

Щирський В.В.,
студент освітнього рівня «магістр»,
спеціальність «Менеджмент»,
Національна академія статистики, обліку та аудиту

Конкурентоспроможні стратегії розвитку компаній в напрямку екологічно «чистих» автомобілів

Зелені авто встановили новий рекорд: за 2017 рік у світі було продано понад 1,2 млн електромобілів і плагін-гібридів. В порівнянні з 2016 роком зростання в цих сегментах авторинку склало цілих 57%. При цьому велика частина реалізованих авто припала саме на EV`и – їх доля склала 66%. Відповідно, плагін-гібриди (PHEV) зайняли 34%.

Світовим лідером по продажах електрокарів другий рік поспіль залишається Китай, де, до речі, значно зросла кількість зарядок за минулий рік. Ринок електромобілів там виріс на 72% – понад 600 тис. проданих авто. У Європі за 2017 рік реалізовано 307 тис. електрокарів (+38%), а в США – близько 200 тис. (+27%) (рис. 1) [1].

Найвищі темпи зростання ринку електромобілів продемонстрували Ісландія (+248%), Словенія (+166%), Японія (+149%), Португалія (+126%) і Німеччина (+108%). Дуже серйозно продажі електрокарів і гібридів, що заряджаються, зросли у грудні минулого року. Всього за місяць у світі реалізовано понад 170 тис. таких авто – їх доля на ринку склала 2% (+17% порівняно з листопадом, який теж був рекордним). За прогнозами, якщо темпи зростання ринку збережуться, то в 2018 році буде реалізовано вже близько 1,9 млн. електромобілів і плагін-гібридів.

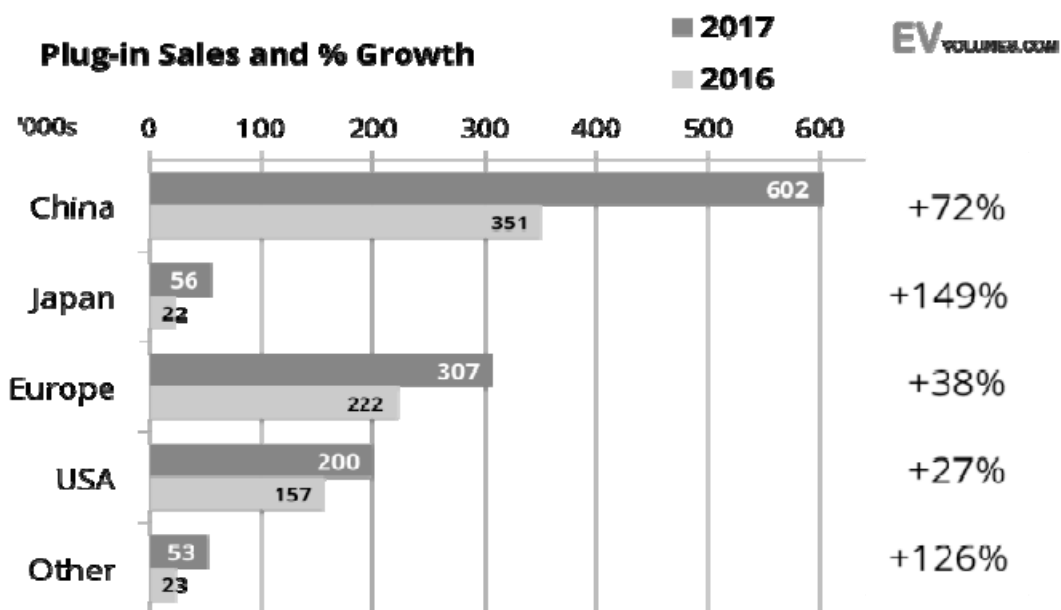


Рис. 1. Динаміка зростання продажів електрокарів на світовому ринку, 2016-2017 рр.

Джерело: [1]

З 2 мільйонів проданих електрокарів та plug-in машин приблизно половина прийшла на Китай. Другим за об'ємом ринком у світі стала Європа, третім – Північна Америка.

Найпопулярнішим електрокаром очікувано стала Tesla Model 3 – її купили у кількості 145 тис. од. На другому місці китайський електромобіль BAIC EC-Series, на третьому – Nissan Leaf, далі йдуть дві інші моделі Tesla – S і X. (табл.1) [2].

Таблиця 1

Продаж електромобілів у світі в 2018 році

Місце у 2018	Модель авто	Продано, од.	Місце у 2017
1	Tesla Model 3	145к	106
2	BAIC EC-Series	90,6к	1
3	Nissan Leaf	87,1к	4
4	Tesla Model S	50к	2
5	Tesla Model X	49,3к	5
6	JAC iEV E/S	46,5к	13
7	BYD e5	46,2к	15
8	Renault Zoe	40,3к	7
9	Chery eQ EV	39,7к	11
10	BAIC Eu-Series	37,3к	25

За результатами 2018 року частка електрокарів та гібридів, що заряджаються, в продажах усіх нових автомобілів у світі досягла 2,1%. Чисті електромобілі зайняли, відповідно, близько 1% ринку. При цьому розподіл за країнами не рівномірний. Наприклад, в Норвегії нові електрокари займають вже майже половину ринку, а в деяких країнах їх присутність практично непомітна.

Дослідження, в якому детально розглядаються відмінності в податково-бюджетній політиці, спрямованої на підтримку продажів електромобілів, по одинадцяти основним авторинках (вісім європейських країн, Китай, Японія і США), наочно демонструє, що податкові пільги і субсидії відіграють ключову роль в стимулюванні ринку електромобілів. Результати досліджень ІССТ демонструють існування великих відмінностей в рівні і типі податкових пільг для електротранспорту на різних ринках. Наприклад, пільги, які забезпечує голландський уряд для гібридних автомобілів з підзарядкою, складають близько 38 000 євро (52 000 дол. США) за автомобіль, або майже три чверті його базової ціни. Ця пільга складається з повного звільнення від реєстраційних та щорічних податків на транспортні засоби.

У Німеччині, навпаки, власники електромобілів в кінцевому підсумку платять більше податків, ніж вони платили б, володіючи таким самим неелектричним автомобілем, оскільки існуючі мінімальні податкові пільги з лишком компенсовані більш високим ПДВ, яким оподатковуються електромобілі.

Взаємозв'язок між податковими пільгами і продажами електромобілів в деяких випадках очевидний, і такі країни як Норвегія і Нідерланди є хорошими прикладами ринків, де високий рівень податкових пільг безпосередньо призводить до високих цифр продажів електромобілів.

Однак податкові пільги і відмінності цін на паливо і електроенергію не є універсальним рецептом для всіх ринків. Про це свідчить досвід Великобританії, де, незважаючи на відносно високі стимули, продажі електромобілів як і раніше залишаються дуже низькими.

Каліфорнія, зі своїм дуже середнім рівнем податкових пільг, в порівнянні з іншими ринками, показує яскравий приклад впливу інших факторів, що розвивають ринок електрокарів. У Каліфорнії діє комплексний план впровадження електромобілів, який включає політику автовиробників (наприклад, стандарти CO₂, вимоги до електромобілів), вкладення інвестиції в інфраструктуру, роботу електроенергетичного сектора, кампанії з інформування споживачів та інші місцеві ініціативи, що на думку експертів з ІССТ є більш важливим для просування екологічно чистого транспорту на автомобільних ринках [3].

Окрему увагу варто приділити наслідкам скандалу про порушення Концерном екологічних нормативів по викидах в атмосферу, який нещодавно трапився у вересні 2015 р. Компанія змінила технологію виробництва двигунів в частині обсягів викидів в атмосферу. З огляду на жорсткий контроль норм викидів, Volkswagen вважав більш вигідним забезпечити дизельні двигуни певних моделей програмним забезпеченням, що дозволяє обходити жорсткі екологічні норми в США. До таких висновків дійшло американське Агентство з охорони довкілля. Його експерти стверджують, що на автомобілях концерну Volkswagen з дволітровими дизелями були встановлені спеціальні програми, які допомагають обходити перевірки вихлопних газів. В деяких випадках кількість оксидів азоту знижувалася в 40 разів.

Ця дія отримала широкий резонанс, що, зокрема, призвело до відставки глави компанії Мартіна Вінтеркорна, було відкликано 500 тисяч автомобілів марок Volkswagen та Audi, проданих в 2008-2015 рр. і компанії загрожує штраф розміром 18 млрд. євро, якщо виявиться, що нормам не відповідають всі дизельні автомобілі, вироблені з 2008 року. Більш того, 7,5 млрд. євро були виділені компанією цілеспрямовано на витрати, пов'язані зі скандалом.

Також вимоги щодо відкликання автомобілів були пред'явлені в Німеччині, що становить за попередніми оцінками 2,4 млн. автомобілів, оскільки компанія зізналася, що аналогічні маніпуляції проводилися і в Європі. Всього «неякісних» автомобілів було продано 11 млн., без точного розуміння, в яких країнах вони зараз знаходяться. Частка Volkswagen AG на європейському автомобільному ринку знизилася у вересні 2015 року на 3,5% в порівнянні з серпнем 2015 р [4].

Щодо стратегій розвитку, Volkswagen Group має намір зайняти лідируючі позиції на світовому ринку електромобілів до 2025 року. До цього

часу автовиробник планує продавати до 1 млн. електрокарів в усьому світі. Такі плани передбачені новою стратегією розвитку Transform 2025+, яка повинна допомогти концерну оговтатися від дизельного скандалу.

Таким чином, частка електромобілів в структурі продажів німецького концерну повинна досягти 25%. На першій стадії реалізації стратегії, вже до 2020 року, Volkswagen введе в продаж 9 нових «електрифікованих» моделей (електромобілі та гібриди). Одночасно з цим компанія проведе реструктуризацію і розширить сферу технічних компетенцій. Наступний етап – збільшення обсягів випуску електромобілів, а інший – зміцнення лідируючих позицій на світовому ринку e-mobility.

У Volkswagen очікують, що найближчим 10-річчям продажі автомобілів німецького концерну виростуть, збільшаться показники рентабельності, а операційний прибуток зросте на 6% до 2025 року.

Компанія заявила про намір зняти з виробництва деякі класичні моделі, які не відрізняються високим попитом. Крім того, німецький автовиробник запланував і скорочення робочих місць. За рахунок цих та інших рішень компанія може щорічно економити до 3,7 млрд. євро.

На сьогоднішній день проводяться цікаві дослідження та порівняльний аналіз ситуації на ринку. Це дозволяє як концернам, так і покупцям зорієнтуватися і направити свої капітали у найбільш вигідному для майбутнього напрямку.

Основним і самим цікавим прогнозом автомобільного ринку на 2017 рік є збільшення кількості екологічно чистих моделей. Електрокари розробляють багато всесвітньо відомих автоконцернів і пропонують їх концепти на виставках і салонах. Багато компаній вже займаються продажем таких автомобілів, які встигли завоювати серця покупців. В цьому напрямку аналітичні дослідження показують тенденцію до зростання.

Відзначається зростання попиту на класичні моделі автомобілів. Завдяки збільшенню продажів у Північній Америці і Китаї автомобільний ринок перейшов до зростання. Така тенденція намітилася ще в 2015 році. У 2016 році світові авторинки відзначили стабілізацію обсягу продажів. Однак, на думку агентства Moody's Investors Service, у 2017 році настане скорочення обсягу продажів.

Однією з причин даної ситуації є завершення дії податкових пільг на придбання автомобілів в Китаї.

Теж рейтингове агентство дає цікавий прогноз ринку автомобілів на 2017 рік в США. Там більш песимістичний прогноз, очікується різкий спад обсягів збуту. На їхню думку, американський ринок може показати в 2017 році нульове зростання. Японський ринок автомобілів навпаки очікує різкий сплеск перед подвоєнням податку з продажів на 10%.

Таким чином, загальносвітовий прогноз має тенденцію до стабілізації і зростання. Це досягається завдяки таким великим країнам, як Китай, Канада, США, а також завдяки ЄС.

Список використаних джерел:

1. Світові продажі електромобілів: новий рекорд [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://e-move.com.ua/svitovi-prodazhi-elektromobiliv/>
2. Продажі електромобілів у світі в 2018 році досягли 1 млн. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://e-move.com.ua/ev-plug-in-sales-in-2018/>
3. Мировой опыт развития рынка электромобилей [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ukrautoprom.com.ua/mirovoj-opyt-razvitiya-rynka-elektromobilej>
4. Липовская Н.И. Оценка финансовых результатов и рыночной стоимости компании Volkswagen AG GROUP в 2014 – 1 полугодии 2015 года [Электронный ресурс] / Н.И. Липовская // Студенческий научный форум: Материалы VIII Международной студенческой научной конференции. – Режим доступа: <https://scienceforum.ru/2016/article/2016019464>"><https://scienceforum.ru/2016/article/2016019464> .

Ященко Л.О.,

*кандидат економічних наук,
старший науковий співробітник
відділу економічних досліджень,
Інститут продовольчих ресурсів НААНУ*

Експортний потенціал цукрової галузі України

Період з 2008 по 2017 роки характеризується прискоренням падінням споживання цукру в Україні з 1891 тис. т до 1290 тис. т (на 32%) та зростанням чисельності населення світу (в середньому щорічно на 0,1 млрд. чоловік), що спричинило переорієнтацію виробників цукру на зовнішній ринок. Країни-імпортери почали звертати більше уваги на український цукор, оскільки зросла його конкурентоспроможність на світовому ринку завдяки значному покращенню якості (у 2017/18 м.р. частка виробництва цукру І категорії у загальному виробництві зросла на 20% порівняно з попереднім м.р. і становила 50%). Насамперед, це обумовлено підвищенням цукристості буряків та їх технологічних властивостей. Так, у 2016 році отримано найкращі за роки незалежності показники цукристості – 17,65%, які практично наблизились до європейського рівня. Збільшення обсягів експорту цукру з 103 тис. т у 2008 році до 617 тис. т у 2017 році та підвищення його частки у виробництві з 6,6% до 30,2% позитивно вплинуло на рентабельність діяльності цукрових заводів (табл. 1).