



ФЕДЕРАЦІЯ РОБОТОДАВЦІВ
АВТОМОБІЛЬНОЇ ГАЛУЗІ

№2 (31) ВІД 19.02.16

Review

AUTOMOTIVE INDUSTRY

ІДЕМО НА ДНО

Український авторинок скотився на
25-е місце у Європі

БИТВА ГІГАНТІВ

Хто отримав почесні перші
місця на арені світового авто-
ринку?

ЧИ Є НАДІЯ?

Про перспективи світового
ринку говорять експерти The
Economist Intelligence Unit

ЕКОНОМІЧНИЙ ЕКСПЕРИМЕНТ

На Закарпатті відбувся пер-
ший в області Форум ініціатив

БУТИ ЧИ НЕ БУТИ?

Законопроект №3251 про
лібералізацію ринку б/в авто
загрожує існуванню всього
автопрому



Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

№2 (31) від 19.02.16

**Офіційне видання Федерації роботодавців
автомобільної галузі України**

Редактори:
Чепіжко О.С.
Каратаєва А.С.
Богатирчук О.В.
review@fra.org.ua
fra.org.ua

В розділі «Виробництво» використані дані «Укравтопрому».
В розділі «Продажі» використані дані AUTO-Consulting.

Матеріали розділу «Новини партнерів» надаються партнерами
Федерації та можуть бути скорочені без втрати змісту повідомлення.

Росповсюджується безкоштовно в електронному вигляді.

Фото на титульній сторінці: fixabay.com

ЗАМІСТЬ ПЕРЕДМОВИ

Ще рік тому здавалося, що гірше бути не може. Однак, результати 2015 року довели, наскільки ця думка виявилася помилковою. Український авторинок стрімко втрачає свої позиції на світовій арені. Та й для усього світу 2015 рік видався не з легких: криза довіри, що стала результатом дизельгейту ще довго буде мати відголоски для світового автопрому, питання ж щодо глибини впливу залишається відкритим. Відтак, чи варто сподіватися на покращення?

Світові аналітики, на кшталт Economist Intelligence Unit та PwC Autofacts певні - надія таки є. У 2016 році прогнозується поступове відновлення більшості автомобільних ринків. Чи справдиться цей обережний, однак оптимістичний прогноз для України? Про це важко загадувати, зважаючи на велику кількість ризиків та загроз, які несуть в собі нестабільна економічна ситуація, втрата платоспроможного попиту та потенційно небезпечні зміни регуляторного середовища. Адже ще з кінця мину-

лого року над українським автопромом зависла загроза масованого імпорту б/в авто (черговий сиплекс популізму від ВРУ «під ялинку»). Не викликають оптимізму і економічні реалії... Нові виклики та можливості несе в собі і вступ в силу зони вільної торгівлі з ЄС, очікування від якого є вкрай непрогнозованими та полярними. Воно й не дивно, що у таких складних умовах український авторинок стабільно знаходиться на дні. Та чи є надія хоча б на те, що це вільне падіння завершилося, і далі падати вже нікуди?

Сподіватимемося, що ми вже приземлилися! І для автомобільної галузі таки знайдеться точка опори, що дасть можливість відптовхнутися та впливти нарешті із затяжної кризи. Зі свого боку, автовиробникам та імпортерам доведеться докласти усіх можливих і неможливих зусиль, щоб залишитися на плаву. Адже, як-то часто буває, спасіння потопаючих - справа рук самих потопаючих.

43,3%

ІНФЛЯЦІЯ*

86,6

ІНДЕКС ПРОМИСЛОВОЇ
ПРОДУКЦІЇ*

79,3%

ОБОРОТ РОЗДРІБНОЇ
ТОРГІВЛІ**

* За січень-грудень 2015 по січень-грудень 2014 року, Агресстат



ІДЕМО НА ДНО

Авторинок України скотився на 25 місце в Європі, втративши за рік 6 позицій у рейтингу

Продажі нових автомобілів за підсумками року показали катастрофічний результат – всього 46,4 тисячі одиниць, що на 49,7% нижче за минулорічні показники. Як відзначають експерти [AUTO-Consulting](#), такий обсяг ринку виявився найнижчим з початку 2000-х років. За роки незалежності гірші результати були тільки у 1997 та 1998 роках (30 та 32 тис. авто відповідно).

Це відзначилося і на стані українського авторинку у європейському масштабі, повідомляє [AUTO-Consulting](#). Тепер український ринок займає 25-у сходинку серед європейських країн, хоча ще торік Україна була на 19 місці.

Падіння продажів нових авто в Україні стало наймасштабнішим у Європі. Нижче за

Україну не знизився жоден авторинок. У результаті Україна продала менше автомобілів, ніж Фінляндія, Словачія, Угорщина, Греція, Словенія і навіть крихітний Люксембург.

Україна спромоглася обігнати за обсягами продажів тільки Хорватію, Болгарію, країни Балтії, Ісландію та Кіпр. При тому, що майже на всіх сусідніх за рейтингом країнах відмічався ріст продажів.

Слід відзначити, що попри все український авторинок має потужний потенціал. Для України пік продажів був у 2008 році. Тоді наша країна посіла 7-е місце у Європі з результатом 623 тис. автомобілів. Однак з того часу минуло вже 7 років, і, на жаль, сьогодні авторинок стабільно йде на дно.

89,4%

ВАНТАЖООБІГ УСІХ ВИДІВ
ТРАНСПОРТУ*

77,8%

ІНДЕКС РЕАЛЬНОЇ
ЗАРОБІТНОЇ ПЛАТИ*

85,1%

ОБСЯГИ БУДІВНИЦТВА*

* За січень-грудень 2015 роки до січня-грудня 2014 року, джерело: статистика

Ринок	2015 р. (тис.од.)	2014 р. (тис.од.)	2015/2014	Місце 2015 р.	Місце 2014 р.	Зміна позиції за рік
Німеччина	3206,0	3036,8	5,6%	1	1	0
Великобританія	2633,5	2476,4	6,3%	2	3	1
Франція	1917,2	1795,9	6,8%	3	4	1
Росія	1601,0	2491,4	-35,7%	4	2	-2
Італія	1574,9	1360,6	15,8%	5	5	0
Іспанія	1034,2	855,3	20,9%	6	6	0
Бельгія	501,1	482,9	3,8%	7	7	0
Нідерланди	449,4	387,6	16,0%	8	8	0
Польща	355,0	327,7	8,3%	9	9	0
Швеція	345,1	303,9	13,5%	10	10	0
Швейцарія	323,8	301,9	7,2%	11	12	1
Австрія	308,6	303,3	1,7%	12	11	-1
Чеська республіка	230,9	192,3	20,0%	13	13	0
Данія	207,6	188,9	9,9%	14	14	0
Португалія	178,5	142,8	25,0%	15	16	1
Норвегія	150,7	144,2	4,5%	16	15	-1
Ірландія	124,9	96,3	29,8%	17	18	1
Фінляндія	108,8	106,2	2,4%	18	17	-1
Румунія	81,2	70,2	15,7%	19	22	3
Словакія	78,0	72,2	7,9%	20	20	0
Угорщина	77,2	67,5	14,4%	21	23	2
Греція	75,8	71,2	6,4%	22	21	-1
Словенія	59,5	53,3	11,5%	23	24	1
Люксембург	46,5	49,8	-6,7%	24	25	1
Україна	46,4	92,4	-49,7%	25	19	-6
Хорватія	34,8	33,4	4,2%	26	25	-1
Болгарія	23,5	20,4	15,4%	27	28	1
Естонія	20,3	21,0	-3,0%	28	27	-1
Литва	17,1	14,5	17,8%	29	29	0
Ісландія	14,0	9,5	47,1%	30	31	1
Латвія	13,8	12,5	10,5%	31	30	-1
Кіпр	10,3	8,3	25,0%	32	32	0
РАЗОМ	15849,467	15590,641	1,7%			



ЗАЛИШАЄТЬСЯ В СТРОЮ

Попри поширювані чутки, ЗАЗ продовжуватиме виробництво нових автомобілів

фото: okera

Нещодавно серед інтернет-медіа з'явилася інформація про те, що велика українська компанія з випуску легкових автомобілів ЗАЗ, яка торік двічі зупиняла виробництва, у поточному році не має наміру виготовляти нові автомобілі. Зважаючи на те, що у минулому році легкові автомобілі виробляли всього два заводи - «ЗАЗ» та «Єврокар» (причому доля виробництва «ЗАЗ» складала близько 64%), вірити у цю новину не хотілося. І не дарма.

Прес-служба УкрАВТО спростувала поширювану інформацію. Запорізький автозавод (ЗАЗ) випускав і продовжить у 2016 році випускати автомобілі для українського ринку, - повідомили [AUTO-Consulting](#) у прес-службі корпорації «УкрАвто», яка володіє контрольним пакетом акцій заводу. Більше того, у портфелі ЗАЗу залишаються ті ж самі моделі, що й у 2015 році. Це – Сенс, Ланос, Віда і Форца, однак тепер вони відповідають нормам Євро-5.

Єдина корекція, якої зазнав модельний ряд, - це відмова від виробництва Lanos з двигуном 1,4 л та автоматичної коробки передач, а також від аналогічного виконання моделі VIDA. Але навіть двигун українського виробництва 1,3 л, яким комплектують ЗАЗ Sens, інженерам заводу вдалося довести до норм токсичності Євро-5.

Однак враховувати ситуацію на українському автомобільному ринку ЗАЗу доводиться. Тому завод свою виробничу програму формує, ви-

ходячи із замовлень та потреб ринку. Продовжиться і співпраця з традиційними партнерами ЗАЗу на зовнішніх ринках. Передбачено виробництво машинокомплектів для складального цеху в Єгипті. Крім того, ЗАЗ продовжує шукати нові ринки. У 2016 році ЗАЗ планує закріпитися у країнах Африки та Близького Сходу.

Але звичайно, найбільш пріоритетним ринком для ЗАЗу продовжує залишатися свій власний. Так, за інформацією прес-служби «УкрАвто» у дилерській мережі в Україні сформовано нормативний залишок автомобілів у межах 3-4 місячних обсягів продажів. По його закінченню, завод плануватиме виробництво нових партій автомобілів.

Продовжить роботу у 2016 році і Мелітопольський моторний завод (MeMЗ). У його планах – випуск двох найменшуваних двигунів: обсягом 1,3 л, який встановлюється на автомобіль Сенс, і обсягом 1,5 л, що встановлюється на автомобіль Форца.

Однак у прес-службі «УкрАвто» не приховують, що, як і уся економіка України, ЗАЗ також перебуває у тяжких умовах. Головне завдання 2016 року для ЗАЗу – це вижити. Зберегти виробництво і трудовий колектив. Тому ЗАЗ буде дуже гнучко будувати свою продуктову політику та реагувати на зміни попиту, наскільки це можливо в умовах серійного випуску, - резюмували в «УкрАвто».



БИТВА ГІГАНТІВ

Хто отримав почесні перші місця на арені світового авторинку?

фото: avrossidha.ru

Японський автоконцерн Toyota Motor та його підрозділ Hino і Daihatsu за 2015 рік продали 10,15 млн машин, повідомляє [Bloomberg](#). Незважаючи на те, що порівняно з минулим роком цей показник зменшився на 0,8%, концерт четвертий рік поспіль не поступається першим місцем зі світових продажів автомобілів.

Продажі Volkswagen, що зазнав збитків від дизельного скандалу, впали на 2% - до 9,9 млн автомобілів, а концерн General Motors (США) виріс на 0,2% - до 9,8%.

«Свою першість Toyota, швидше за все, буде утримувати ще впродовж кількох наступних років, особливо після невдач з Volkswagen. Розрив між показниками буде тільки збільшуватися, оскільки Volkswagen потребується час для коригування стратегії продажів на ринках США та Європи», - зазначив аналітик з Fourin Inc. Чжоу Джинчент.

А що ж в Україні? За статистикою AUTO-Consulting, попри падіння ринку японському бренду Toyota також вдалося зберегти лідерство з продажів. У минулому році в

Україні було реалізовано 4,8 тис. авто цього бренду - порівняно з минулим роком, цей показник знизився на 50,4%. За словами директора AUTO-Consulting [Олега Омельницького](#), перше місце з продажів Toyota втримала завдяки вдалій ціновій політиці на фоні конкурентів. Крім того, експерт відзначив, що на показники компанії мали вплив поставки Toyota Prius для національної поліції, що в умовах слабкого ринку було суттєвою підтримкою для бренду.

Разом з цим з 7 на 2 місце перемістився французький бренд Renault, падіння продажів якого було значно менше, ніж усього ринку. Зокрема, у 2015 році в Україні було продано близько 4,2 тис. машин цієї марки, що на 13,7% менше, ніж роком раніше.

Серед лідерів продажів нових легкових автомобілів на третьому місці залишився український ЗАЗ - компанія у минулому році продала 2,9 тис. машин, що на 61,2% менше, ніж у 2014 році. Олег Омельницький пояснив друге і третє місце у Renault і ЗАЗ ціною доступності автомобілів цих брендів.



СВІТОВІ ЛІДЕРИ

Стали відомі найбільші світові авторинки у 2015 році.

Всього у світі за підсумками 2015 року було продано близько 90 млн нових автомобілів. Китай, починаючи з 2009 року, коли він обігнав США за продажами, продовжує зберігати лідерство. У минулому році у Китаї було продано близько 25 млн автомобілів (+6%). Як повідомляє агентство "Автостат" за даними порталу focus2move, це складає майже 28% від світового ринку.

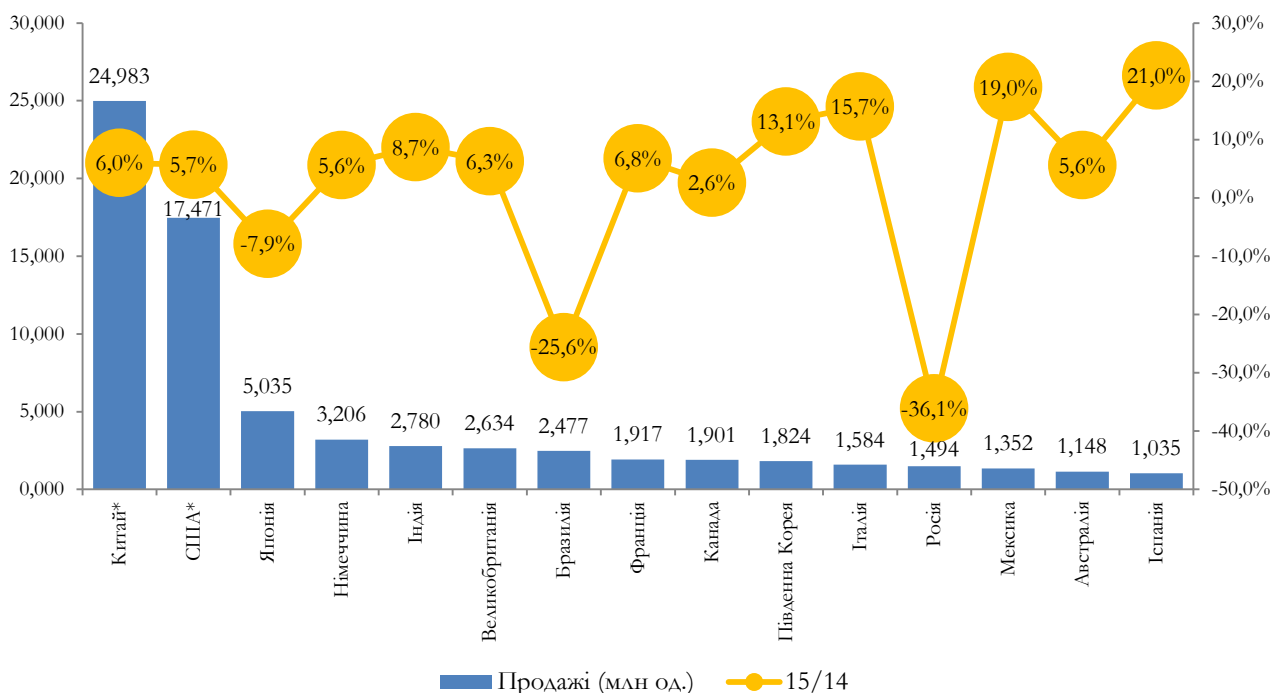
На другому місці – США, де продажі склали майже 17,5 млн нових автомобілів (+5,7%). Попри негативну динаміку, Японія зберегла за собою третє місце з 5 млн одиниць (-7,9%).

Звання найкращого європейського ринку стабільно утримує Німеччина. У минулому році у цій країні було продано 3,2 млн автомобілів (+5,6%), що дозволило їй піднятися на четверту сходинку рейтингу. П'ятірку лідерів замикає Індія з 2,78 млн автомобілів (+8,7%).

У ТОП-10 ввійшли також Великобританія, Бразилія, Франція, Канада, Південна Корея та Італія.

За підсумками року майже усі авторинки, що ввійшли у ТОП-15, показали позитивну динаміку, максимальна – у Іспанії (+21%), а виняток склали лише Японія (-7,9%), Бразилія (-25,6%) та Росія (-35,7%).

Передові авторинки світу у 2015 році



* враховуючи LCV



ЧИ Є НАДІЯ?

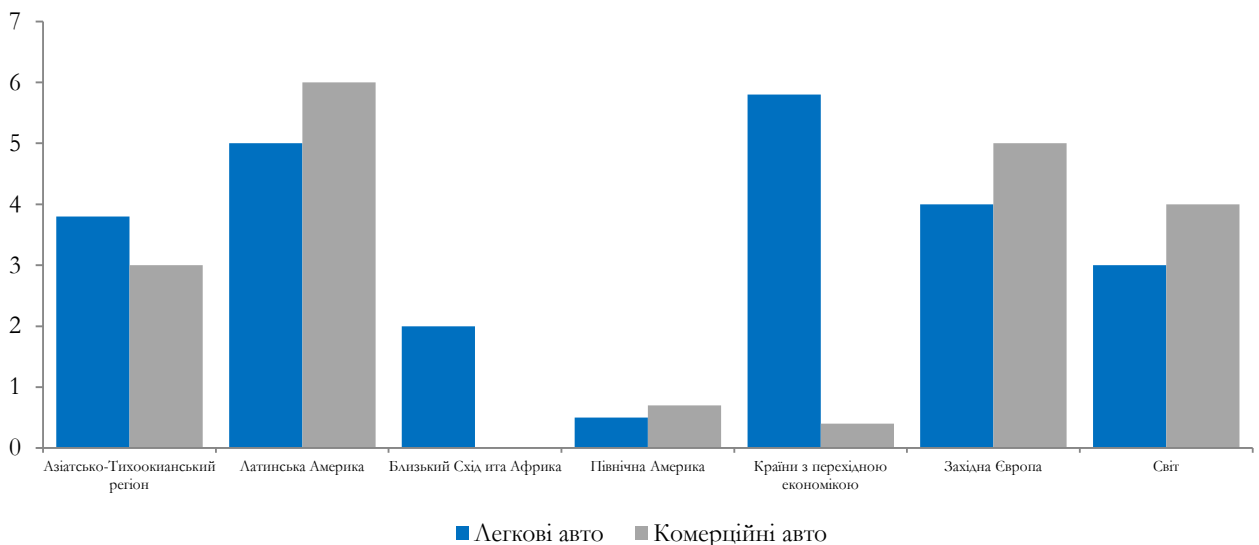
Аналітики EIU роблять прогнози на 2016 рік

Дослідницько-аналітичний підрозділ журналу [The Economist Intelligence Unit](#) оприлюднив черговий спеціальний випуск «Промисловість в 2016 році». Федерація роботодавців автомобільної галузі представляє своїм читачам матеріали аналітичного дослідження, що стосуються автомобільної промисловості та містять прогнози щодо продажів автомобілів у 2016 році.

Аналітики EIU вважають, що у 2016 році згасаючі ринки, які розвиваються, повинні відродитися. Однак, зважаючи на існування деяких ризиків, їхнє зростання буде швидше поступовим, аніж стрімким. На сьогодні до таких ризиків додалися скандал з компанією Volkswagen та боротьба проти тероризму.

2015 став роком, коли німецький автогігант Volkswagen набув статусу лідера в автомобільній галузі світу. Компанія спромоглася перевищити рівень продажів японського автоконцерну Toyota, який до цього моменту зберігав першість. Однак цього ж року Volkswagen став причетним до емісійного скандалу, що матиме свої наслідки для світового автопрому у 2016 та подальших роках. Зважаючи на майбутнє скорочення викидів вихлопних газів, промисловість зараз перебуває під пильною увагою всього світу. Хоча втори звіту зазначають, що скандал не матиме значного ефекту, а лише посилить рішучість політиків до зниження рівня забруднення довкілля вихлопними викидами, що із кожним днем зростає.

Відновлення світового балансу: реєстрація автомобілів у 2016 році (% змін)



Світ = лише 60 найбільших економік.

Джерело: підрозділ The Economist Intelligence; місцеві джерела.

Помірні перспективи

Світовий ринок автомобілів продовжує розвиватися після короткотривалого сплеску у 2009 році. Щоправда, у 2015 році зростання було дещо пригнічене. Реєстрація легкових автомобілів виросла на 0,7% на 60 провідних ринках, у той час, як рівень продажів комерційних авто знизився на 1,1%. Такі низькі результати були зумовлені в основному зниженням показників продажів на таких великих ринках, як Бразилія, Росія, Японія та Індонезія, а також різким зниженням попиту на авто в Китаї. Тим не менше, наступного року можна буде спостерігати початок відновлення на багатьох із цих ринків, а також стійкий розвиток на інших ринках. За прогнозами аналітиків ЕІУ, кількість зареєстрованих автомобілів збільшиться на 3,1% в 2016 році, продажі вантажівок зростуть на 4,2%, встановлюючи цим новий рекорд продажів у розмірі 72,7 млн та 13,1 млн авто відповідно.

У порівнянні із 2015 роком, зростання буде розподілене більш рівномірно через стабілізацію географічних злетів і падінь. Усі чотири країни БРІК (Бразилія, Росія, Індія та Китай) забезпечать зростання вперше за весь час, починаючи із 2012 року. Домінувати будуть, в основному, ринки, що розвиваються, у Північній Америці, Азії та Європі. Серед регіонів, що знаходяться на етапі підйому, провідною буде Латинська Америка. Аналогічне відновлення спостерігатиметься у країнах Східної Європи з перехідною економікою. Вони майже впритул підійдуть до попередніх фаворитів, Близького Сходу та Африки, де політичні ризики будуть вагомим аргументом.

Стабілізація зростання світової економіки спонукатиме автовиробників до зміни стратегій. Такі компанії, як Volkswagen та General Motors, що успішно уникали метушливого зростання у минулому десятилітті, потребуватимуть скорочення своєї залежності від інвестицій у процесі розвитку нового виробництва та різноманітних ринкових операцій. Після скорочення масштабів виробництва на розвинутих ринках, зараз чимало автовиробників турбуються про надлишок виробничих потужностей також і на ринках, що розвиваються.

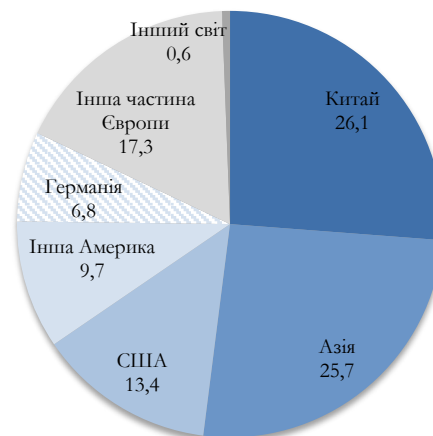
Виробничі складнощі

Щорічне виробництво автомобілів у різних країнах показує поступове зниження споживчого попиту. Автори звіту припускають, що жоден регіон не побачить значного підйому у 2016 році, хоча планується модернізація деяких виробничих ліній. Що стосується Росії та України, їхній ринковий спад спричинив простої багатьох виробничих потужностей: після масових звільнень в АвтоВАЗ та інших компаніях необхідно буде якось продовжувати працювати і у 2016 році. Як і раніше, викликає занепокоєння ситуація в Китаї – найбільшому глобальному автомобільному ринку, де виробнича потужність може незабаром досягти 30 млн. авто, а продажі автомобілів в 2016 не зможуть досягти 21 млн. авто. Автовиробники будуть змушені знаходити вихід із цього скрутного становища.

Незважаючи на це, інвестиції будуть продовжувати надходити, принаймні на деяких ринках. Мексика продовжує розширення виробничих потужностей, частково через зміцнення внутрішнього попиту, але в основному автомобілі будуть експортуватися до США. Індія та Індонезія, скоріш за все, також привернуть до себе увагу, оскільки їхні ринки відновлюються. Хоча важка ситуація у їхньому бізнес-середовищі буде обмежуючим фактором.

Аналітики ЕІУ відзначають високу ймовірність великої консолідації галузі. Хоча, враховуючи невизначеність окупності автомобільних об'єднань, все ж таки більш вірогідні альянси, аніж поглинання.

Виробництво автомобілів, Н1 2015 (% від загального виробництва)



Загальне світове виробництво = 45.6 млн одиниць.
Джерело: ОІСА

Проблеми Volkswagen

У цьому контексті збитки, яких зазнала компанія Volkswagen у зв'язку з емісійним скандалом, є додатковим приводом для занепокоєння як для самого автовиробника, так і для його конкурентів.

Поки що головний вплив на німецький автоконцерн полягав у вимозі до керівництва компанії зробити кадрові перестановки і, як наслідок, скоротити прогнозований прибуток у 2015 році. Volkswagen виділив близько €11 млрд (US\$12 млрд) для сплати штрафів, відкликання авто та задоволення судових позовів. Хоча ця цифра, безперечно, буде зростати.

Продажі автомобілів компанії в США знизилися в кінці 2015 року, однак експерти припускають, що вплив на світові продажі Volkswagen у 2016 році буде незначним, і продажі будуть швидше просто нерівномірними, ніж катастрофічними.

Враховуючи ситуацію компанії Volkswagen, яка, ймовірно, скоротить свою експансію у США та в інших країнах, інші виробники можуть швидко скористатися цією ситуацією. Однак вони і самі зіткнуться із додатковим тиском внаслідок правопорушень німецького концерну, оскільки розслідування регуляторів буде посилюватися. В США, наприклад, стандарти середніх корпоративних витрат палива (SAFE) стануть повністю обов'язковими, починаючи із 2016 року.

На думку аналітиків, скандал з Volkswagen посилить рішучість політиків до зниження рівня забруднення довкілля вихлопними викидами, що із кожним днем зростає. На сьогодні декілька міст у Китаї та деяких інших містах на планеті запроваджують обмеження кількості виданих на нові авто ліцензій, в той час як інші інвестують у модернізацію громадського транспорту. Такі міста, як Делі та Пекін, також вжили рішучих заходів щодо обмеження використання або продажів автомобілів. Також вкрай швидко посилюються емісійні стандарти.

Незважаючи на різке падіння світових цін на нафту, в умовах жорстких вимог до стандартів викидів продовжиться розробка транспорту на альтернативних видах палива у 2016 році продовжиться. У 2015 році продажі «зелених» автомобілів чудово стартували, а підтримка інфраструктури й субсидії для покупців означають, що вони на межі становлення цієї тенденції. І труднощі Volkswagen лише прискорять її.

На думку авторів дослідження, автовиробникам варто приділити значну увагу наступним трендам:

Самокеровані автомобілі. У 2016 р. Google та інші компанії можуть почати тестування своїх самокерованих автомобілів. Також, у боротьбу за першість вступають традиційні автовиробники: General Motors, BMW, Volvo, Audi і Mercedes – вони планують впровадити функцію самоврядного автомобіля протягом цього року.

Авто на водневих паливних елементах. Електромобілі зіткнулися з новою конкуренцією у вигляді авто на водневих паливних елементах. На початку 2016 року запланований запуск у виробництво моделі Honda Clarity, а Toyota почне поставляти свої Mirai для клієнтів у США. Продажі будуть вкрай низькими, але технологія нарешті, впроваджена.

Apple CarPlay. Незважаючи на те, довгоочікуваний автомобіль від Apple найближчим часом до 2019 року не з'явиться, CarPlay – розважальне та інформаційне ПЗ від Apple в автомобілі – буде повністю вбудовано в 2016 році у багатьох нових моделях, від Cadillac до Hyundai. Apple також зіткнеться із конкурентом під назвою Android Авто.

**Economist Intelligence Unit – міжнародна дослідницька компанія в галузі економічних і бізнес досліджень, прогнозування та аналізу. З 1946 року Economist Intelligence Unit забезпечує точною та неупередженою інформацією бізнес, державні структури, фінансові інститути та освітні установи різних країн світу.*



КРИЗА ДОВІРИ

PwC Autofacts дає оцінку автомобільній галузі.

Новий рік – нові можливості. Які тенденції та перспективи очікують глобальну автомобільну промисловість у 2016 році – прогнозують PwC Autofacts (Інститут PwC з проблем автомобільної промисловості).

Підсумок 2015 року – криза довіри

2015 рік виявився непростим для автомобільної промисловості: почалося швидке падіння російського ринку, продовжився спад бразильської автомобільної промисловості, з'явилися побоювання щодо уповільнення темпів розвитку китайського ринку, що займає центральне місце. Разом з тим, продовжує розгортатися нещодавній дизельний скандал, який став причиною змін у складі управління. Проблеми з якістю, що спричинили масові відклики компанії, корупційні схеми, навмисне заниження шкідливих викидів – усе це кинуло тінь на автовиробників, поставивши під сумнів надійність та достовірність усієї галузі. Як пише Autofacts, в умовах загальної нестабільної економічної ситуації, на ринках країн, що розвиваються, в автомобільній галузі настала криза довіри та впевненості.

Перспективи світового росту від PwC Autofacts

Autofacts у четвертому кварталі 2015 року

прогнозує зниження продажів світових лідерів приблизно на 0,5 млн одиниць порівняно з результатами третього кварталу. І навіть незважаючи на те, що у Північній Америці та Європі спостерігався прискорений ріст, цього, на думку аналітиків, недостатньо, щоб компенсувати ті проблеми, що виникли перед ринками на шляху до розвитку.

У четвертому кварталі буде спостерігатися різна ступінь росту у регіонах та ринках до кінця 2015 року. Аналітику прогнозують скромний приріст виробництва у Китаї за підсумками року на 4,6%, оскільки економіка залишається у підвішеному стані. У Північній Америці очікується ріст до 2,1%, у той час як у Європі – на 7%.

На світовому рівні у 2015 році ріст очікувався лише на 2,1%, однак у 2016 та 2017 роках прогнозується повернення до нормального рівня росту у 5,1% та 4,7% відповідно, оскільки ринки, які зачепила криза, стабілізуються. Тим не менш, найбільший підйом прогнозується поза традиційних регіональних блоків. Таким чином, автовиробники повинні будуть оновити свою стратегію, щоб залишатися достатньо мобільними та гнучкими у гонитві за рідом продажів у тих регіонах, які зможуть скласти конкуренцію.

**Основні регіони виробництва
2014 – 2021 (млн)**

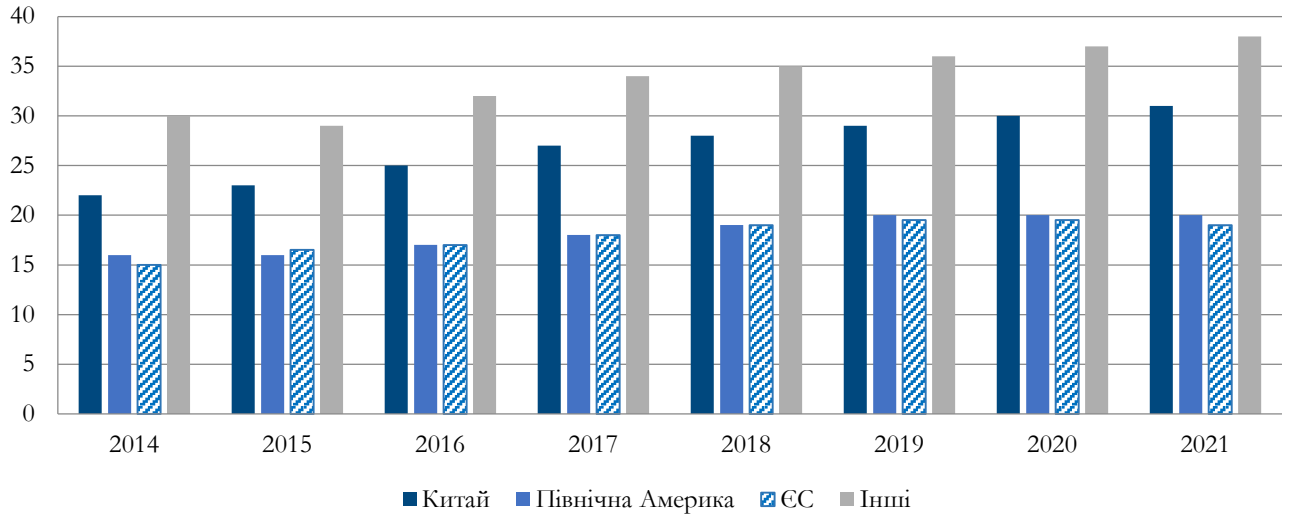
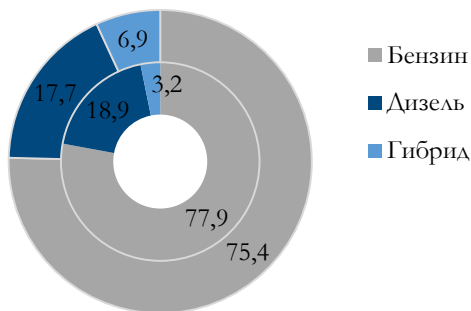
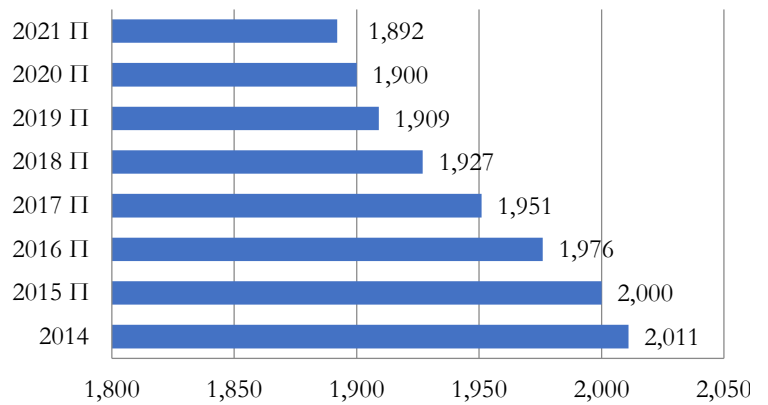


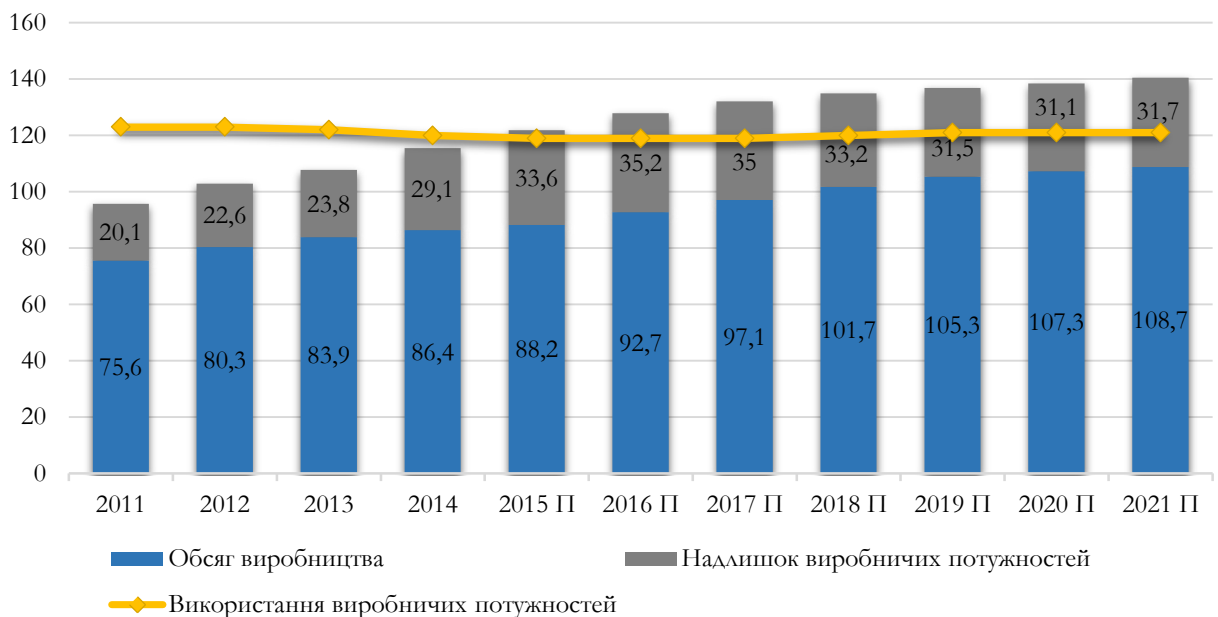
Схема розподілу автомобілів за типом пального (2014 у порівнянні з 2021 у відсотковому співвідношенні)



Середній об'єм двигуна (2014-2021, см3)



Виробництво легкових автомобілей, 2011 - 2021 (млн)





Фотозвіт: Ужгородський прес-клуб реферра

ЕКОНОМІЧНИЙ ЕКСПЕРИМЕНТ

На Закарпатті відбувся перший в області Форум ініціатив.

21 січня на Закарпатті відбувся перший в області Форум ініціатив під назвою «Закарпатський економічний експеримент», який зібрав керівників близько 60 найпотужніших підприємств Закарпаття. Ініціювали захід голова Об'єднання організації роботодавців «Закарпаття» Володимир Панов та голова Закарпатської ОДА Геннадій Москаль. Спонсорську підтримку надали Ігор Царенко, генеральний директор ПрАТ «Єврокар», Голова правління Закарпатської обласної організації роботодавців у сфері автомобілебудування, та Мілош Босак, директор ТОВ «Ядзакі Україна». Форум консолідував представників ділових, експертних та громадських кіл, керівників органів виконавчої влади, експертів та лідерів бізнес-асоціацій, ЗМІ.

Місце для проведення Форуму обрали індустріальне: територію заводу «Єврокар». Такого роду зібрання тут вперше і має на меті підкреслити символічність події: кожен завод може працювати ще краще, якщо влада почує бізнес. Адже Закарпаття має всі шанси стати найкомфортнішим регіоном для ведення бізнесу в Україні, а регіон з позицій аутсайдера в економічних рейтингах вже найближчим часом перетвориться в лідера економічного зростання. У цьому переконаний співорганізатор заходу Володимир Панов. Своє бачення голова Об'єднання організації роботодавців «Закарпаття» представив у виступі. «Наразі За-

карпаття – економічний аутсайдер в Україні. Область займає 25-те місце за рівнем реального доходу на душу населення (17789,00 грн.), для порівняння у Львівській області ця цифра складає 24239,00 грн., в Івано-Франківській – 21103 грн. Закарпаття на 21-ій позиції за розміром капітальних інвестицій (1,2% залучено капітальних інвестицій країни). Рівень безробіття (9,6%) в області вищий, ніж у сусідніх Львівській та Івано-Франківській. Система координат в Україні не дає можливості створити економічне диво в одному окремо взятому регіоні. Але ми маємо стратегію, яка може змінити ситуацію – здійснити Закарпатський економічний експеримент, використавши свій власний лідерський досвід 2001-2004 років».

За словами Володимира Панова, саме у той період Закарпаття посідало перше місце за динамічним рейтингом інвестиційної активності, 4-те за кількістю залучення прямих іноземних інвестицій на душу населення та 2-ге за загальними обсягами залучення іноземних інвестицій. На підприємствах СЕЗ Закарпаття та ТПР було створено 19 тис. робочих місць, працювало 40% від усієї кількості зайнятих у промисловості Закарпаття. Зовнішньоторгівельний оборот області у 2004 році склав 1,26 млрд.у.о. «Створення інвестиційно привабливого середовища привернуло увагу майже двох десятків всесвітньо відомих фірм.

Але держава змінила правила гри, через що було втрачено 240 попередніх домовленостей з потужним виробником з іноземним капіталом, 1,2 млрд. у.о. задекларованих намірів інвестування та 6000 робочих місць. Положення аутсайдерів нас не влаштовує, система координат, в якій ми працюємо не дає можливості для стрімкого економічного росту. Закарпаття потребує нової економічної моделі. Для цього потрібно два фактори: політична воля та нове законодавче поле. Зокрема, необхідно позбутися неповернення ПДВ, обмеження валютних операцій, проблем митного контролю на кордоні, а також «винаходів» фіскальної служби: особливості трактування «звільнення від ПДВ», нелогічні тлумачення операцій з рухомим та нерухомим майном тощо. При цьому зробити нормою правило: не бізнес для влади, а влада для бізнесу та кардинально змінити формат відносин контролюючих органів до роботодавців. Бізнес об'єднався і бере свою долю в свої руки.

Володимир Панов наголосив: необхідно відновити та адаптувати до нового законодавства закони про СЕЗ «Закарпаття», спеціальний режим інвестиційної діяльності та про індустріальні парки. За словами голови Об'єднання організації роботодавців «Закарпаття» результати роботи стануть відчутними у перший рік. На перевагах СЕЗ або вільних митних зон наголосив Ігор Царенко, генеральний директор ПрАТ «Єврокар» та Анатолій Мікула, генеральний директор ТОВ «Джейбіл Сьоркіт Юкрейн Лімітед». На думку І.Царенка, саме автотранспорт може бути тим локомотивом, що витягне Закарпаття і економіку України на новий якісний рівень. Анатолій Мікула зосередив увагу учасників Форуму на чіткому, своєчасному і коректному виконанні Джейбілом всіх взятих на себе зобов'язань перед державою і не цілком коректним відношенням держави до Джейбіла. У випадку якщо правила гри будуть змінені на краще, Джейбіл може створити 2000 робочих місць і наростити виробництво.

Про важливість кластерного підходу для економіки Закарпаття розповіла Сюзанна Сані, заступник генерального директора ТОВ «СТС», голова правління Закарпатської

обласної організації роботодавців у сфері рекреації та туризму. Вона наголосила: для того, щоб потрапити в міжнародний розподіл праці і стати частиною світового економічного простору кластерний розвиток економіки, – це єдиний шлях. На думку експертів в Закарпатті є всі підстави розвивати 6 кластерів.

Петро Ремінець, голова Правління ПАТ «Мукачівський завод «Торчприлад» розповів про актуальність спеціального режиму інвестиційної діяльності і можливості працювати в Закарпатті з найвідомішими транснаціональними компаніями, зауваживши, що підприємство, яким керує, скористалося перевагами.

Тарас Петрина, директор ТОВ «Флекстріонікс Мукачєво» звернув увагу теж на некоректне виконання державою своїх зобов'язань перед інвестором. Підприємство оптимізму не втрачає, і сподівається, що Закарпаттю таки вдасться отримати економічний експеримент і умови роботи будуть значно кращими.

Федір Харута, співголова Асоціації європейської спілки транспортників України, засновник «Закарпатінтерпорт» зауважив: гроші йдуть повз руки Закарпаття і України. Натомість Брест цим скористався. Але якщо правильно вибудувати транспортно-логістичний кластер в області, то можна створити 40 000 додаткових робочих місць.

Яскравою була промова у найбільшого інвестора Закарпаття Олега Боярина, Голови наглядової ради ПрАТ «Єврокар», Голови Ради ФРА, який весь час роботи в Україні «пливе проти течії», але залишається конструктивним і оптимістичним. О.Боярин привозить в Закарпаття пливових фінансистів, економістів, інвесторів і переконує їх, що кращого місця для створення економічного дива ніж Закарпатська область в Європі немає.

Підсумовуючи захід, Геннадій Москаль, голова Закарпатської ОДА, який підтримав ініціативу проведення на Закарпатті економічного експерименту, зробив п'ять заяв про нові підходи в економічному розвитку Закарпаття.

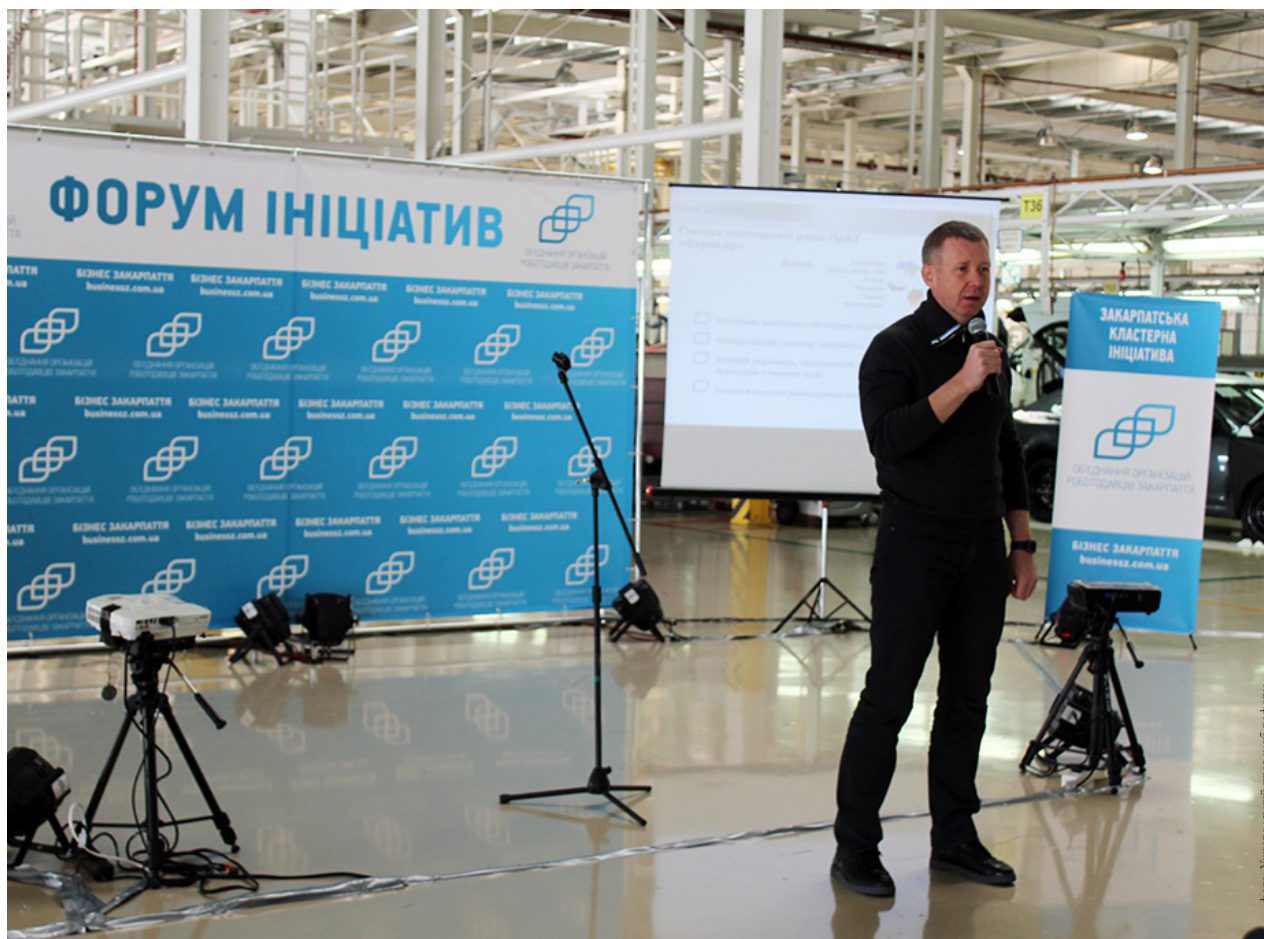


фото: Ужгородський прес-клуб реформ

«Заявляю, що для проведення «Закарпатського економічного експерименту» є політична воля і я повністю підтримую ініціативи бізнесу. Регіональна влада готова будувати принципово нову модель економіки регіону. Добиватимусь від Кабінету Міністрів України та Верховної Ради економічного експерименту для Закарпаття. Роботу регіональної влади направляю на створення найкращих умов для ведення бізнесу в Україні, - заявив Г.Москаль. - Визначаю, основне завдання влади на сьогодні — вивести регіон у лідери економічного зростання. З мого боку, зоною особливого контролю стане робота у цьому напрямку регіональних та місцевих органів влади. Гарантую, що боротимусь за кардинальну зміну відношення контролюючих органів до бізнесу. Всім — від фіскалів до силовиків — необхідно навчитися цінувати кожного хто створює робочі місця. Наша ціль — розвиток підприємництва та відновлення довіри інвесторів».

Голова Закарпатської ОДА наголосив, що зробить все для того, щоб Закарпаття стало провідним майданчиком України для інвестицій та інновацій. Регіональна вла-

да у всьому сприятиме розвитку базових галузей економіки та промислових кластерів, розуміючи, що саме вони зможуть створити додану вартість та забезпечити високий рівень зайнятості.

«Заявляю, що Закарпаття відкрито для інвестицій! Корпораціям та підприємцям буде комфортно та вигідно створювати та вести бізнес у регіоні. Тут будуть створені найкращі умови в країні. Запевняю, ми союзники з бізнесом, який вже працює, з іноземними інвесторами, які вкладають кошти в наш регіон, з усіма, хто готовий працювати на розвиток Закарпаття та будівництво нової, сильної економіки, - наголосив Г.Москаль.

Учасники Форуму ініціатив підготували **звернення** до Президента України виступити із законодавчою ініціативою «Закарпатський економічний експеримент». Завершився захід креативним виступом музиканта Дмитра Павлова-Фесенко на екологічну тематику, адже нова індустріалізація, на думку організаторів, неможлива без уваги до навколишнього середовища.



ЧАС ДЛЯ МОДЕРНІЗАЦІЇ

У Торгово-промисловій палаті обговорили нову структуру промисловості.

У Торгово-промисловій палаті України (далі – ТПП) пройшов круглий стіл «Промислова модернізація України: структурні перетворення та нові виробництва».

В обговоренні взяли участь президент ТПП Геннадій Чижиков, директор державного підприємства Укрпромзовнішпекспертиза Володимир Власюк, голова Комітету підприємців із сприяння розвитку конкурентних відносин при ТПП України Микола Бараш та директор із зовнішніх комунікацій EurocarUkraine і представник Федерації роботодавців автомобільної галузі України Олена Чепіжко.

На заході також були присутні провідні фахівці наукових кіл, представники Міністерства економічного розвитку та торгівлі, представники громадських організації та бізнес асоціацій.

Спікери наголошували на тезах, які можна лаконічно описати наступним.

Падіння виробництва є одним з основних ризиків для економіки України. Щоб подолати відставання від сусідніх країн Україна потребує 7-8% сталого щорічного зростання ВВП.

Економіка України повинна забезпечити проживання на її території щонайменше 45 млн. чоловік за стандартами життя країн ЄС. Для цього в державі повинно функціонувати не менше 20 млн. робочих місць.

Володимир Власюк, директор державного підприємства «Укрпромзовнішпекспертиза», переконаний, «аби забезпечити вирішення цієї проблеми, варто сконцентруватися на переробній промисловості та виробничих кластерах, енергоефективності, модернізації інфраструктури, сільському господарстві, IT-секторі та переробці відходів».

Представник Федерації роботодавців України Олена Чепіжко наголосила на необхідності створення в Україні високотехнологічних кластерів та індустріальних парків. Відповідні законопроекти напрацьовані у Промисловому комітеті Верховної Ради потребують системної роботи та підтримки. Одним із основних чинників інвестиційної привабливості країни та конкретних промислових проектів є наявність виваженої промислової стратегії на рівні країни, системність та повна імплементація регуляторної бази та стабільність регуляторного середовища, зокрема податкових умов.

За результатами круглого столу його учасники напрацюють позиційний документ для Уряду щодо кроків для започаткування системної промислової політики в державі. Також в рамках діяльності Торгово-промислової палати України буде започатковано роботу Комітету з промислової політики, напрацювання якого стануть на допомогу в роботі органів державної влади.



БУТИ ЧИ НЕ БУТИ?

До чого приведе лібералізація ринку вживаних автомобілів?

фото: avtomaniya.com

Представники Федерації роботодавців автомобільної галузі взяли участь у прес-конференції, що була організована Всеукраїнською Асоціацією Автомобільних Імпортерів та дилерів (ВААІД). Зокрема, спікерами заходу стали представники членських компаній ФРА: Марина Яковлева, Генеральний директор компанії ТОВ «Єврокар» і Сергій Боровик, директор з маркетингу групи компаній «АІС».

Спікери навели ряд цифр, що самі говорять про сучасний стан автомобільної галузі в Україні:

- 50 тис. одиниць становить обсяг кінцевих продажів легкових і комерційних автомобілів за підсумком 2015 р. Це в 4 рази менше порівняно з 2013 роком.
- 12 заводів виробників автомобільного транспорту в Україні існує на сьогодні, з них майже половина – у повністю або частково законсервованому стані.
- 40 компаній офіційних імпортерів представляють на ринку 60 автомобільних брендів.
- Понад 2,0 млрд. євро складас обсяг інвестицій у розвиток автомобільної галузі з боку резидентів України та іноземних компаній за останні 20 років.
- Більше 50 тис. робітників зайнято в автомобільній галузі.
- 4,2 млрд. грн. сплачено основних податків (ПДВ,

мити, акциз) офіційними імпортерами нових легкових автомобілів за 9 місяців 2015 року.

Як повідомив директор з маркетингу групи компаній «АІС» Сергій Боровик, від прийняття Законопроекту №3251 втрати бюджету складатимуть близько 10 млрд грн. щороку: «Обсяг податків при купівлі нового автомобіля становить близько 40%. При цьому у б/к авто частка податків і зборів становить 15-20% від ціни. І при цьому сама ціна в кілька разів нижча – занижується митна вартість імпортованого автомобіля, і, відповідно, в рази менше сплачується податків», – сказав Боровик.

Він також зазначив, що скасування податків на імпорт б/к авто призведе до ще більшого розвитку «сірого автоімпорту» в Україну: «Цей бізнес стане практично неоподатковуваним. А враховуючи корупцію і «сірі» схеми в Україні, не складно під виглядом б/к автомобіля привезти в країну новий автомобіль, який на пару місяців поставлять на облік десь в Німеччині і завезуть як вживаний», – зауважив Боровик.

Крім того, Сергій Боровик нагадав, що з відкриттям ринку б/к авто істотно (майже вв'язі) впаде ринкова ціна тих автомобілів, якими сьогодні володіють пересічні українці, які до того ж виплачують кредити за куплені авто. На сьогодні, за даними пана Боровика, таких потенційних «жертв» – власників авто (до 10 років), що втратять майже половину вартості за одну мить – близько 5 млн.

Таким чином, в першу чергу постраждають 5 млн автовласників – простих українців; у тому числі ті, хто придбав автомобілі за останні два роки, намагаючись таким чином зберегти свої заощадження від стрімкої девальвації національної валюти.

Генеральний директор компанії «Єврокар» Марина Яковлева надала приклад імпорту б/к авто Smart з об'ємом двигуна до 1 л., де діє мінімальний акцизний збір, а відтак, він не виконує заборонну функцію, як у випадку авто з великими двигунами. «Це яскравий приклад того, що ми отримуємо у результаті – акцизу немає, але є вік і ціна. Тож дешевих авто не буде. З сьогоднішнім валютним регулюванням переварити таку кількість автомобілів може тільки бізнес, який закладе у ціну власні прибутки і витрати, і споживач отримає середній ціновий сегмент у б/к автомобілях, і все», – підкреслила вона.

Крім того, слід зазначити, що, згідно статистичних даних за 10 місяців поточного року, реальні доходи населення впали на 58% порівняно з минулим роком. Така економічна ситуація навряд чи сприятиме масовому скуповуванню б/к автомобілів громадянами, чиїх доходів ледве вистачає на задоволення власних базових потреб. Таким чином, про «сприяння збільшенню надходжень у держбюджет» і «стимулювання розвитку автомобільного ринку», в яких запевняють автори законопроекту, не може бути й мови. В той же час, на іншій шальці терезів ціла галузь, що забезпечує роботою близько 50 000 людей в країні та займає друге місце за рівнем надходження від імпорту до державного бюджету. Відтак, необ'єктивність висновків законотворців та популістичний нахил законопроекту не викликає сумнів, як і той факт, що прийняття даного закону не призведе в кінцевому рахунку ні до здешевлення автомобілів, ні до підвищення надходжень до державного бюджету.

Федерація роботодавців автомобільної галузі висловлювала свою офіційну позицію щодо того, як одним законопроектом №3251 можна вбити умови для настання екологічної катастрофи в країні. Наводимо тут повний текст офіційної позиції ФРА.

На початку жовтня в Верховній Раді України був зареєстрований законопроект «Про внесення змін до підрозділу 5 розділу XX «Перехідні положення» Податкового кодексу України щодо стимулювання розвитку ринку вживаних транспортних засобів» №3251 від 07.10.2015 року, яким пропонується тимчасово, з 1 січня 2016 року до 31 грудня 2017 року, знизити ставки акцизного збору на легкові автомобілі, що були у використанні. Сьогодні профільним комітетом, незважаючи на спротив та неузгодженість позицій, було з розривом в один

голос рекомендовано проект закону до першого читання.

Федерація роботодавців автомобільної галузі, що представляє інтереси національного автомобілебудівного бізнесу, не підтримує вказаний проект закону.

1. Головним завданням проекту закону №3251 є стимулювання продажу бувших у використанні авто. Але ринок б/у автомобілів стимулювання не потребує. Про це свідчать цифри і факти.

За оцінками експертів ринок імпортованих бувших у використанні автомобілів значною мірою є так званим «сірим ринком».

Статистика свідчить, що за підсумками 2014 року обсяги бувших у використанні автомобілів склали 43,1 тис. од. та зросли майже 10 разів по відношенню до попереднього періоду. Більше того, 2014 рік був настільки вдалим для ринку б/у автомобілів, що на кінець року перевищив обсяги ринку нових автомобілів, чим повністю нівелював передумови для розвитку ринку нових авто.

Згідно останніх статистичних даних за 10 місяців 2015 року, в порівнянні до аналогічного періоду минулого року, ріст продажів на первинному ринку б/у автомобілів склав майже 67%, при цьому падіння на ринку нових автомобілів за той же період складало 55%, і це не говорячи про 77% падіння виробництва нових автомобілів.

В цих умовах, коли на первинному ринку б/у автомобілів відбувається бум продажів, додаткові стимули є економічно необґрунтованими і призведуть до зворотного результату – зниження рівня наповнюваності бюджетів всіх рівнів та новий виток росту рівня безробіття в регіонах.

2.Пряме порушення принципу стабільності податкового законодавства

Запровадження нових ставок акцизного податку на бувші у використанні автомобілі, передбачених законопроектом №3251, прямо протирічить нормам діючого Податкового кодексу України, який в пп.4.1.9 п. 4.1 ст. 4 передбачає, що зміни до будь-яких елементів податків та зборів не можуть вноситися пізніше як за шість місяців до початку нового бюджетного періоду, в якому будуть діяти нові правила та ставки. Податки та збори, їх ставки, а також податкові пільги не можуть змінюватися протягом бюджетного року. Крім того, невизначена і загальна податкова база на наступний рік, яка наразі тільки формується шляхом внесення проекту закону про внесення змін до Податкового Кодексу України, відтак даний закон є передчасним.

3. Викривлення європейського досвіду є прямою дорогою до екологічної катастрофи в країні в цілому та екологічної безпеки її громадян.

Світовий історичний досвід, в тому числі досвід країн ЄС, показує, що стратегія податкової лібералізації ринку бувших у використанні автомобілів є помилковою. Цікавим є досвід сусідньої Польщі, яка при вступі до Європейського Союзу знизила ставки мита на б/у авто з 35% до 10%, а також скасувала ПДВ. В результаті прийнятого рішення про лібералізацію ринку б/у авто за 1,5 роки ринок нових автомобілів впав з 360 тис. од. до 230 тис. од. На фоні майже двократного падіння ринку нових автомобілів, ринок б/у склав більше 70% від реєстрацій. Варто також додатково врахувати, що на той час в Польщі не існувало інших, крім лібералізації, негативних макроекономічних факторів на ринку на відміну від України, авто ринок якої виживає в умовах нестабільності, девальвації та 58% падіння доходів населення. Тобто, внаслідок такого недалекогоглядного рішення Польща замість прогнозованого росту ринку в 1,5 рази отримала майже двократне падіння ринку нових автомобілів. В нашому випадку, за умови проведення подібної лібералізації ринку б/у, ринок нових автомобілів, що за прогнозами має скласти близько 50-55 тис. авто в 2016 році, просяде до 15-20 тис. од. Враховуючи той факт, що поріг безбитковості для автомобілебудівних заводів складає 25 тис. од., всі національні заводи-виробники автомобілів, а також виробники комплектуючих та суміжні до автомобільної галузі підприємства не матимуть шансу на виживання. Імпортський бізнес стане нераціональною бізнес моделлю, відтак 30 українських офіційних імпортерів змушені будуть закритись.

4. Недотримання екологічних стандартів Євро-4 і Євро-5

Україна відповідно до взятих на себе міжнародних зобов'язань внесла зміни до Закону України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів»

№2739 від 07.06.2005 р., якими з 2016 року запровадила екостандарт Євро-5.

Проте за даними експертів ринку протягом 2014-2015 років митними органами України було здійснено розмитнення досить великої кількості імпортованих транспортних засобів із зазначенням їх відповідності екологічному стандарту «ЄВРО-4», в той час як насправді такі автомобілі в більшості випадків відповідали лише екологічному стандарту «ЄВРО-3», а в деяких випадках - і «ЄВРО-2».

Крім того статистика свідчить про наявну в Україні проблему старіння автопарку, що досягла загрозливих масштабів. Так, станом на 2012 рік, понад 6 млн. транспортних засобів мають вік понад 10 років, що становить близько 70% автопарку країни, при цьому середній вік автомобіля становить близько 18,7 років. Для порівняння, в країнах ЄС вік автопарку коливається від 7,3 роки до 8,3 роки. У Російській Федерації середній вік автопарку вже наближається до європейського і складає 9 років. Саме тому, через прийняття невваженого законопроекту Україна добровільно перетвориться на авто сміттєзвалище, а загроза техногенної катастрофи в Україні стане нашою реальністю.

Таким чином, враховуючи всі наведені вище факти, усвідомлюючи значну економічну та екологічну загрозу для країни, Федерації роботодавців автомобільної галузі ще раз висловлюється проти прийняття проекту закону «Про внесення змін до підрозділу 5 розділу XX «Перехідні положення» Податкового кодексу України щодо стимулювання розвитку ринку вживаних транспортних засобів» №3251 від 07.10.2015 року та закликає врахувати позицію національних автовиробників, дилерів, офіційних імпортерів, а також виробників комплектуючих та суміжних до автомобільної галузі підприємств, а також інтереси країни в цілому. Федерація наголошує на необхідності керування виключно державницькими інтересами, а не популістськими заявами та бажанням загравати з електоратом, що є єдиним лейтмотивом лобіювання подібних законопроектів депутатами ВРУ.



МВФ РЕКОМЕНДУЄ...

Згідно з рекомендаціями МВФ, в Україні можуть підвищити податки на імпорт автомобілів

У січні 2016 року на сайті МВФ був опублікований [звіт щодо України №16/25](#), який містить рекомендації зі змін податкового законодавства України.

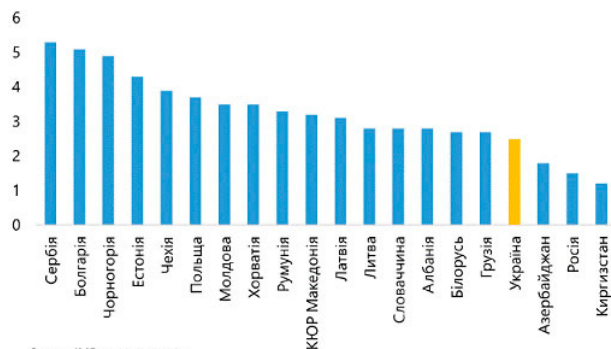
Виконання Україною даних рекомендацій вплине на прийняття рішення радою директорів МВФ про подальше виділення кредитів Україні.

Одна з рекомендацій, що міститься в звіті МВФ, безпосередньо стосується оподаткування автомобільного ринку.

Так, зокрема, зазначається, що в Україні частка акцизного податку у відсотках від ВВП істотно нижче, ніж в інших країнах Центральної, Східної Європи та країнах США.

Виходячи з цього, однією з основних рекомендацій МВФ є підвищення ставок на підакцизні товари, у тому числі на автомобілі.

Надходження від акцизного податку в країнах Центральної та Східної Європи, і Співдружності Незалежних Держав (у % ВВП)



Source: IMF country reports.

Зокрема, у пункті №98 (стор. 64) Рекомендацій схвалюється діюча система акцизних зборів, коли їх розмір збільшується в залежності від віку автомобіля та об'єму двигуна: «Україна цілком правильно справляє більші податки зі старіших та більших транспортних засобів». А в пункті №104 (стр.69) дається рекомендація збільшити акцизний збір на автомобілі на 10% протягом найближчого року і ще на 5% на наступний рік.

Таблиця 20. Україна: зміни ставки акцизного податку та надходження

	Чинні ставки	Рік 1		Рік 2		
		(грн.) 1/	% ВВП	(грн.)	% ВВП	
Пиво	Ставка (грн.)	1.24/л	2.48/л	3.10/л		
	Зміна розміру надх.		2,3	3,4	0,2	
Вино	Ставка (грн.)	0.1/л	0.05/л	0.1		
	Зміна розміру надх.		0,13	0,26	0,002	
Міцні	Ставка (грн.)	70.53/л	105/л	123/л		
	Зміна розміру надх.		3,4	5	0,2	
Сигарети	Ставка (грн.)	227.3/ тис. шт.	273/ тис. шт.	295.5/ на тис.		
	Зміна розміру надх.		4,1	6,1	0,3	
Автомобілі	Ставка (євро)	0.063 to 4.985/ см ³	Підвищення ставок акцизів на 10%		Підвищення ставок акцизів на 5%	
	Зміна розміру надх.		0,6	0,6	0,6	0,04
Сумарна зміна розміру надходжень			10,5	0,6	15,4	0,7

1/ Усі надходження в млрд гривень
Джерело: розрахунки Міністерства України та працівників ДБП МВФ

На основі опублікованого звіту МВФ і на виконання рекомендацій МВФ, ВААІД прогнозує можливе ініціювання Кабінетом Міністрів України внесення змін до Податкового кодексу України з метою збільшення акцизів на автомобілі (старі і нові) і відповідне зростання цін на автомобілі на розмір підвищення акцизу.

Також нагадаємо, що раніше до Парламенту був поданий законопроект №3251 про істотне зниження акцизу на імпорт б/в автомобілів, ймовірність прийняття якого в контексті вже прийнятого Державного бюджету України, а також рекомендацій МВФ - стає мінімальною.



ЕКОНОМІЧНЕ ПАРТНЕРСТВО

Які проблеми супроводжують український бізнес у процесі реалізації Угоди про ЗВТ?

фото: bykva.com

Під час зустрічі представників Федерації роботодавців України з Петером Балашом, радником торгівельного комітету Єврокомісії високого рівня, були обговорені основні питання, що виникли у вітчизняного бізнесу в процесі реалізації Угоди про ЗВТ між Україною та ЄС, яка передбачає тарифну лібералізацію, зокрема, скасовуються ввізні мита на більшість сільгосптоварів, як українських, так і європейських, що вступила 1 січня 2016 року вступила в силу.

Зокрема, було зазначено, що Федерація роботодавців України була однією з небагатьох організацій громадянського суспільства, яка послідовно підтримувала ідею підписання і впровадження Угоди, незважаючи на її непрості економічні наслідки для багатьох секторів економіки.

Крім того, що на етапі переговорів Уряд країни не проводив консультацій із вітчизняним бізнесом щодо майбутніх умов Угоди, та повсякчас не враховував інтереси вітчизняного виробника, початок її дії був ускладнений багатьма додатковими факторами, які не були передбачені на початку переговорів про ЗВТ та протягом всього процесу переговорів. Враховуючи, що переговори по ЗВТ відбувалися в умовах, які значно відрізняються від поточної економічної та геополітичної ситуації в Україні, певні положення ЗВТ, графіки тарифних поставок є, наразі, такими, що не відповідають реальним потребам і можливостям країни, у той час

як взяті зобов'язання надто амбіційні.

Як зазначив Руслан Іллічов, генеральний директор Федерації роботодавців автомобільної галузі України, незважаючи на одностороннє відкриття ринків ЄС у 2014 р., експорт українських товарів у ЄС, особливо промислових, не тільки не збільшився, а навпаки, порівняно з 2014 р. ми спостерігаємо майже 30% падіння обсягів експорту до ЄС, що ускладнюється також втратою ринків збуту країн США та АР Крим.

Існуючі квоти на безмитний експорт до ринку ЄС не відповідають реальним можливостям економіки України і не сприяють її розвитку як надійного сталого економічного партнера ЄС, штучно обмежуючи цим експортний потенціал провідних галузей економіки України, що, де-факто, не дає підстав для росту експорту в ЄС при поточному обмеженні інших традиційних експортних ринків для України.

«Крім суто економічних наслідків, ця ситуація має далекосяжні соціальні наслідки. Скорочення обсягів виробництва та відсутність можливості розширення експортного потенціалу неминуче призведе до скорочення робочих місць і збільшенню еміграційних настроїв великої частини висококваліфікованих працівників України. Цей процес вже почав набирати загрозливого масштабу. Лише впродовж 2014 року в країнах ЄС було зареєстровано близько 300 тисяч мігрантів з України» - зазначив голова Федерації роботодавців автомобільної галузі України Олег Боярин.

Представники Федерації роботодавців України чітко зазначили, що прагнуть ініціювати процес перегляду передбачених Угодою про ЗВТ квот, зважаючи на актуальну ситуацію в країні та перспективи її євроінтеграції. Не обмежуючись лише переглядом квот і розуміючи складність та тривалість цього процесу, представники Федерації роботодавців України запропонували розглянути механізм промислового аутсорсингу, як один з інструментів ефективної економічної співпраці. Також було запропоновано використання потенціалу України в якості зовнішнього виробничого майданчика для

ЄС із одночасним страхуванням на рівні держав-партнерів ризиків, пов'язаних з нестабільною економічною та політичною ситуацією в Україні через державні страхові та кредитні агентства.

В ході зустрічі представники Федерації роботодавців України звернули увагу на складний доступ до фінансових та кредитних ресурсів у рамках необхідності залучення коштів для модернізації української економіки і реального сектору, зокрема, з метою її наближення до норм та стандартів ЄС.



ЗВ'ЯЗОК З ЄС

Сформовано другий склад Платформи громадянського суспільства Україна-ЄС

18 грудня 2015 року представники Федерації роботодавців автомобільної галузі взяли участь в Асамблеї Української сторони Платформи громадянського суспільства Україна-ЄС.

На Асамблеї було завершено формування другого складу ПГС з української сторони.

Платформа громадянського суспільства Україна-ЄС (ПГС) діє на підставі Угоди про асоціацію між Україною та ЄС і є офіційним органом асоціації. Метою ПГС є забезпечення ефективної участі громадськості у виконанні Угоди про асоціацію, зокрема через громадський моніторинг імплементації положень Угоди.

Згідно Регламенту Платформи громадянського суспільства, Українська сторона складається з 15 осіб, до числа яких увійшов голова Федерації роботодавців автомобільної галузі, Олег Боярин.

Наводимо обраний склад Української сторони ПГС, яку представляють наступні групи:

Делегати сторони роботодавців:

Родіон Колишко, Федерація роботодавців України; Ольга Тарасенко, УСПП, Об'єднання організацій роботодавців санаторно-курортних та оздоровчих закладів;

Олег Боярин, Федерація роботодавців автомобільної галузі.

Делегати профспілкових організацій:

Григорій Осовий, Голова Федерація профспілок України;

Михайло Волинцев, Голова Конфедерації Вільних профспілок України;

Вячеслав Рой, Голова Федерація профспілок малого та середнього бізнесу.

Делегати громадського сектору:

Олександр Сушко, Науковий директор Інституту Євро-Атлантичного співробітництва;

Зоряна Міщук, Залучений експерт ВЕГО «МАМА-86»;

Петро Петриченко, Голова Всеукраїнської громадської організації «Громадська Палата України».



11 лютого представники Федерації роботодавців автомобільної галузі України взяли участь у другому засіданні Громадянської платформи Україна - ЄС в Брюсселі.

Друге засідання Громадянської платформи Україна-ЄС було зосереджено на питанні необхідних реформ в боротьбі з корупцією та в енергетичній політиці, а також був обговорений стан справ з реалізації Угоди про асоціацію між Європою та Україною.

Відкрив засідання Громадянської платформи Україна-ЄС президент ЕЕСС - Джордж Дейсіс, він підкреслив прихильність ЄС до міцного партнерства з усіма країнами Європейського сусідства. «Дана Платформа принесе додаткову цінність процесу об'єднання, однак, цей процес повинен включати й громадянське суспільство та не обмежуватися лише технічним діалогом між урядом України та органами ЄС.», - наголосив пан Дейсіс.

Ця Платформа, створена в 2015 році, являє собою форум для великої групи представників українських НУО, організацій роботодавців, зокрема, Федерації роботодавців автомобільної галузі України, та профспілок для зустрічі зі своїми європейськими колегами. "Дана Угода знаменує собою новий етап в співробітництві між нашими громадянськими суспільствами", - підкреслив співголова Платформи з української сторони Олександр Сушко.

В результаті переговорів була прийнята спільна декларація, в якій підкреслюється, що всі умови реформи нерозривно пов'язані з боротьбою проти корупції, а також було важливо створити повністю незалежну судову систему та сучасний держапарат, прийняти закони, що стосуються фінансування

політичних партій і політичної реклами, щоб забезпечити свободу преси і ефективного конкурентного законодавства для захисту всіх економічних суб'єктів.

З приводу енергоресурсів, Платформа підтримує прагнення України стати невід'ємною частиною загального енергетичного ринку ЄС, який в свою чергу закликав розглянути майбутнє членство України в Європейському Союзі енергії. Самі ж учасники обговорення підтримали цю ідею як безпрограшну для обох сторін, так як це призведе до збільшення енергетичної безпеки та більш тісної інтеграції енергетичних ринків України та ЄС.

До тексту декларації також увійшла одна з основних позицій делегації, зокрема питання присвячені ЗВТ (недостатність квот та високі мита). Відтак, згідно з узгодженим текстом декларації, представники ЄС підтримали наміри України на переглядання положення та тарифних графіків ЗВТ найближчим часом та відзначили важливість даного питання.

У рамках візиту до Брюсселя, 12 лютого відбулася також зустріч з представником місії України в ЄС, пані Любов Непоп. Представники Федерації роботодавців автомобільної галузі України разом з іншими членами делегації громадянського суспільства під час зустрічі озвучили ряд основних проблем та перспектив спільної роботи українського громадянського суспільства та місії України в ЄС.

Серед основних питань - доступ українських експортерів на європейські ринки та фасилітація експортних процедур.

Крім того, сторони обговорили проблематику державних закупівель в ЄС та формат участі ЄС у технічній допомозі для України. Також звернули увагу на основні напрямки можливого співробітництва.

За результатами зустрічі представники української делегації від Федерації роботодавців автомобільної галузі передали **позиційний документ** для подальшої роботи в рамках якого знадобиться участь та підтримка торгівельно-економічного блоку Місії України в ЄС.

ВИРОБНИЦТВО

За попередніми даними асоціації “Укравтопром”, в минулому місяці на українських заводах було вироблено 293 автотранспортні засоби, що на 17% менше торішнього результату.

З усіх заводів українського автопрому в перший місяць року працювали тільки кременчуцький “АвтоКрАЗ”, закарпатський “Єврокар” та луцький завод корпорації “Богдан”.

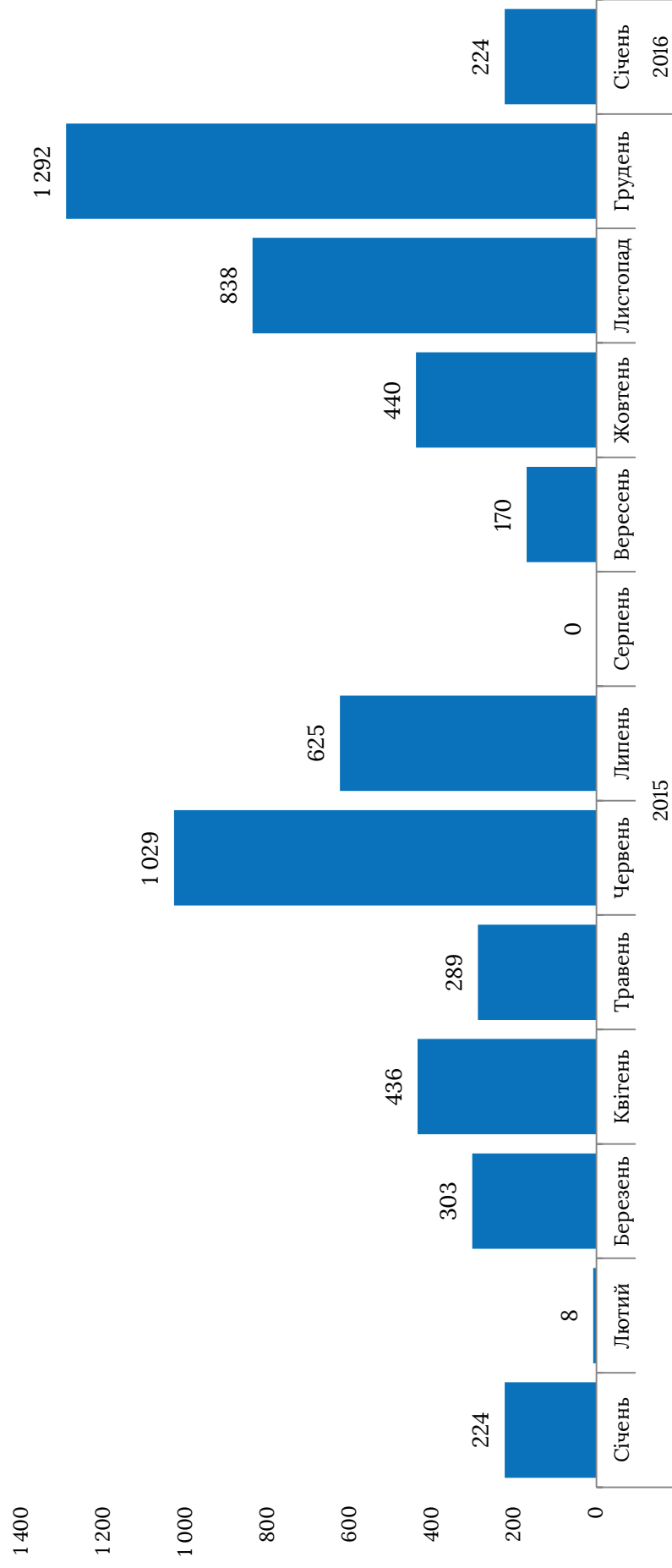
У січні 2016 року, як і рік тому, було вироблено 224 легкових автомобілі – все виробництва ПрАТ «Єврокар».

Кількість комерційних автомобілів, вироблених в січні, становила 64 шт. (-41,3% до січня минулого року).

Результат у виробництві автобусів за звітний місяць – 5 шт. (-73,7% до січня 2015 р.).

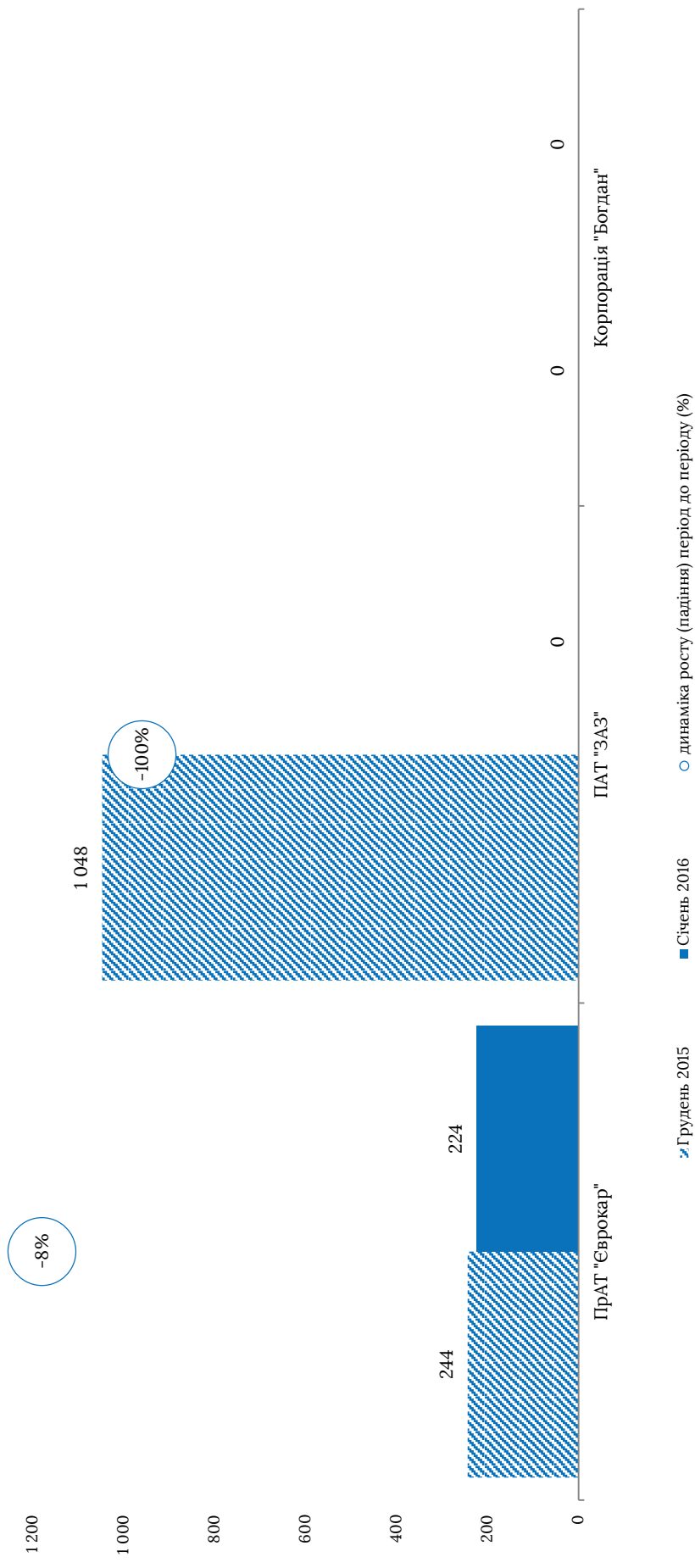
ВИРОБНИЦТВО: ЛЕГКОВІ АВТО

(Січень 2015 - січень 2016, штук)



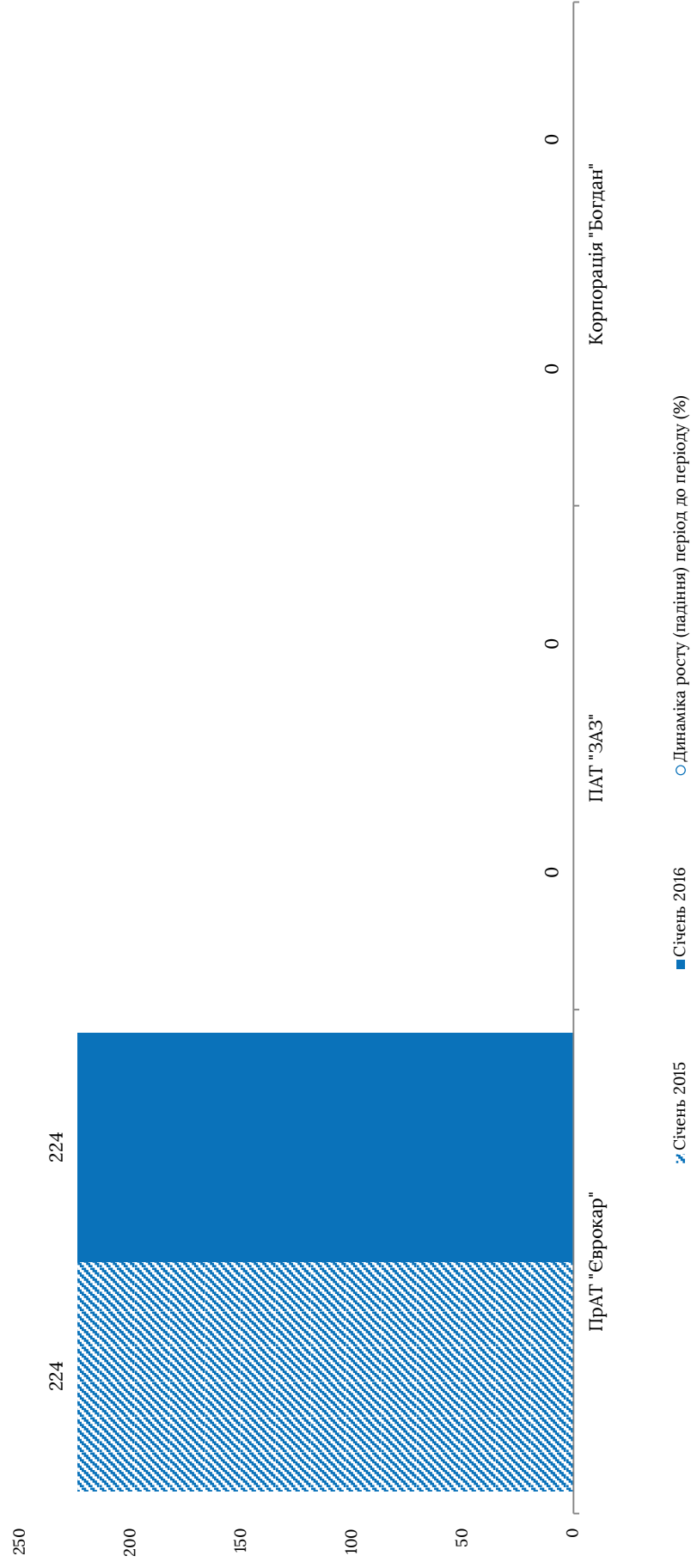
ВИРОБНИЦТВО: ЛЕГКОВІ АВТО

(Грудень 2015 до січня 2016, шпук та % росту період до періоду)



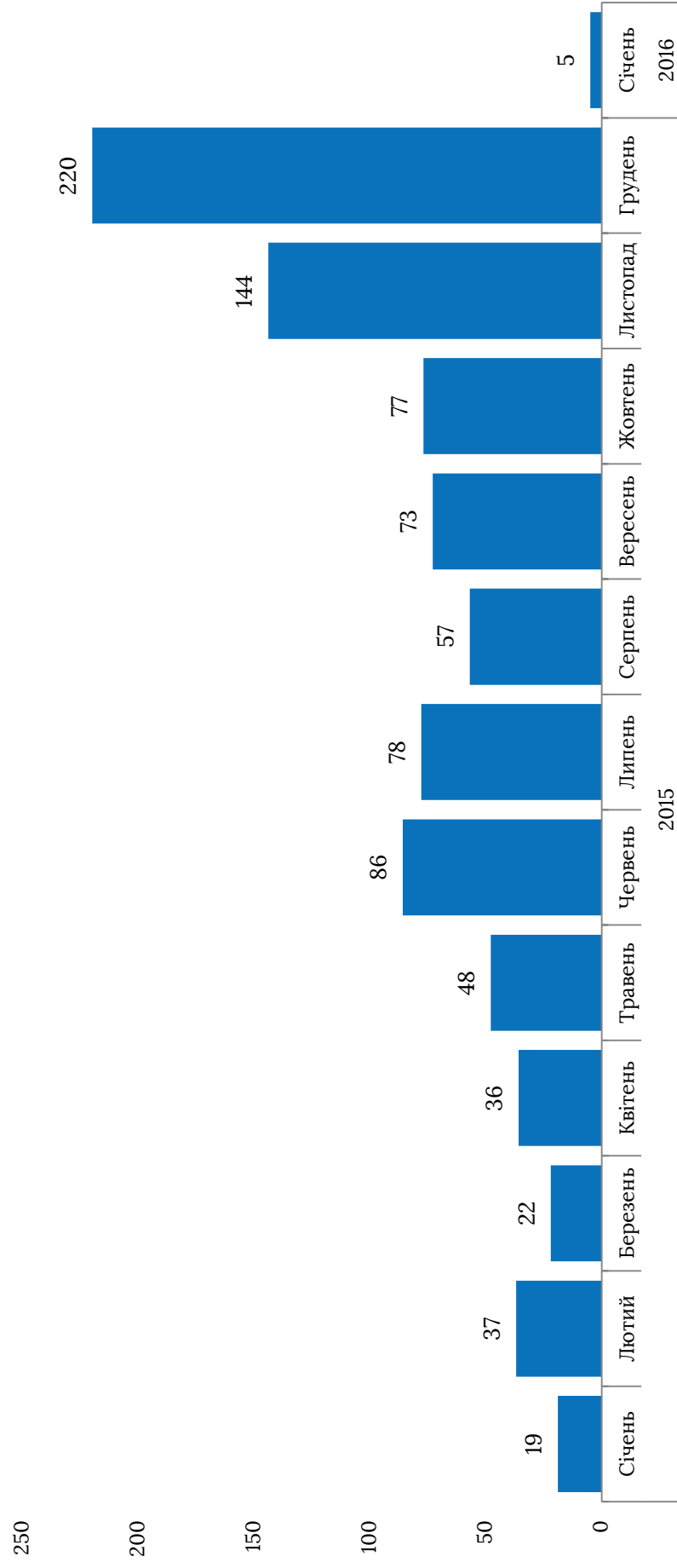
ВИРОБНИЦТВО: ЛЕГКОВІ АВТО

(Січень 2015 до січня 2016, шпук та % росту період до періоду)



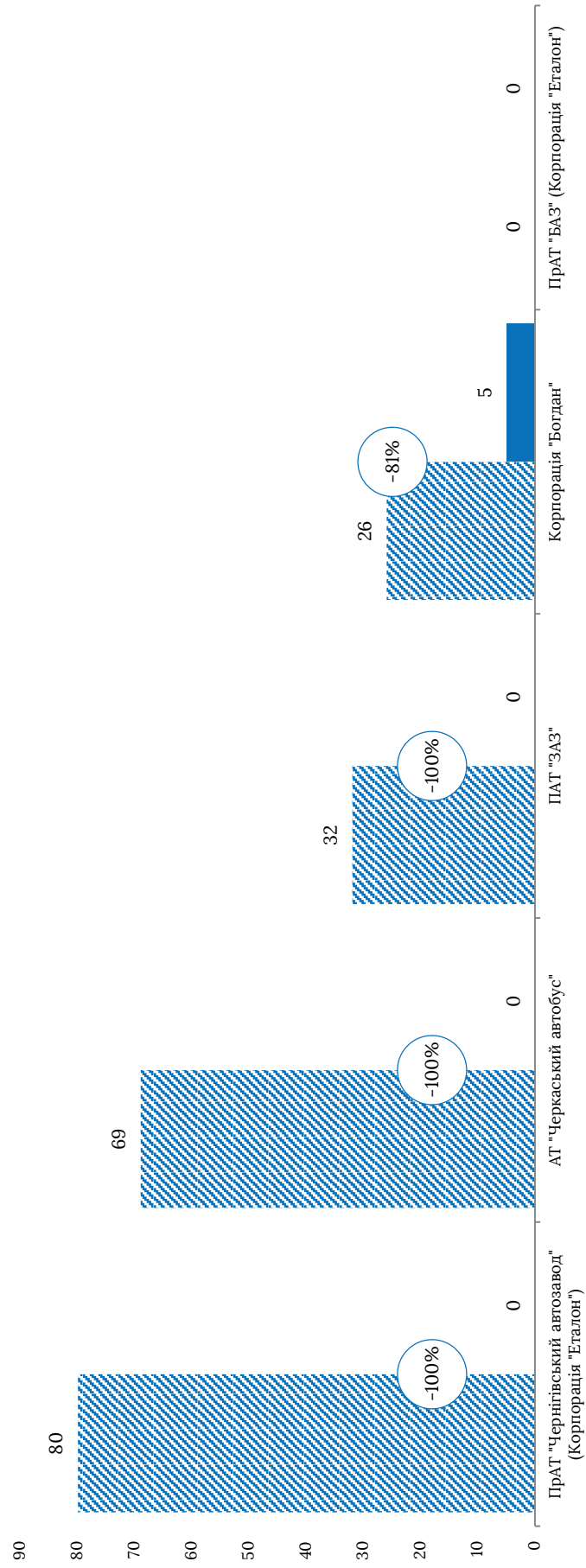
ВИРОБНИЦТВО: АВТОБУСИ

(Січень 2015 - січень 2016, штук)



ВИРОБНИЦТВО: АВТОБУСИ

(Грудень 2015 до січня 2016, шгук та % росту період до періоду)



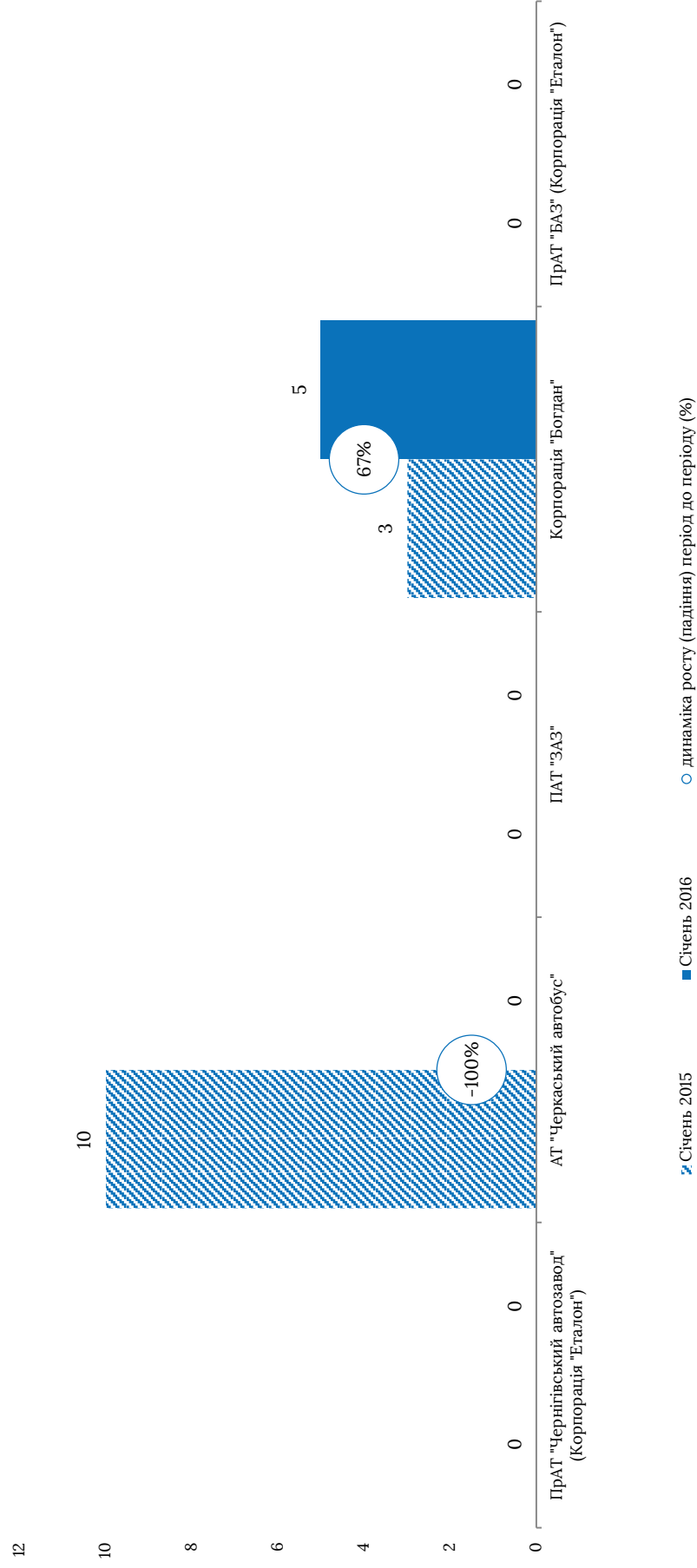
Грудень 2015

Січень 2016

динаміка росту (падіння) період до періоду (%)

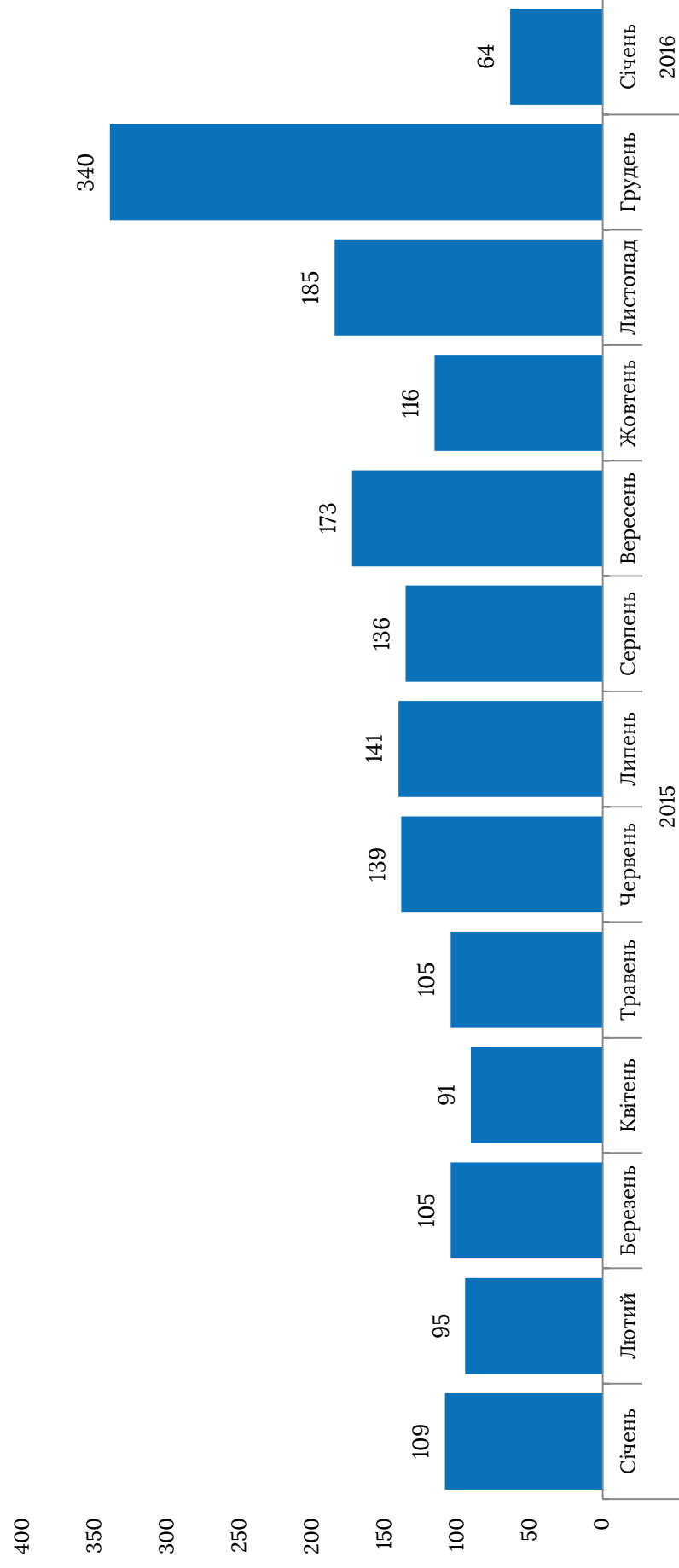
ВИРОБНИЦТВО: АВТОБУСИ

(Січень 2015 до січня 2016, шпук та % росту період до періоду)



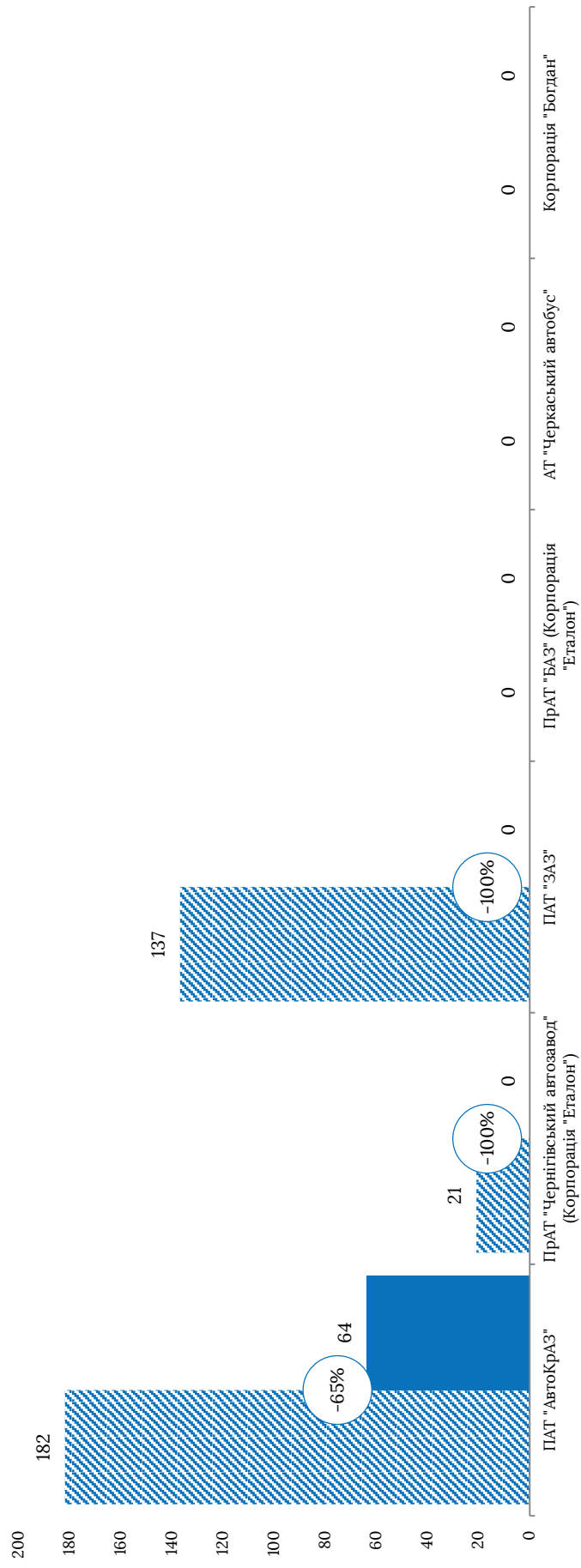
ВИРОБНИЦТВО: ВАНТАЖНІ АВТО

(Січень 2015 - січень 2016, штук)



ВИРОБНИЦТВО: ВАНТАЖНІ АВТО

(Грудень 2015 до січня 2016, шпук та % росту період до періоду)



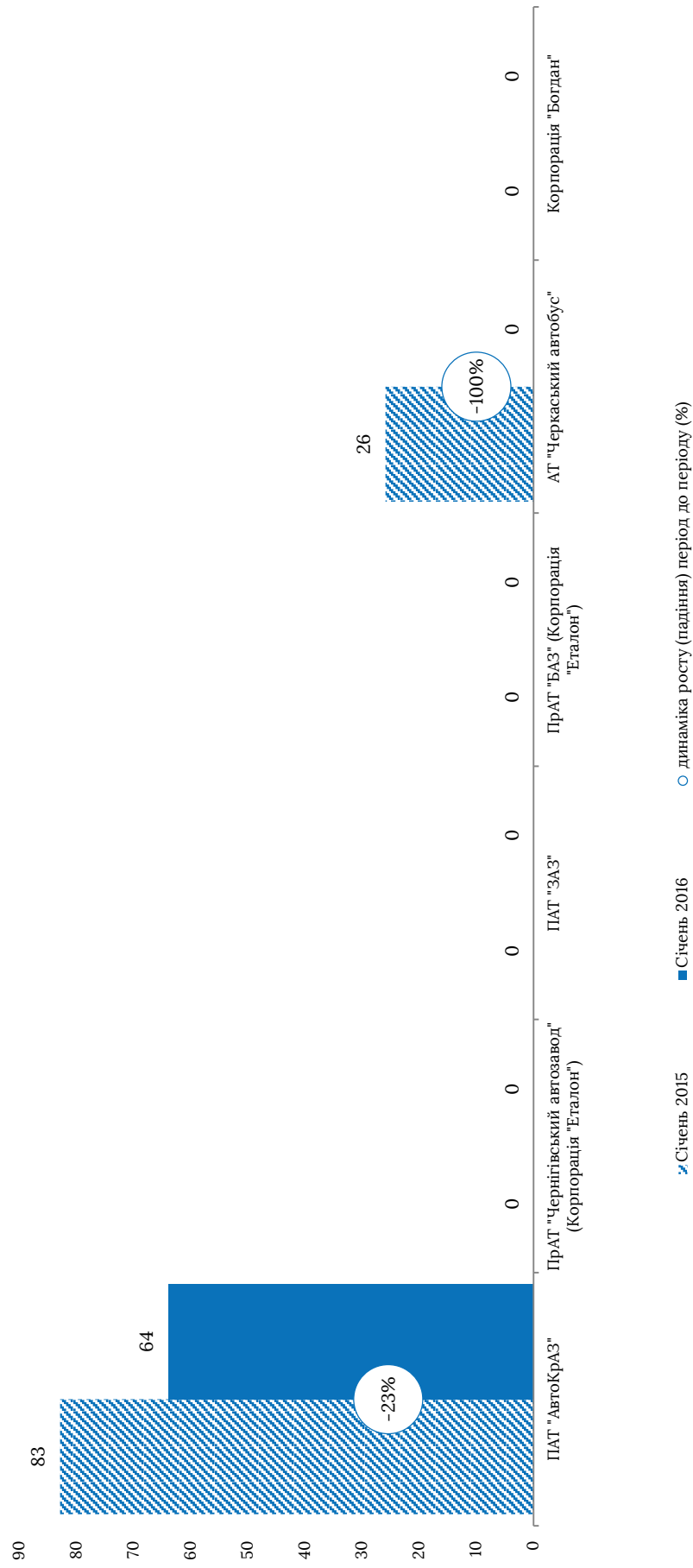
■ Грудень 2015

■ Січень 2016

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

ВИРОБНИЦТВО: ВАНТАЖНІ АВТО

(Січень 2015 до січня 2016, шук та % росту період до періоду)



ПРОДАЖІ

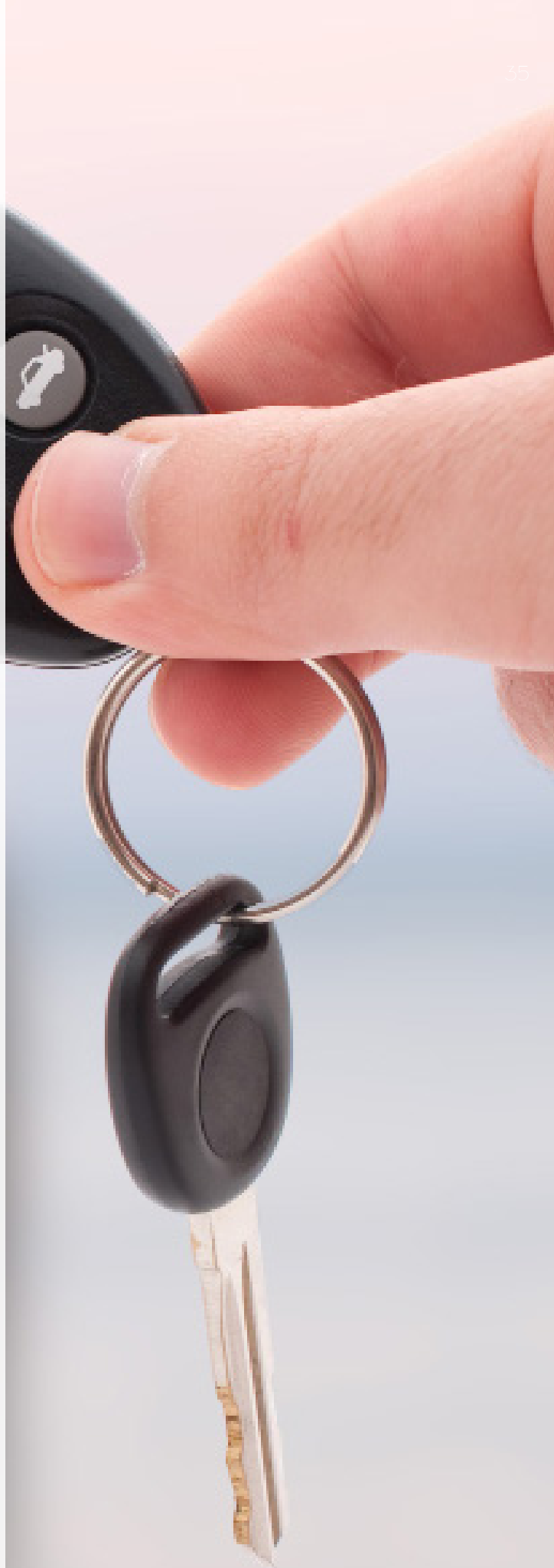
Як повідомляє AUTO-Consulting, зусиллями всіх операторів за січень 2016 року вдалося реалізувати 3047 нових автомобілів, що на 19% більше, ніж рік тому. Таким чином, український авторинок почав рік з росту продажів.

Плюсових показників на авторинку не бачили вже більше року, адже весь 2015-й пройшов з негативним результатом. Зараз тенденція змінилася, - констатують в AUTO-Consulting. Притому, зростання продажів зафіксований майже у всіх основних операторів авторинку.

У січні повернула собі лідерство Toyota, зайнявши майже 10% українського ринку. Nissan тепер на другій позиції, а ось на третє місце в січні вийшла Renault. Наростили продажі дилери VW, а Mazda прочто влаштувалася на 5-му місці.

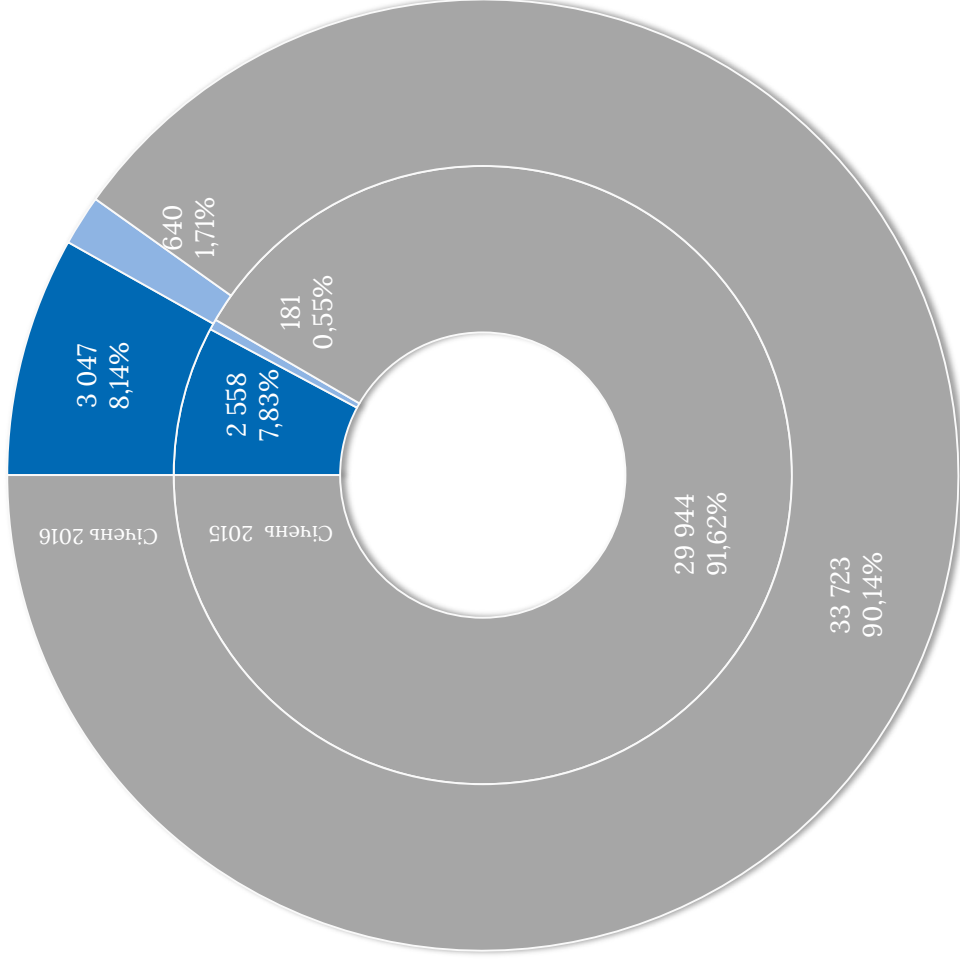
Завдяки відновленню поставок, в січні посилив свою частку АвтоВАЗ, який не тільки повернувся у Топ-10 українського авторинку, але і посідає 6-е місце. Німецький бренд BMW за січень зміг покращити свої продажі в 4 рази. А ось Hyundai втрачає позиції, не дивлячись навіть на вихід нового Tucson.

Ще одна сенсація – це 15%-відсотковий спад продажів ЗАЗу. У результаті, вперше за останнє десятиріччя ЗАЗ покинув Топ-10 українського авторинку та перемістився на 12-е місце з продажами, сумірними з преміальним брендом Mercedes-Benz.



ПРОДАЖІ: СТРУКТУРА РИНКУ

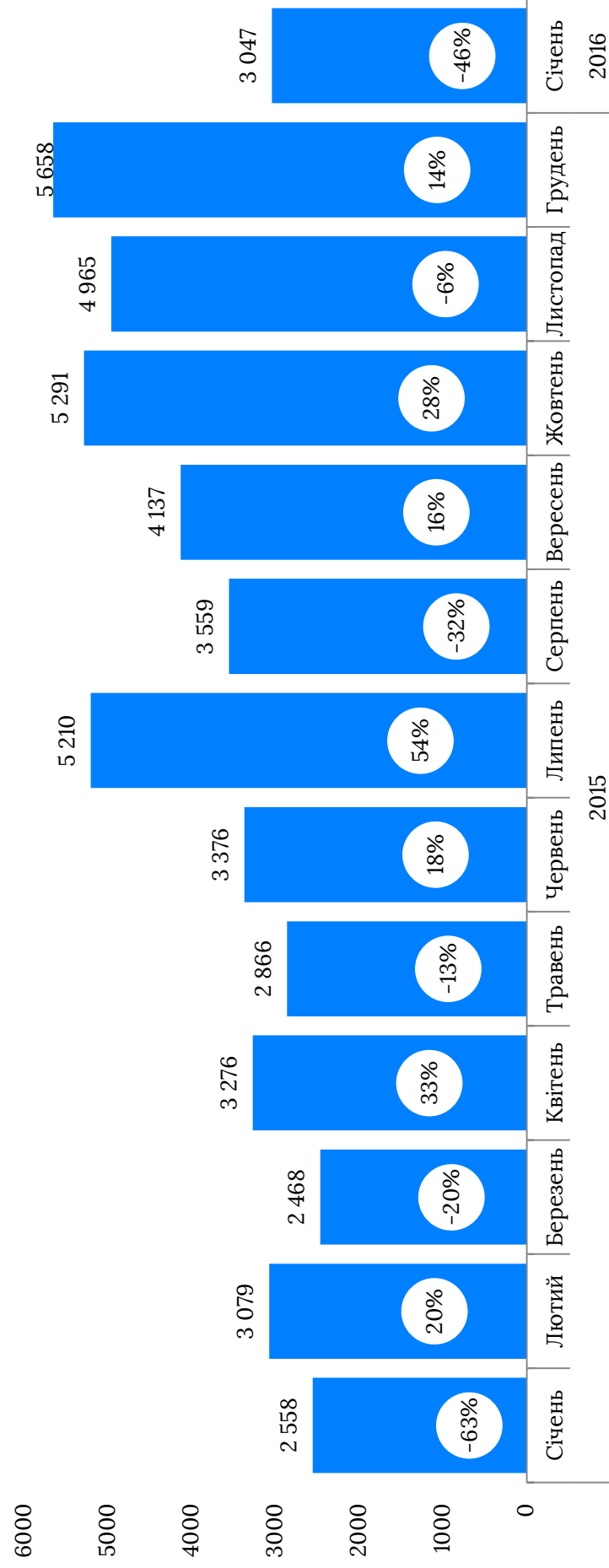
(Січень 2015 та січень 2016, штук та %)



■ Нові авто ■ Б/в (перша реєстрація) ■ Б/в (перереєстрація)

ПРОДАЖІ: ЛЕГКОВІ АВТОМОБІЛІ

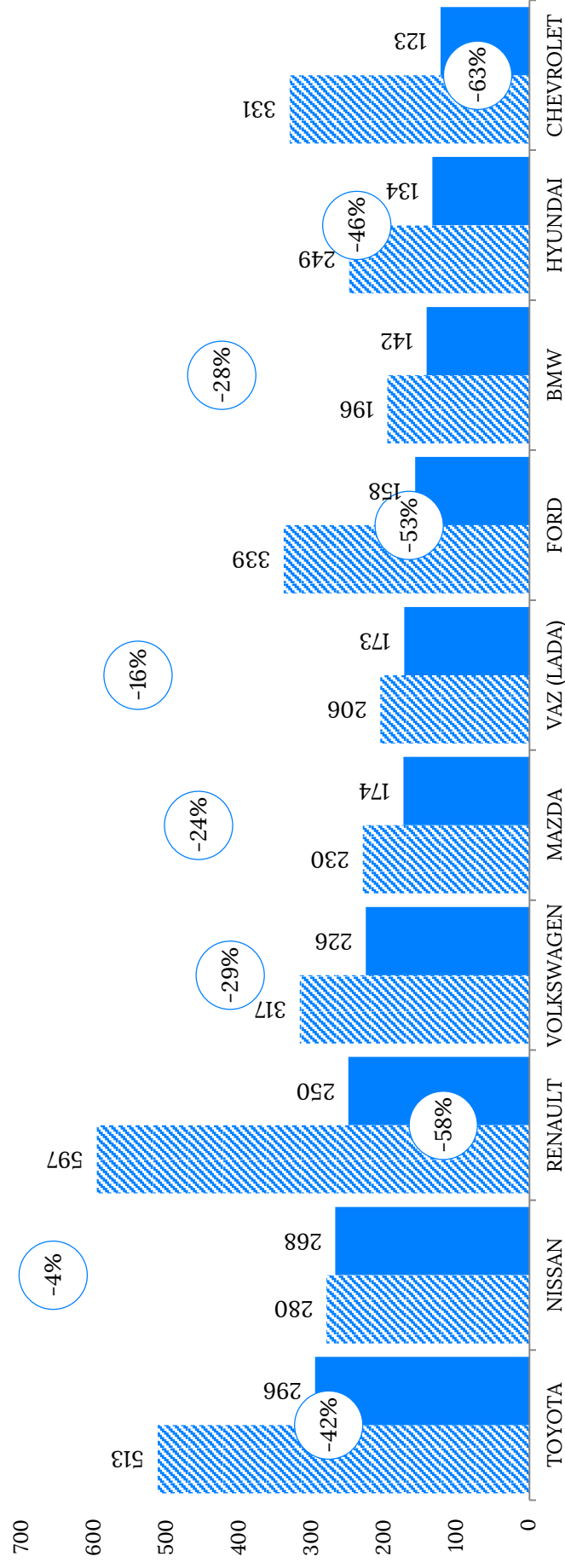
(Січень 2015 - січень 2016, % росту місяць до місяця)



■ Легкові авто, шт. ○ % росту (падіння) до попереднього періоду

ПРОДАЖІ: ЛЕГКОВІ АВТО

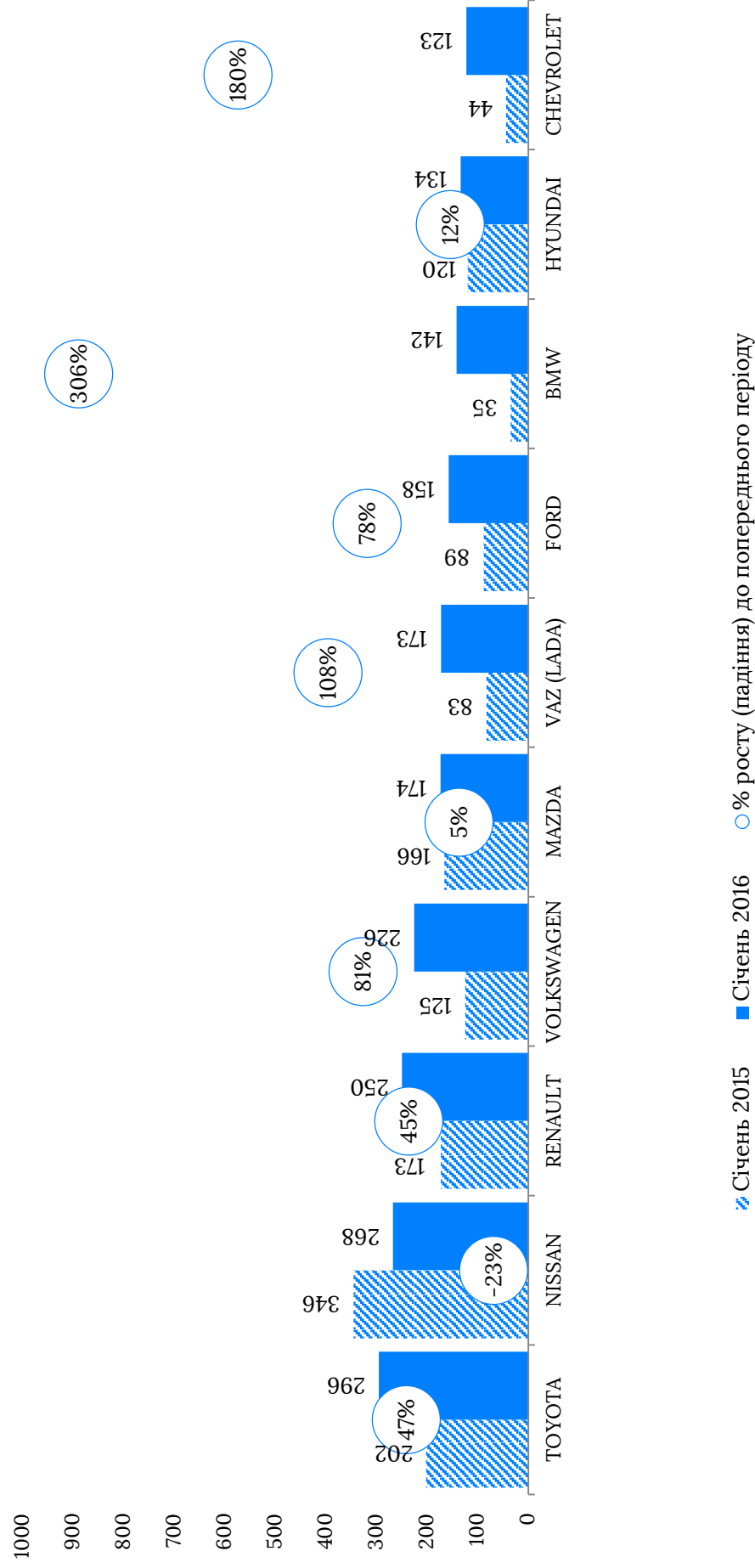
(Грудень 2015 та січень 2016, шук та % росту місяць до місяця)



■ Грудень 2015 ■ Січень 2016 ○ % росту (падіння) до попереднього періоду

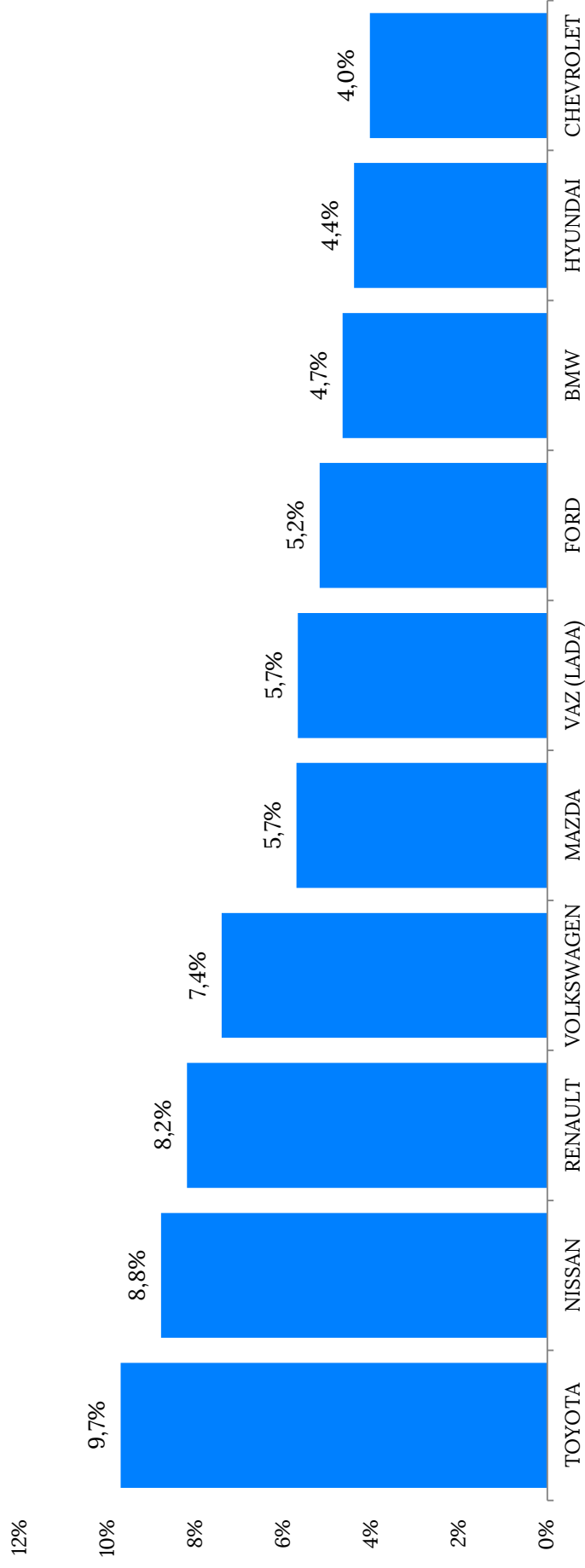
ПРОДАЖІ: ЛЕГКОВІ АВТО

(Січень 2015 та січень 2016, штук та % росту місяць до місяця)



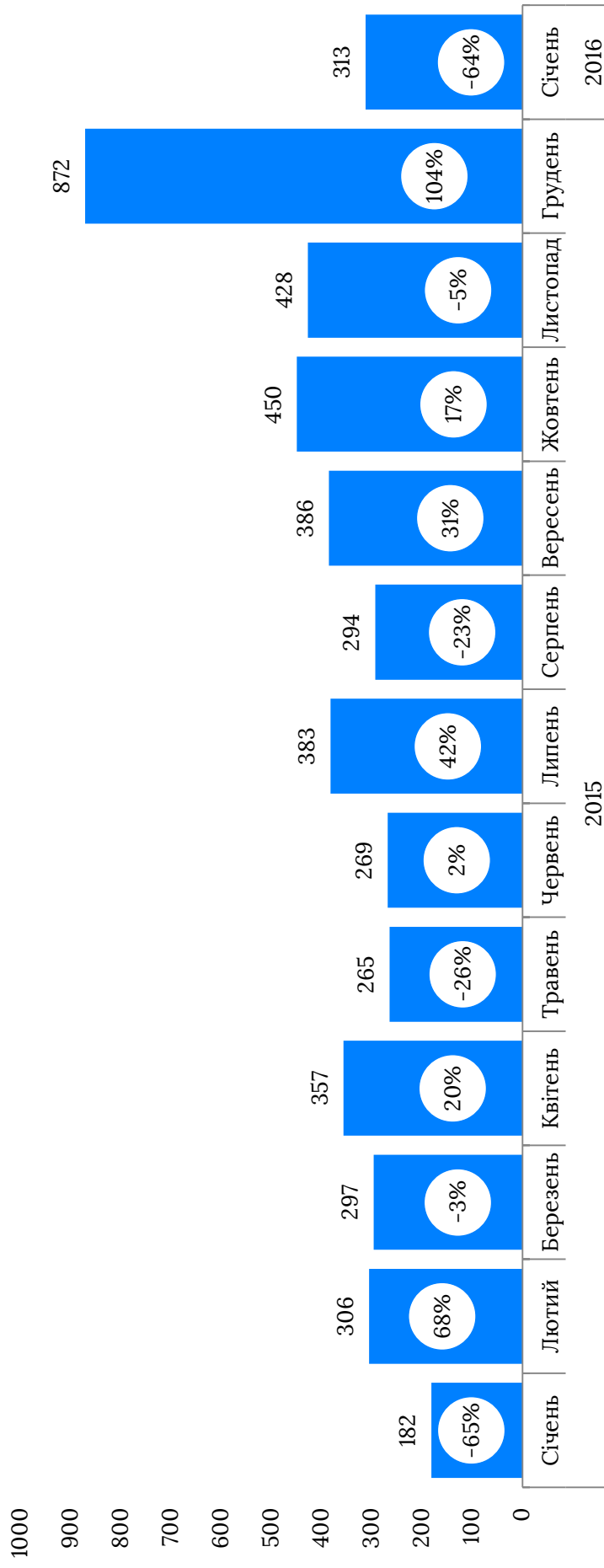
РЕЙТИНГ БРЕНДІВ: ЛЕГКОВІ АВТО

(Січень 2016, % ринку)



ПРОДАЖІ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО

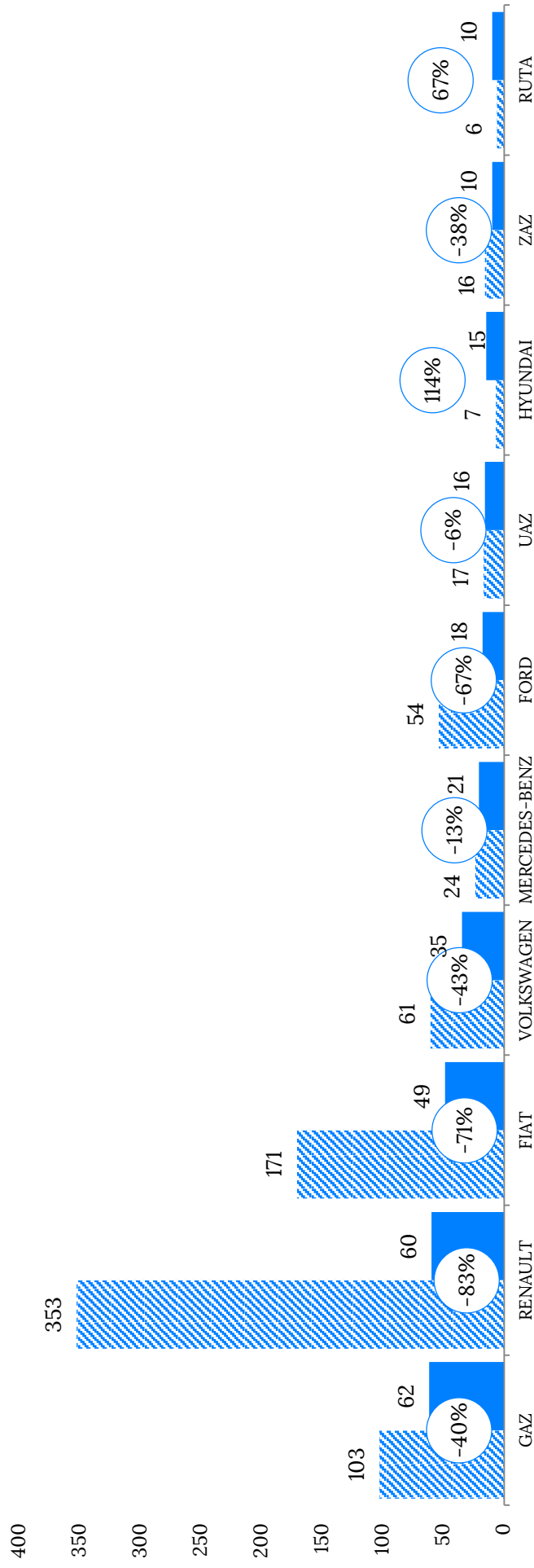
(Січень 2015 - січень 2016, % росту місяць до місяця)



■ LCV, шт. ○ % росту (падіння) до попереднього періоду

ПРОДАЖІ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО

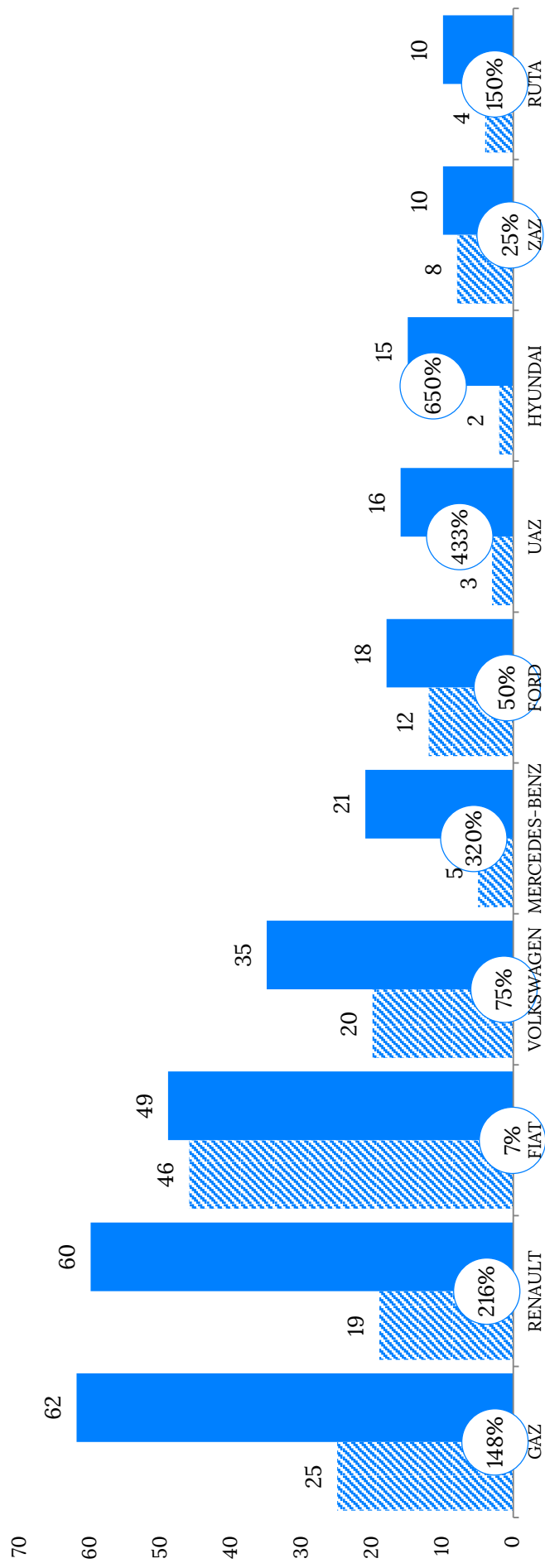
(Грудень 2015 та січень 2016, шук та % росту місяць до місяця)



■ Грудень 2015 ■ Січень 2016 ○ % росту (падіння) до попереднього періоду

ПРОДАЖІ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО

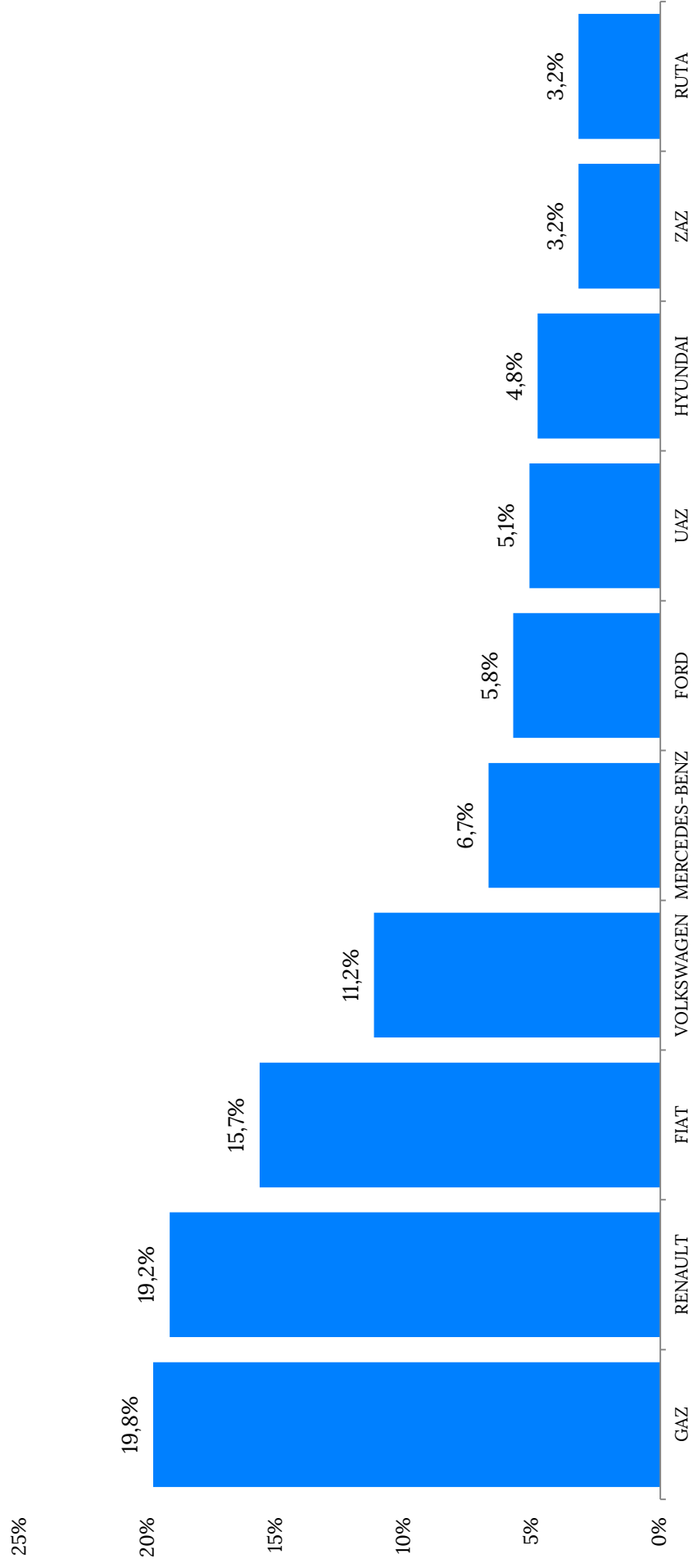
(Січень 2015 та січень 2016, штук та % росту місяць до місяця)



▨ Січень 2015 ■ Січень 2016 ○ % росту (падіння) до попереднього періоду

РЕЙТИНГ БРЕНДАВ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО

(Січень 2016, % ринку)





Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

№2 (31) від 19.02.16

**Офіційне видання Федерації роботодавців
автомобільної галузі України**

review@fra.org.ua
fra.org.ua

Росповсюджується безкоштовно в електронному вигляді.