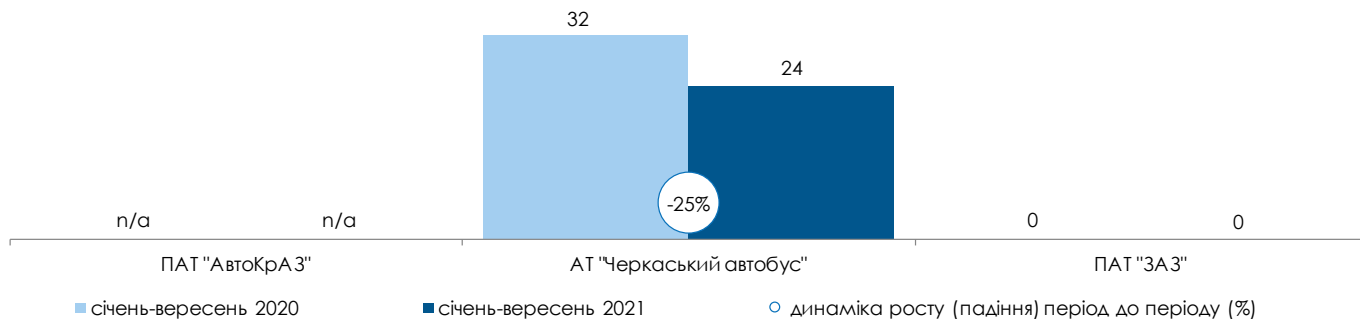


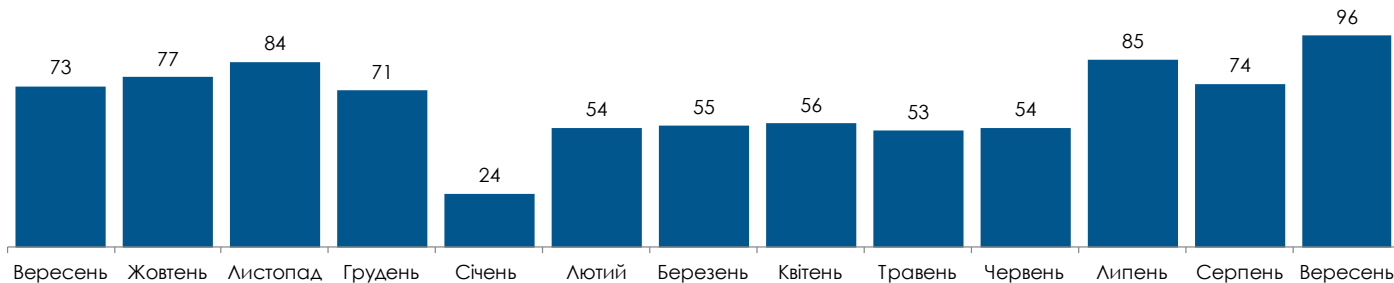




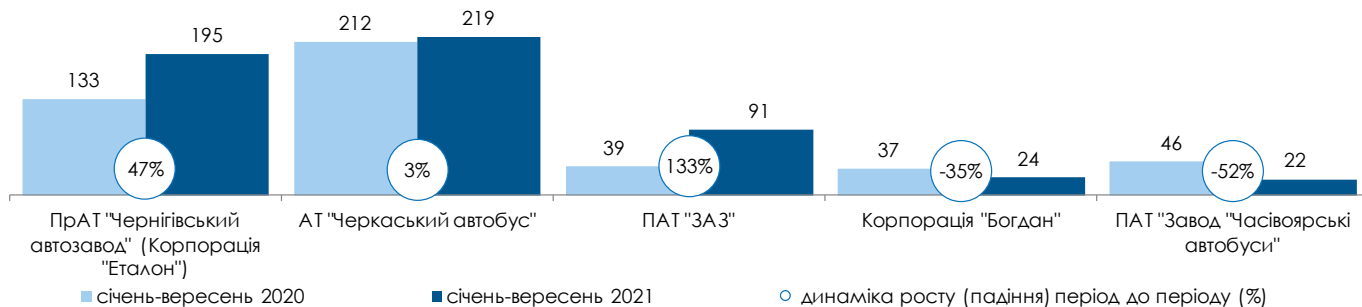
ВАНТАЖНІ АВТОМОБІЛІ

ВИРОБНИКИ (ОБСЯГ ВИРОБНИЦТВА)





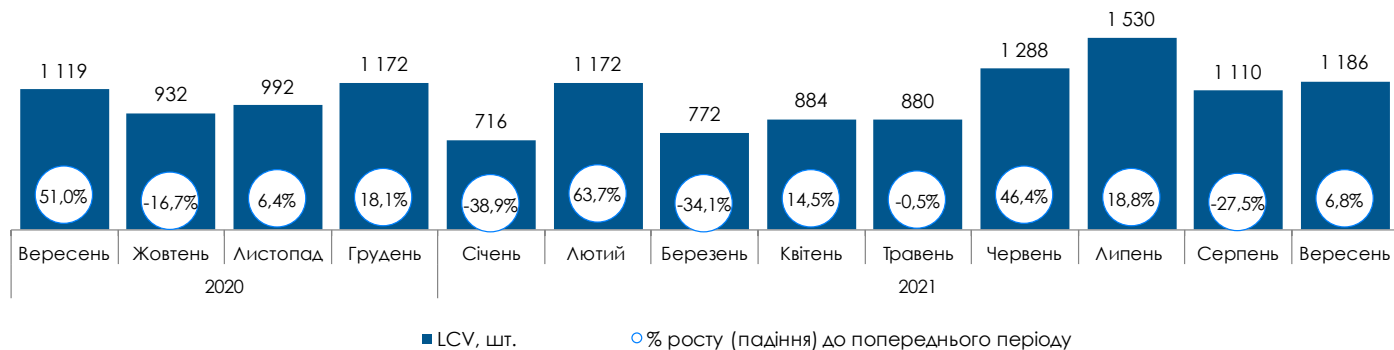
ВИРОБНИКИ (ОБСЯГ ВИРОБНИЦТВА)

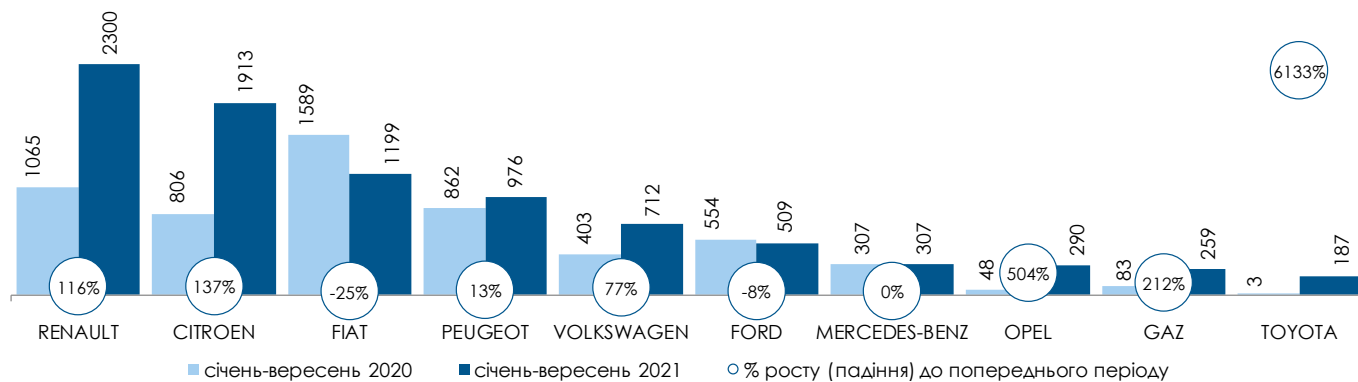
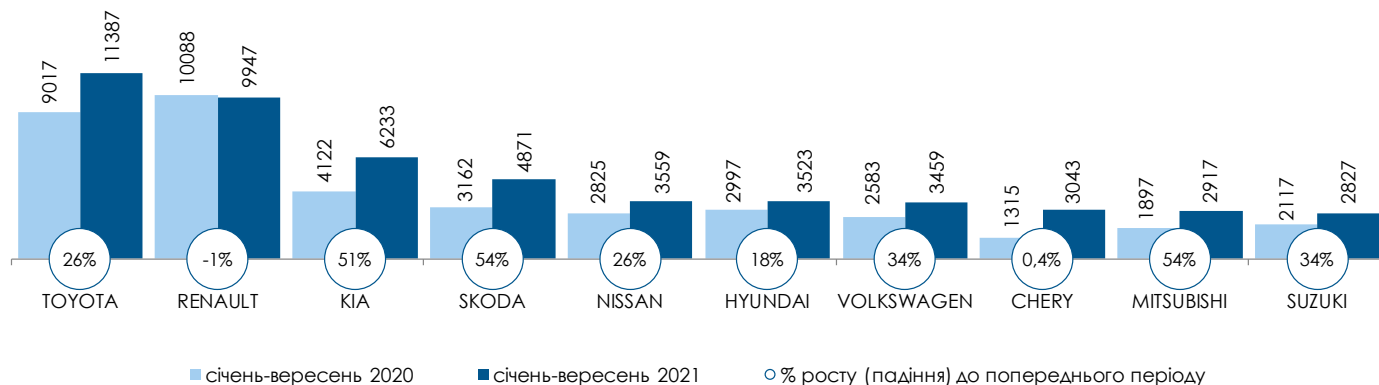


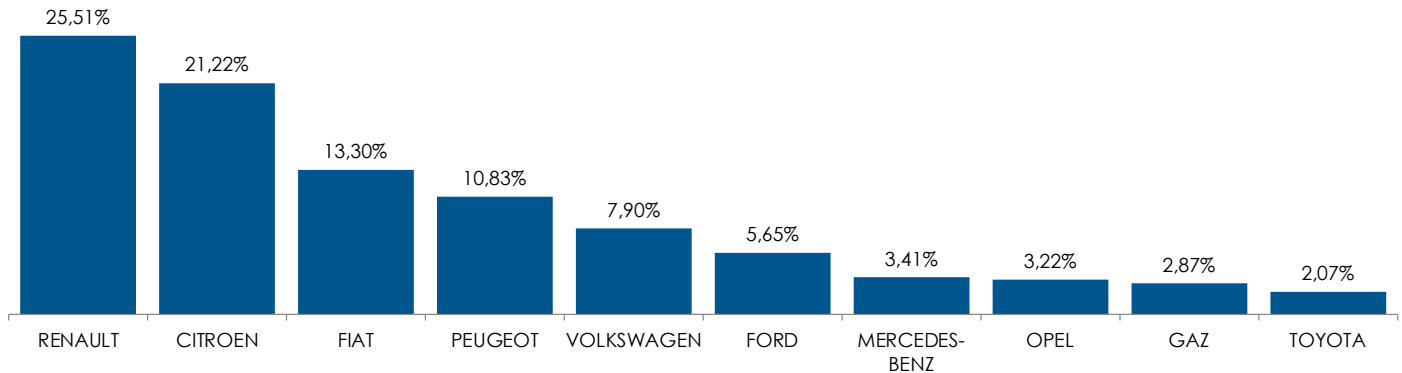
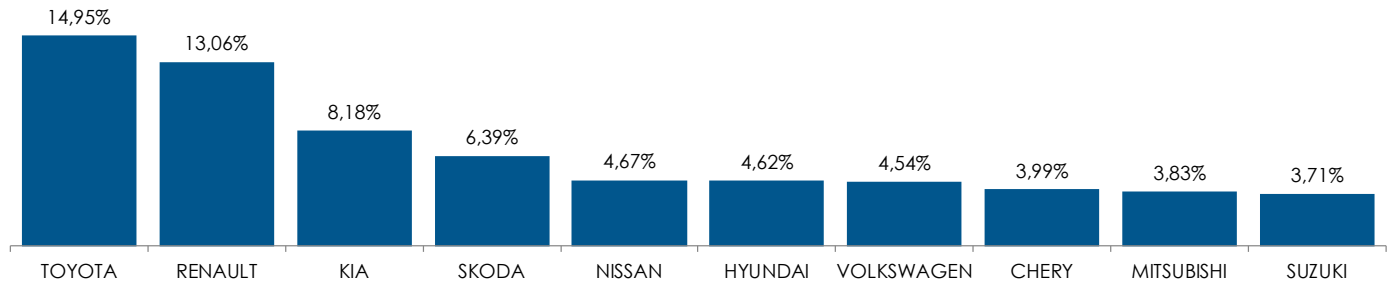
СТАТИСТИКА: ПРОДАЖІ АВТОТРАНСПОРТУ

ДАHI: AUTO-CONSULTING





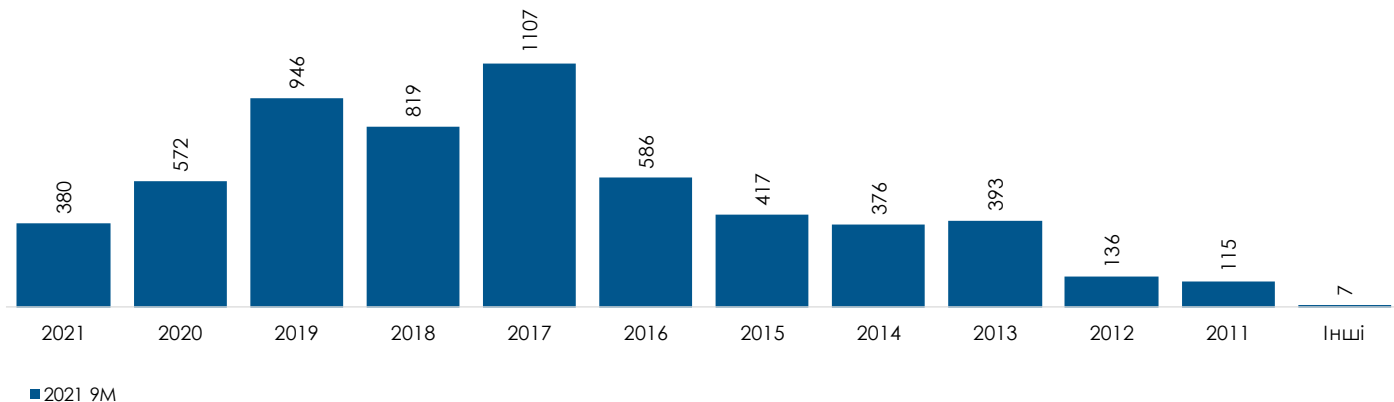
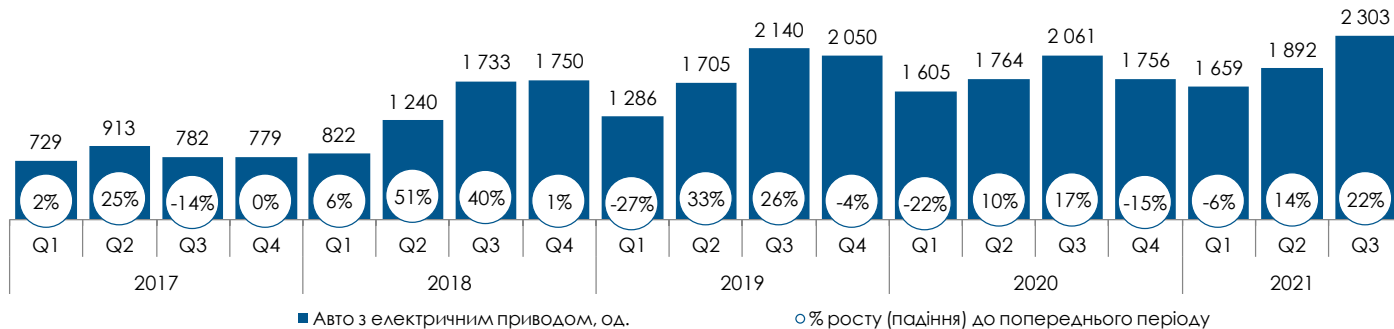


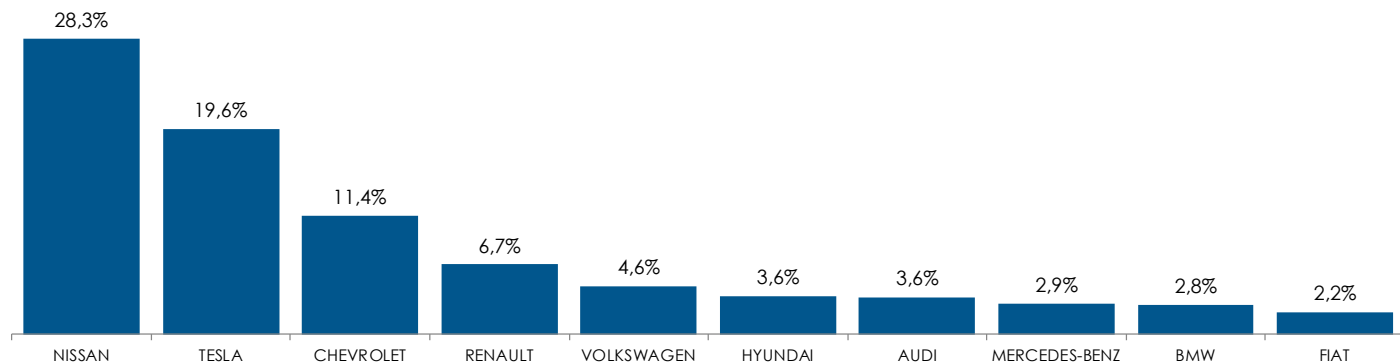
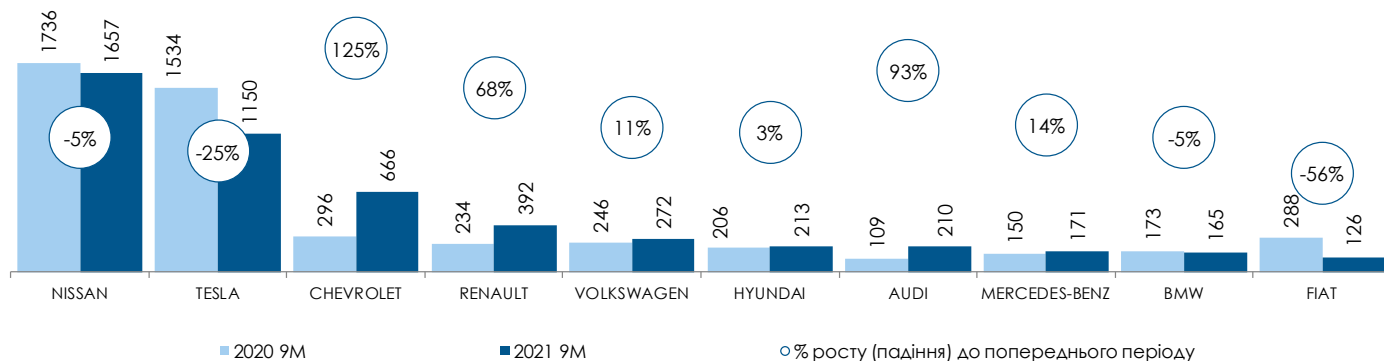


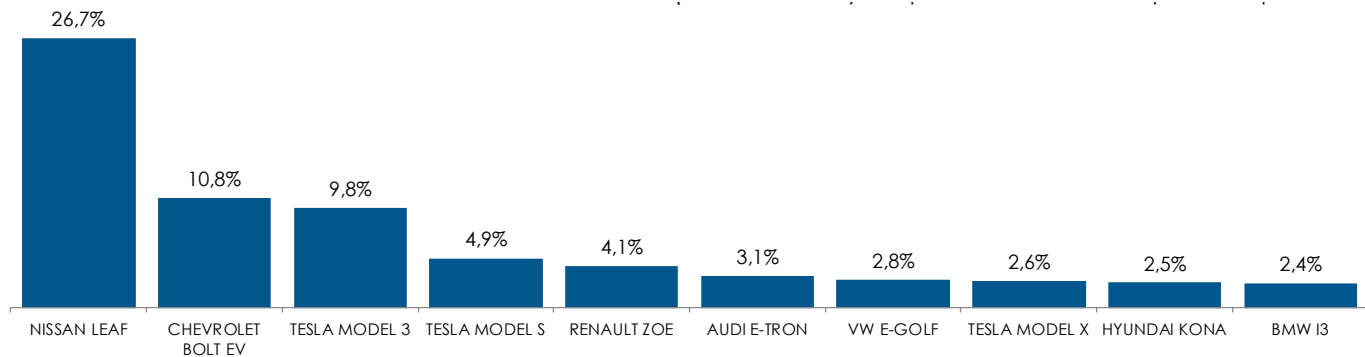
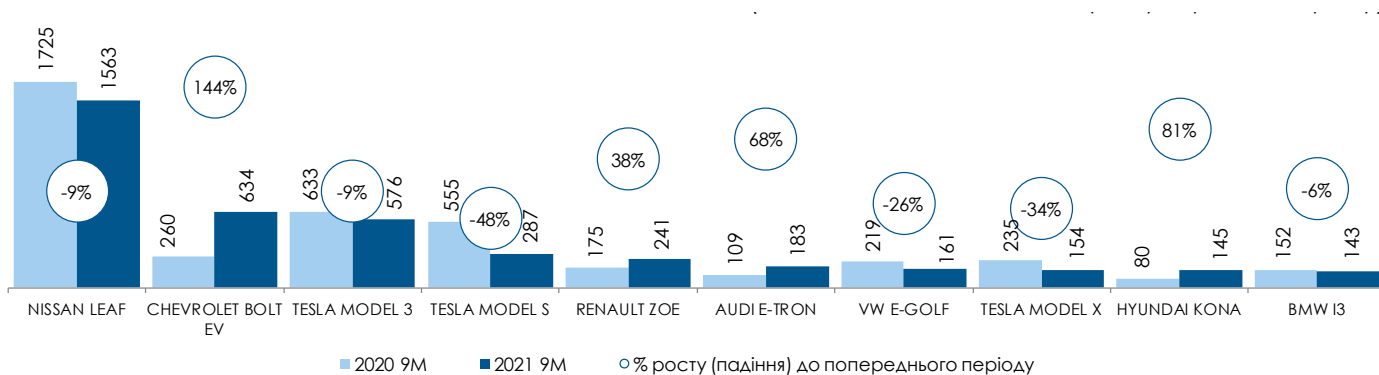
СТАТИСТИКА: РЕЄСТРАЦІЇ АВТО З ЕЛЕКТРИЧНИМ ДВИГУНОМ

ДАНІ: МВС









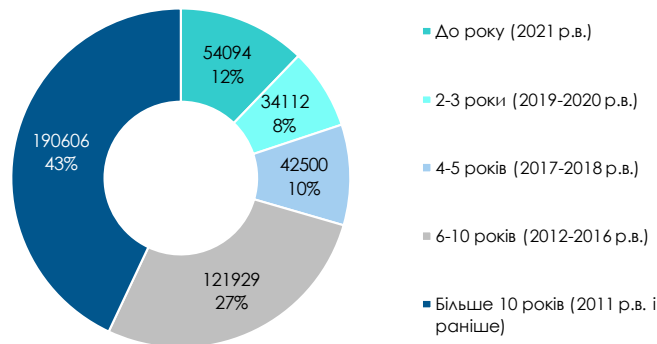
СТАТИСТИКА: РЕЄСТРАЦІЇ ВЖИВАНИХ АВТО

ДАНІ: МВС



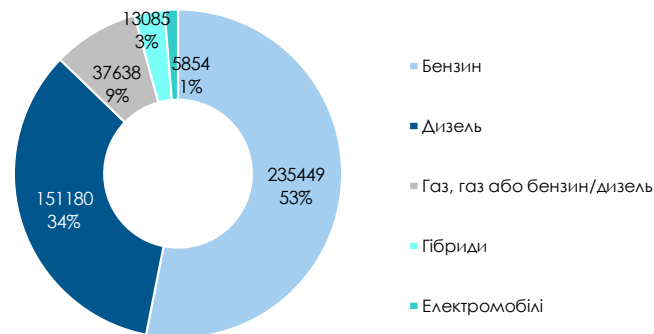
СТРУКТУРА РИНКУ ЗА РОКАМИ ВИПУСКУ

(2021 9М, шт. та % ринку)



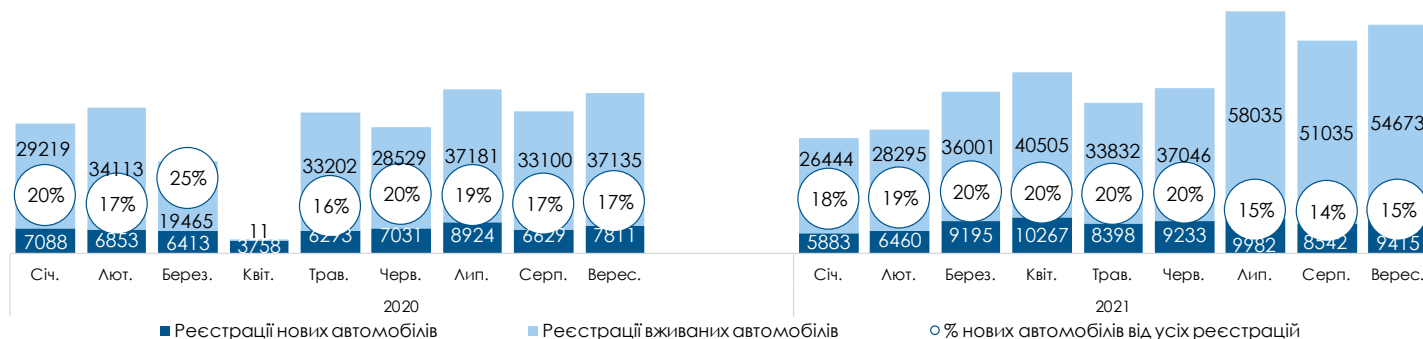
СТРУКТУРА РИНКУ ЗА ТИПОМ ПАЛИВА

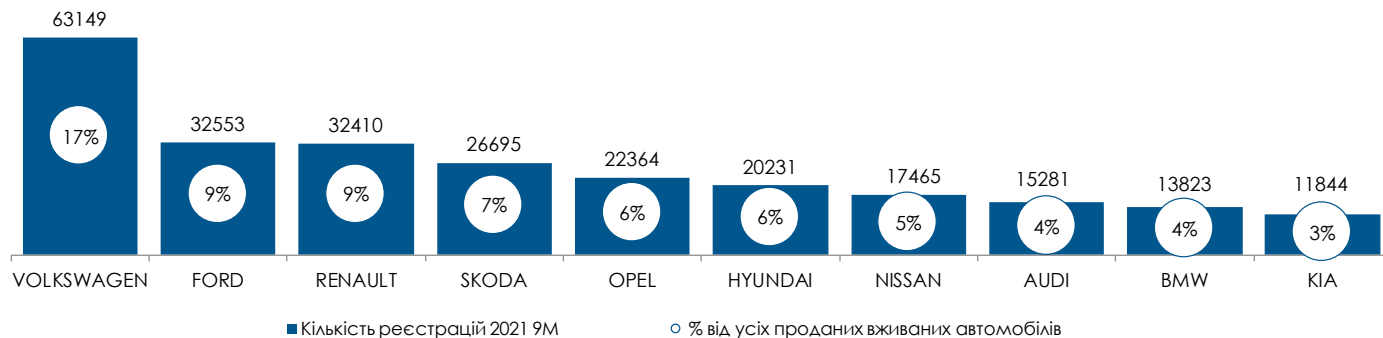
(2021 9М, шт. та % ринку)



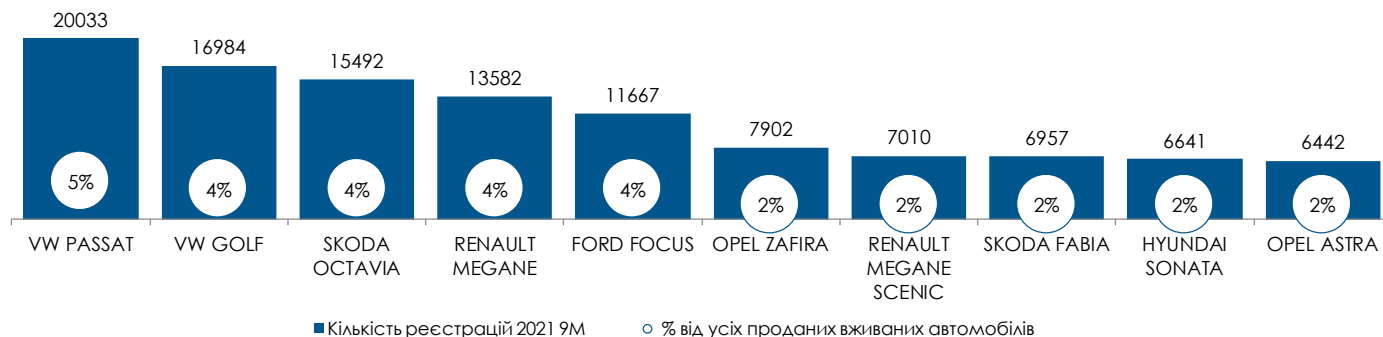
ЕЛЕКТРОМОБІЛІ

ДИНАМІКА (ЩОМІСЯЧНА)





ТОП 10 МОДЕЛЕЙ (РЕЄСТРАЦІЇ)



Review

AUTOMOTIVE INDUSTRY

№82

СВІТОВА ПАНДЕМІЯ АВТОПРОМИСЛОВОСТІ

Офіційне видання
Федерації автопрому України

Редактори:
Чепіжко О.
Суворкіна А.
Ковач О.

Розповсюджується безкоштовно в електронному вигляді.

Фото на титульній сторінці: gnews.org

