



ФЕДЕРАЦІЯ РОБОТОДАВЦІВ
АВТОМОБІЛЬНОЇ ГАЛУЗІ

№4 (4) ВІД 30.09.13

Review

AUTOMOTIVE INDUSTRY

СУВОРИЙ ПРАГМАТИЗМ

Що українському бізнесу необхідно зробити, щоб стати переможцем на великій політичній шахівниці

СПІЛЬНА МОВА

Федерація роботодавців автомобільної промисловості домовилась про співпрацю зі своїми європейськими колегами

ДОСЯГЛИ СТЕЛІ

Пік продажів нових авто дозволив завантажити виробничі потужності російського автопрому лише 60% від їх номіналу

ДЕСЯТІ ВІДСОТКА

Світове промислове виробництво сповільнюється швидше, ніж очікувалось; ООН звинувачує у цьому експортну політику країн, що розвиваються

ЩЕ ОДНЕ ДНО

Європейський автомобільний ринок знову перевершив свій рекордний показник мінімальних продажів за всю історію спостережень

РОЗПОВСЮДЖУЄТЬСЯ БЕЗКОШТОВНО



Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

№4 (4) від 30.09.13

Офіційне видання Федерації роботодавців автомобільної промисловості України

Редактори:
Чепіжко О.С.
Шендеровський С.К.

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

В розділі «Виробництво» використані дані «Укравтопрому».

В розділі «Продажі» використані дані AUTO-Consulting.

Росповсюджується безкоштовно в електронному вигляді.

ЗАМІСТЬ ПЕРЕДМОВИ

Вибір. Що може бути складніше?

Людина постійно постає перед вибором, коли ж перед вибором стоїть ціла країна, шукати середину вже зовсім недоречно, адже середина не завжди золота.

Отже, всі на вибори, із двох зол! Небагатий асортимент вибору між двома союзами: Європейським чи Митним. Приєднуємося?

До речі, це не вперше, коли наша країна обирає в певній мірі свій шлях у майбутнє. Ми вже робили схожий вибір і в 1991, і в 2008. Тільки спочатку ми обирали незалежність від одних, а потім міру залежності від інших. У 2008 році ми також приєднувались. Але на той час до СОТ. Що ж ми отримали у кінцевому результаті?

Фактично, обираючи той чи інший інтеграційний напрямок, країна стає більш вразливою, частково відмовляючись від свого імунітету у вигляді захисту ринку. Середній рівень митного захисту України після вступу до СОТ складає близько 5%, наша сусідка РФ виторгувала для себе 7,8%, один із найвищих рівнів захисту (закритості) ринку у Бразилії – 13,7%.

Україна поступається відкритістю ринку тільки розвиненим країнам, таким як США та Японія – 3,5% та 4,4% відповідно, навіть ЄС має більший рівень захисту – 5,1%. Висновки беззаперечні. Цифри більш промовисті

за переконання. Ми так поспішали до СОТ що протягом 14 років переговорів так і не спромоглись об'єктивно оцінити усі можливі наслідки, та похашцем замість приєднатись до СОТ, вступили. В усіх розуміннях.

Історія тяжіє до повторів, така вже в неї вдача. Вибір зроблено. Чи чекає на нас ЄС? Безсумнівно. На Україну як на повноправного партнера, чи як на ринок збуту? Якими принципами чи національними інтересами варто поступитись, та чи варто взагалі? Чи будуть умови паритетними, як відреагує національна економіка, що ще не оговталась від кризи на зміну торгівельних умов, ще більшу лібералізацію ринку та поспішний перехід на європейські технічні стандарти. І одне з найважливіших питань – хто і, до речі, в якому обсязі нести відповідальність за прийняті рішення та договірні умови?

Питань забагато. Відповідей та думок з цього приводу не менше. В будь-якому разі, нерішучість ще більш згубна, ніж невірний вибір. Отже, знов віддамо у добрі руки, чи 45-мільйонний ринок чогось та вартий? Але ж наявність аргументів сама по собі не вплине на переговорний процес, необхідне ще й вміння професійно ними користуватись.

Здається, однак, що 39-та економіка світу знову намагається «вгадати» напрямок свого розвитку. Без плану, цілей та вміння домовлятися. Що ж вийде цього разу?

-74%

ДОХОДИ ПІДПРИЄМСТВ
ДО ОПОДАТКУВАННЯ*

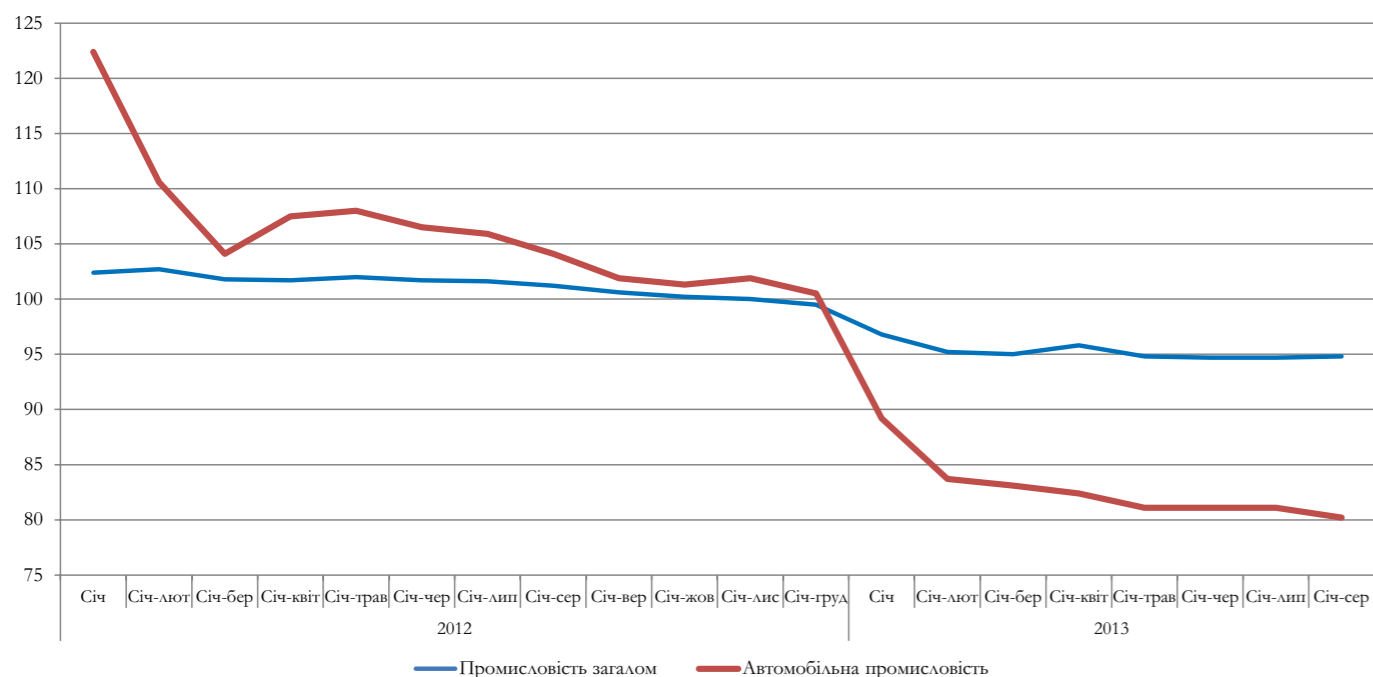
-14,6%

ОБСЯГ КАПІТАЛЬНИХ
ІНВЕСТИЦІЙ*

-15,1%

ІНДЕКС БУДІВЕЛЬНОЇ
ПРОДУКЦІЇ*** За січень-серпень 2013 до січня-серпня 2012 року, Держстат
** За січень-серпень 2013 до січня-серпня 2012 року, Держстат

ПЕРШІ.

ІНДЕКС ПРОМИСЛОВОГО ВИРОБНИЦТВА
(у % до відповідного періоду попереднього року)

джерело: Державна служба статистики

Індекс промислової продукції України в серпні 2013 року знизився на 5,4% порівняно з серпнем минулого року. Про це свідчать дані Державної служби статистики України.

«Індекс промислової продукції України в серпні 2013 року до серпня 2012 року склав 94,6%», - йдеться в повідомленні Держстату.

Зокрема індекс автомобілебудування склав 74%, а індекс машинобудування в цілому - 85,5%.

Загалом, за підсумками

8 місяців 2013 року індекс промислової продукції України впав на 5,2% порівняно з аналогічним періодом минулого року. Для автомобілебудування падіння становило 19,8%, що виводить галузь на перше місце в сумнівному рейтингу галузей національної економіки, які продовжують падіння. Загалом сектор машинобудування втратив від початку року 13,4% своєї потужності.

Зростання змогли продемонструвати лише декілька галузей промисловості, але, наприклад, виробництво меблів та добуван-

ню вугілля це вдалось найкраще (106,9% та 106%) відповідно.

Нагадаємо, що за підсумками 8 місяців 2012 року індекс промислової продукції України показав зростання на 1,2% до рівня січня-липня 2011 року; зокрема автомобілебудування демонструвало 4-відсоткове зростання, при тому, що машинобудуванню вдалось відвоювати лише 0,7% росту.

Як повідомлялось раніше, індекс промислової продукції України в липні 2013 року знизився на 4,9%.

ВЕЛИКЕ НЕВІДОМЕ



фото: kmi.gov.ua

Кабінет міністрів України вніс у Верховну Раду проект закону про державний бюджет України на 2014 рік. Як повідомляється на сайті Парламенту, законопроект був внесений 14 вересня 2013 року. Разом з тим, самого тексту законопроекту та інших супровідних документів на сайті Верховної Ради поки немає, пише «Капітал».

Як повідомлялося раніше, 11 вересня поточного року перший заступник глави адміністрації президента України Ірина Акімова повідомила, що Кабінет міністрів України схвалив проект державного бюджету на 2014 р. з дефіцитом 2,7%, зростанням ВВП - 3%, інфляцією - 8%. Вона зазна-

чила, що ці цифри відповідають прогнозними показниками, які надаються міжнародними організаціями.

«Я гадаю, прийняті сьогодні на Кабміні основні макропоказники навряд чи зміняться. Це жорсткі речі, це принципові речі, можуть змінюватися цифри всередині розподілу, насамперед витрат», - підкреслила Акімова.

«Державний борг теж озвучувався, він знаходиться в навіть більш низьких рамках, ніж цього року - це 32,5%, - сказала Акімова

Згідно із законодавством, Кабінет міністрів повинен подати в Раду проект держбюджету на наступний рік не пізніше 15 вересня.

19,9%

Становить падіння Індексу промислової виробництва за січень-серпень поточного року (до аналогічного періоду 2012 року; 80,1% період до періоду) для автомобільної промисловості. В серпні минулого 2012 року аналогічний показник перевищував минулорічний на 4,1% (104,1% січень-серпень 2011 року до січня-серпня 2012 року). Загалом по економіці падіння становить 6,2%, повідомляє Держстат.

75,7% ВВП

Становить валовий зовнішній борг на кінець першого півріччя, повідомляє Національний банк. Згідно з повідомленням регулятора, це на 0,9% менше, ніж на кінець першого кварталу. «Основним чинником такої динаміки було скорочення обсягів зовнішніх зобов'язань органів грошово-кредитного регулювання і банків», - йдеться в повідомленні НБУ.

\$1,7 млрд.

Становить профіцит платіжного балансу України в січні-серпні поточного року. Це в 5,4 рази більше профіциту за аналогічний період минулого року. Про це йдеться в повідомленні НБУ. «Сальдо зведеного платіжного балансу в серпні було негативним (-232 млн доларів), але з початку року залишилося позитивним і становило 1,7 млрд доларів, що в 5,4 рази перевищує рівень відповідного періоду 2012 року (0,3 млрд доларів)», - йдеться в повідомленні регулятора.

ВАЛЮТНІ СТРАХИ



Звичка очікувати осінньої дестабілізації фінансового ринку спонукала населення в серпні збільшити попит на іноземну валюту. Незважаючи на те, що ззовні валютний ринок виглядає стабільним, експерти прогнозують девальвацію гривні вже найближчим часом до 8,5 грн. за долар США, повідомляє «Коммерсант-Україна».

У серпні, вперше за останні п'ять місяців, громадяни купили у банків більше готівкової валюти, ніж продали, повідомили вчора в Нацбанку. Чистий попит склав 136 млн. доларів США. Востаннє така ситуація спостерігалася в березні, коли українці купили на \$ 2,7 млн. більше, ніж продали. Після цього готівкова валюта не користувалася особливим попитом. Обсяг купівлі валюти населенням у серпні (\$1,69

млрд.) хоч і був нижче, ніж в аналогічному місяці минулого року, але виявився найзначнішим саме цього року. Збільшення попиту на валюту збігається з тенденцією, що спостерігається на більшості ринків, що розвиваються. «Девальваційні очікування населення почали зростати ще в липні. У США планують скоротити стабілізаційні заходи - це негативно позначиться на всіх країнах, що розвиваються. Падає ціна російської, казахської та вірменської валют. Українські громадяни фінансово грамотні, тому бачать всі ці тенденції і збільшують купівлю валюти», - вважає керівник центру «Форекс Клуб Україна» Микола Івченко.

Крім того, пересічні громадяни звикли чекати ослаблення національної валюти саме восени, тому намагаються попередити можливі ризики. «Цього

року і на початку наступного в політичному секторі не очікується ніяких серйозних подій, які можуть вплинути на стабільність фінансового ринку, як сталося рік тому через парламентські вибори. Але з 2008 року населення звикло, що восени обов'язково трапляється щось погане, і за інерцією починає готуватися до цього заздалегідь, - говорить скарбник одного з банків. - нас є клієнти, які з кожної зарплати купують \$ 100-200 просто про всяк випадок. Але також часто люди купують валюту для переказів за кордон або поповнення валютних рахунків».

Чистий попит населення на валюту в цьому році в цілому набагато нижче, ніж у минулому - за вісім місяців він склав лише \$262 млн. проти \$4,48 млрд. за аналогічний період 2012 року.

ПЕРЕДУМАЛИ



Міндоходів готове відмовитися від введення 1-2% (та очікуваних 22 млрд грн додаткових надходжень в бюджет) податку з обороту зважаючи на малу підтримку такої ініціативи в бізнес-середовищі.

Про це сказав міністр доходів і зборів Олександр Клименко журналістам на брифінгу в четвер, передає «Економічна правда».

«Що стосується податку з обороту, я вважаю, що це не той шлях, по якому ми повинні йти сьогодні. Як ідею ми обговорюємо його, але підтримки вона має мало. Різні галузі - різні оцінки. Немає сьогодні виробленої позиції», - сказав міністр.

Він також підкреслив, що необхідно вивчити також доцільність зниження ставки податку на додану вартість.

«Сьогодні треба ще раз подивитися і визначити, наскільки економіка України готова до пониження ставок податку [на додану вартість]. Наскільки бізнес це розуміє і наскільки реалізація цієї норми своєчасна», - підкреслив міністр.

Клименко особливо відзначив, що всі податкові зміни, ініційовані Міндоходів, будуть реалізовуватися виключно після обговорення з бізнесом.

«Податок на оборот ми не розглядаємо, тому що це дуже дискусійна тема і всі наші нововведення будуть проходити через інвестради, тому що пропонувані зміни ми можемо виносити тільки після обговорення в бізнесі», - додав глава Міндоходів.

959 млн грн

Становить заборгованість по виплаті заробітної плати на 9 вересня поточного року, повідомляє «Капітал». З них: на державних підприємствах - 336 млн грн, на комунальних - 27 млн грн, на підприємствах інших форм власності - 595 млн грн. Найбільш ріст заборгованості спостерігається на підприємствах Укроборонпрому, Мінінфраструктури, Державного космічного агентства України, Міноборони, Агентства держмайна, Держрезерву, а також Київської, Миколаївської областей.

932 пункти

Становить розмір кредитних свопів за п'ятирічними паперами для України, повідомляє видання «Капітал». Це найвищий рівень за останні два роки. На початок року, наприклад, цей показник становив 594 пункти, а в липні - 813 пунктів. Такий стрімкий ріст показника спровокований зниженням агентством Moody's кредитного рейтингу України до «переддефолтного».

16,3%

Становить ріст експорту сільськогосподарської продукції в країни ЄС (в порівнянні з аналогічним періодом минулого року). «За півроку в ЄС було поставлено сільгосппродукції на 2,6 млрд. дол. США. Найбільше було експортовано зернових та олійних культур, а також соняшникової олії», - заявив Міністр аграрної політики та продовольства Микола Присяжнюк, повідомляє «Капітал».

РІЖУТЬ ПО ЖИВОМУ



Міжнародне рейтингове агентство Moody's Investors Service знизило рейтинг єврооблігацій України до «Саа1» з «В3» і помістило його на перегляд для можливого подальшого зниження, повідомляє «Економічна правда». Таке рішення викликане зростаючою стурбованістю відносно зовнішньої ліквідності країни, невизначеністю переговорів з Міжнародним валютним фондом і погіршенням відносин з Росією.

Moody's також погіршило до «Саа1» з «В3» рейтинг єврооблігацій держпідприємства «Фінансування інфраструктурних проєктів» («Фінінпро»), випущених під гарантії уряду, і помістило його на перегляд для можливого подальшого зниження.

Агентство відзначає, що ос-

новною причиною рішення стало подальше погіршення зовнішньої ліквідності країни з моменту останнього зниження рейтингу в грудні 2012 року. Moody's нагадує, що валютні резерви України впали за рік на 30% - до 19,7 млрд доларів на кінець серпня 2013 року, що покриває всього 2,3 місяця імпорту (2012 року).

Більше того, тиск на резерви, ймовірно, буде зростати в найближчі місяці. Воно додає, що по суверенному боргу, включаючи зобов'язання Національного банку перед МВФ, до кінця 2014 року необхідно виплатити до 10,8 млрд доларів. Moody's уточнює, що на кінець липня у розпорядженні уряду було близько 1,8 млрд доларів на липень цього року, а його доступ на міжнародні ринки в даний час обмежений.

Ще однією причиною для зниження рейтингу Moody's назвало погіршення відносин з Росією, яка чітко заявила про свою незгоду з підписанням угоди про асоціацію з ЄС на саміті у Вільнюсі в листопаді 2013 року.

Агентство відзначає, що таке підписання в середньостроковій перспективі є позитивом для рейтингу України, враховуючи, що воно буде підтримувати економічні та політичні реформи, проте вважає, що в короткостроковій перспективі негативна реакція Росії, на яку припадає 25 % українського експорту, переважає ці переваги.

Moody's вказує, що при перегляді рейтингу воно буде враховувати динаміку валютних резервів, статус переговорів з МВФ і результат саміту у Вільнюсі і реакцію Росії на нього.

КОМУ ВНИЗ?



Україна втратила 11 позицій у рейтингу конкурентоспроможності світових економік World Economic Forum у 2013-2014 роках. Рейтинг опубліковано у відкритому доступі на сайті WEForum, повідомляє «Українська правда».

«Після деяких покращень в минулому році, Україна падає на 11 місць до 84-ї позиції в Global Competitiveness Report в цьому році», - сказано у звіті. При цьому наголошується, що «в цілому,

Україна зберігає свої конкурентні переваги».

«Ці результати базуються на великому розмірі ринку України (38-е місце в рейтингу за цим показником серед країн) і міцної освітньої системи, яка забезпечує легкий доступ до всіх рівнів освіти (Україна на 43-му місці з вищої освіти та навчання, і 57-му - з початкової освіти)», - відзначають експерти. «Для вирішення важливих проблем у майбутньому Україні необхідно вийти на більш стабільне економічне зро-

стання», - наголошують автори дослідження.

«Можна стверджувати, що найбільш важливою проблемою країни є необхідність капітального ремонту його інституційної структури, яка страждає від бюрократизму, відсутності прозорості і фаворитизму», - сказано в Global Competitiveness Report.

За обсягом ВВП Україна займає 53 позицію. За рівнем ВВП на душу населення - 92 місце (3877 доларів).

правового захисту, а також розвитку інфраструктури в державі).

Першу позицію у списку зайняла Швейцарія. За нею йдуть Фінляндія та Сінгапур. Далі до першої десятки списку увійшли європейські держави, а замикає топ-10 Канада. До першої двадцятки, крім європейських держав, увійшли також Нова Зеландія, Японія, США, Катар і Австралія.

Німеччина займає 6-е місце, Японія і США - 15 і 16 відповідно, Китай опинився на 43-й позиції.

Останнє, 122-е, місце в рейтингу розвитку людського капіталу обійняв Ємен.

НАШ КАПІТАЛ

Україна зайняла 63-є місце в рейтингу розвитку і виховання людського капіталу за версією World Economic Forum. Про це повідомляє «РБК Україна» з посиланням на прес-релізі організації. Індекс розвитку людського капіталу визначає найбільш успішні країни світу в максимально довгостроковій перспективі.

Метою ранжування 122 країн було визначення спроможності

кожної з них до розвитку і виховання свого населення. Основними критеріями для визначення стали: освіта (включає в себе якість і доступність освіти, починаючи від молодшої школи); охорона здоров'я (включає в себе оцінку фізичного і психологічного благополуччя); працевлаштування та зайнятість населення (передбачає можливість підвищення кваліфікації та розвитку людиною талантів); навколишнє середовище (включає в себе рівень

СУВОРИЙ УКРАЇНСЬКИЙ ПРАГМАТИЗМ



Фотоз: президент.gov.ua

Обсяг правового активу ЄС, що є основою Угоди про асоціацію (насамперед, у розділі про поглиблену і всеосяжну зону вільної торгівлі) і повинен бути інкорпорований в законодавство України, стане безпрецедентним для угоди такого рівня. Мусимо визнати, що за своєю всеосяжністю та рівнем проникнення мало чим відрізняється (практично дорівнює) тим зобов'язанням, які беруть на себе країни-кандидати на вступ до Європейського союзу. І це величезний виклик для нас.

Найбільшим ризиком для нас, звичайно ж, є захист національного виробника. Рівень тарифного захисту нашої країни, згідно з домовленостями, має поступово знизитись з існуючих 5% до 0,32%, відтак рівень захисту вітчизняного реального сектору економіки значно знизиться. Додайте до цього вкрай стрімкий перехід на нові технічні стандарти (з відповідними затратами підприємств),

переходом на нові екологічні стандарти та нестабільність торгівельних відносин з одним з найбільших ринків збуту української продукції – Митним Союзом. В сухому залишку маємо вкрай вразливий реальний сектор економіки та значні збитки в короткостроковій перспективі.

Звичайно, в довгостроковій перспективі наші європейські прагнення та зусилля окупляться (ми дуже сподіваємось) збільшенням інвестицій та покращенням умов ведення бізнесу, зростанням продуктивності праці та розширенням ринків збуту. От тільки в сучасних нам умовах переходу від кризи до зростання, за середнього рівня вартості кредитних ресурсів в 25% та рентабельністю в деяких галузях реального сектору менше 3% до «щасливого майбутнього» та обіцяного «покращення» діяти зможуть далеко не всі. Ризикнемо припустити, що нам доведеться попрощатись з цілими галузями. І, що найбільш

прикро, ними можуть стати сектори економіки з високим рівнем доданої вартості та наукоємністю, наприклад, суднобудування, машинобудування, промислова електроніка та авіабудування, які традиційно мають тісні коопераційні зв'язки з підприємствами пострадянського простору. Їх майбутнє прямо повністю залежатиме від майбутнього російсько-українських відносин. А ось вектор останніх нам видасться аж надто прогнозованим.

Україна – європейська країна, яка прагне підтримувати та розвивати європейські цінності, стандарти життя та ділову етику. Європейський вектор розвитку України – це не просто слова, це частина національного законодавства, яке у цьому напрямку не зазнавало суттєвих змін протягом усіх років незалежності нашої держави. Ми вважаємо, що український бізнес повинен підтримувати прагнення держави забезпечити інтеграцію України в європейський політичний, економічний та правовий простір. І, можливо, наша остання надія на такий крок уперед – це Угода про асоціацію.

Ми також переконані, що координаційні органи, створені під егідою Ради Асоціації, мають носити представницький характер, ґрунтуватись на паритетній основі, що дозволить представити усі точки зору та всебічно розглянути процеси, що відбуваються в рамках зони вільної торгівлі. Ми вважаємо за необхідне проведення централізованої політики імплементації *aquis communautaire*, яка дозволить максимально коректно гармонізувати європейські стандарти та національне законодавство. Ми переконані, що концентрація усіх функцій на високому рівні прийняття управлінських рішень (а не розпорошення їх по міністерствам та відомствам), має стати особливим напрямком економічної та інституційної політики країни. Бізнес неодмінно повинен брати участь з правом голосу в усіх новостворених і вже діючих структурах Асоціації з ЄС задля забезпечення цілісного аналізу правової бази та врахування галузевої специфіки документів. Ми переконані, що положення Угоди та *aquis* повинно містити не тільки декларативний, а й практичний зміст.



Ми очікуємо, що українська економіка стоїть перед суттєвою (докорінною?) зміною структурної моделі, перебудовою багаторічних коопераційних зв'язків, які неминуче зміняться з переходом на нові стандарти та зниженням національного торгівельного тарифного захисту. Значні фінансові витрати, зумовлені вищезазначеними змінами, можуть потенційно призвести до скорочення об'єму виробництва підприємств ключових галузей національної економіки або навіть закриття останніх. Це майже неминуче призведе до втрати робочих місць на місцевому рівні, зростання безробіття в країні та інших подібних наслідків що, в свою чергу, зумовить зменшення надходжень до бюджетів різних рівнів та збільшення соціальних видатків. Ми переконані, що для попередження такої ситуації Україна повинна залишити за собою право на перегляд рівня захисту національної економіки, застосу-

вання тарифних та нетарифних заходів регулювання зовнішньої торгівлі, отримання адекватної допомоги та підтримки для мінімізації потенційного соціального напруження.

Ми гадаємо, що імплементація законодавства ЄС повинна бути обережною та послідовною. Ми закликаємо враховува-

строків, можливостей поетапної часткової імплементації, підтримки у фінансовому плані та залучені більш дешевих кредитних коштів для подібних імплементаційних процедур.

Український бізнес з розумінням повинен поставитися до введення нових стандартів продукції, покликаних підняти



фото: yep.alliance.org

ти практики, норми та регламенти інших ринків збуту українських товарів (наприклад, Митного Союзу та країн Сходу). Основну увагу ми повинні сконцентрувати на перейманні передового управлінського та технічного досвіду, і, в разі якщо європейське законодавство суперечить українським практиками та нормам, займати позицію часткової імплементації. Ми розраховуємо, відповідно, на розуміння та повагу до нашого вибору зі сторони ЄС в цьому питанні. Враховуючи той факт, що, за різними оцінками, Україні для впровадження одних лише екологічних технічних стандартів знадобиться близько 50-100 млрд. доларів США, та, враховуючи той факт, що ці кошти будуть необхідні бізнесу доведеться залучити самостійно, Україна повинна добиватись подовження перехідних

на новий рівень системи управління якістю виробництва, його енергоефективності, якості товарів та послуг для кінцевих та проміжних споживачів. Ми чудово розуміємо, що якісне впровадження нових стандартів потребує значних матеріальних та часових ресурсів, тому ми розраховуємо на сприяння в отриманні допомоги та консультаційної підтримки в сертифікації та стандартизації пріоритетних галузей української економіки з боку органів Європейського союзу.

Бізнес повинен, на нашу думку, відстоювати право України на застосування глобальних захисних заходів, незважаючи на норми двосторонньої угоди. Більше того, ніщо з викладеного в тексті угоди не повинно погіршувати позицію

України в порівнянні з правами і заходами захисту, гарантованими СОТ. Відміна будь-яких багатосторонніх захисних заходів, в тому числі спеціальних імпорتنних мит на автомобілі, може звести нанівець усі зусилля Кабінету міністрів щодо відродження національного автопрому, та призведе до перетворення українських автовиробничих підприємств на технічні майданчики для збирання низькоякісних та дешевих автомобілів несвропейських брендів.

Ми впевнені, що бізнес повинен продемонструвати своє розуміння та підтримку зниження тарифних та нетарифних бар'єрів у торгівлі, а також очікувати, що ЄС, так само як і Україна, має підходити до відміни тарифних обмежень, керуючись політикою паритетності та добросусідства. Ми розраховуємо на максимально можливе скасування або мінімізацію впливу тарифних заходів направлених на обмеження двосторонньої торгівлі, а саме можливості України постачати свої товари та послуги на ринок Європейського союзу. Мова, насамперед, йде про квотування імпорту української продукції, відміну антидемпінгових заходів проти України.

Ми пропонуємо бізнесу ініціювати (спільно з урядовими органами) ефективну систему щоквартального моніторингу результатів дії умов Угоди по галузях та секторах економіки. Бізнес повинен отримати відкритий доступ до результатів такого моніторингу, методології та методів проведення оцінки, а також будь-якої іншої інформації, що так чи інакше може вплинути на результати такого вимірювання. Ми певні того, що така система моніторингу дозволить Україні, спираючись на принципи зобов'язань та принцип запобіжних заходів (згідно угоди ГАТТ 1994 року), за необхідності, відстоювати свою позицію в Раді Асоціації разі для попередження негативної динаміки в галузях та різких тенденціях коливань результатів національної економіки, викликаних імплементацією норм Європейського правового поля.

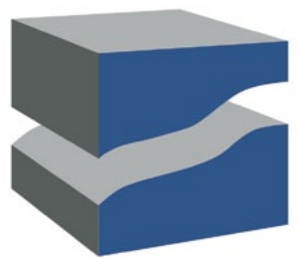
Ми поважаємо європейську політику відкритості та рівності умов для всіх суб'єктів ринкових відносин. Ми переконані, що

участь європейських компаній в державних закупівлях дозволить підвищити ефективність використання бюджетних коштів, зменшити вплив корупції та підвищити якість необхідних товарів та послуг. Ми, однак, переконані в тому, що національні органи державної влади мають право на захист національного виробника, яке, в тому числі, виражається в праві замовників товарів та послуг надавати перевагу національному виробнику (постачальнику) за інших рівних умов (за аналогічних умов виробника або постачальника з іноземною реєстрацією).

Ми вважаємо, що український бізнес повинен ініціювати, підтримувати та розвивати конструктивний діалог з представниками українського уряду та нашими європейськими партнерами щодо усіх можливих питань співробітництва. Ми вважаємо за необхідне створення окремого майданчика для обміну думок (на базі Федерації роботодавців України) для обговорення та представлення ініціатив, отримання зворотного зв'язку з питань, що стосуються економічного та соціального розвитку країни, при умові паритетної представництва українських та європейських бізнесових кіл, а також урядових та наднаціональних структур.

І це, до речі, тільки маленька частка того, що варто робити в ході настільки важливих суспільно-політичних та економічних перетворень. Тільки така послідовна політика здорового національного егоїзму, заснована на професійному використанні усіх інструментів тарифного та нетарифного захисту реального сектору економіки, дозволить Україні подолати наслідки та виклики інтеграції в європейський простір. Не останню роль в цьому процесі відіграє доступ суспільства та бізнесу до інформації та переговорного процесу, а відтак і до формування позиції уряду з усіх питань сталого розвитку країни, економіки та суспільства. Давайте вірити в краще, але готуватись слід до найгіршого. І це, вимушені відмітити, зовсім не «європейський песимізм», це здоровий український прагматизм.

ПОРОЗУМІННЯ ЗНАЙДЕНО



АСЕА



ФЕДЕРАЦІЯ РОБОТОДАВЦІВ
АВТОМОБІЛЬНОЇ ГАЛУЗІ

Федерація роботодавців автомобільної галузі домо-вилась про співробітництво з Європейською асоціацією автовиробників (АСЕА) для досягнення компромісу на галузевому рівні в рамках дії зони вільної торгівлі України та Європейського союзу.

Європейська асоціація автовиробників (АСЕА) та Федерація роботодавців автомобільної галузі України (ФРА) провели зустріч в рамках чергового раунду переговорів Федерації роботодавців України та неурядовою асоціацією BUSINESSEUROPE, що відбувся 19 вересня в Брюсселі. На зустрічі були присутні Директор з питань торгівлі та економіки АСЕА Ерік БЕРГЕЛІН (Erik Bergelin), Директор з питань екологічної політики АСЕА Петер КУНЗЕ (Peter Kunze) та радник з питань торгівлі Мате КАНДЕР (Mate Kander) з однієї сторони, та Голова Ради ФРА Олег БОЯРИН, Член Ради ФРА, Народний депутат України Дмитро СВЯТАШ та Голова Полтавського регіонального представництва ФРА Ігор ТОВКУН з іншої.

Сторонам вдалось досягти суттєво прогресу у спільному баченні розвитку європейського та українського автомобільного ринків після підписання Угоди про Асоціацію Європейського союзу та України. З матеріалами, підготовленими Федерацією роботодавців щодо ситуації в автомобільній галузі та перспектив її розвитку, можна ознайомитись тут (посилання на презентацію).

Зокрема представники АСЕА висловили готовність до обговорення усіх можливих суперечностей, що можуть виникнути після підписання Угоди та пошуку взаємоприйнятних рішень для їх подолання. Сторони обмінялись баченнями поточної ситуації розвитку секторальних стосунків Україна-ЄС на рівні галузі та висловили побажання створення ефективного прямого каналу обміну думками та досвідом. «Безпосередній контакт між європейськими та українськими автовиробниками – є запорукою розвитку автомобільної промисловості не тільки України та Європейського союзу, а й регіону в цілому», - зазначив Го-

лова Ради Федерації роботодавців автомобільної галузі Олег Боярин.

Спираючись на досвід експертів АСЕА, Федерація роботодавців автомобільної галузі планує взяти участь у підготовці проектів законодавчих актів та технічних регламентів, які потрібно буде запровадити Україні після підписання Угоди. Це дозволить максимально швидко та ефективно імплементувати європейські практики та технічні регламенти в українські реалії.

Європейська асоціація виробників визнає право України на захист національного виробника та не заперечує проти застосування глобальних захисних заходів (спец мита) на строк, визначений з рішенням вітчизняних органів влади (до 2016 року).

Експерти АСЕА висловлюють занепокоєння введенням Україною утилізаційного збору, а саме розміром, порядком його нарахування та суб'єктами сплати. АСЕА готова до конструктивного діалогу щодо характеру та тривалості вітчизняної політики захисту автомобільної промисловості та можливостей її перегляду, та поважає позицію та рішення України з цього питання.

Європейська асоціація автовиробників та Федерація роботодавців автомобільної галузі України домовились про продовження співробітництва, посилення взаємодії в обміні інформацією на постійній та регулярній основі.

ДОСЯГЛИ СТЕЛІ

Рекордні продажі російських авто змогли завантажити промислові потужності заводів лише на 60%, повідомляє gudok.ru.

Росту виробничих потужностей російських підприємств, за прогнозом експертів, найближчим часом очікувати не варто. Директор аналітичного агентства «Автостат» Сергій Целіков заявив, що весь російський автопром станом початок осені 2013 року завантажений лише на 60% своїх потужностей, у зв'язку зі зниженням попиту на нові авто. При цьому, за даними агентства, виробничі потужності російських автоконцернів розраховані на виробництво 3 млн машин на рік, з яких майже 2,5 млн це іномарки.

Сергій Целіков на підставі

проведеного агентством аналізу попередив, що обсяг виробництва легкових автомобілів в Росії за підсумками 2013 може скоротитися на 3% - до 1,9 млн одиниць. За останні десять років частка вироблених в Росії іномарок зросла з 5,6% у 2003 році до 68% в 2012 році, а, за підсумками поточного року, складе близько 70%.

Як повідомлялось раніше, на початку вересня російський автомобільний ринок вийшов на перше місце в Європі. За оцінкою експертів аналітичного агентства «Автостат», в минулому місяці в нашій країні було продано 240 тисяч легкових і легких комерційних автомобілів.

Згідно ж минулорічним прогнозом Boston Consulting Group, російський автомобільний ри-



нок мав вийти на перше місце в Європі тільки до 2020 року при сумарному продажі 4,4 млн авто в рік. Очевидно, що прогноз американської компанії не враховував стрімкого падіння європейського ринку.

ЧЕСНА КОНКУРЕНЦІЯ?



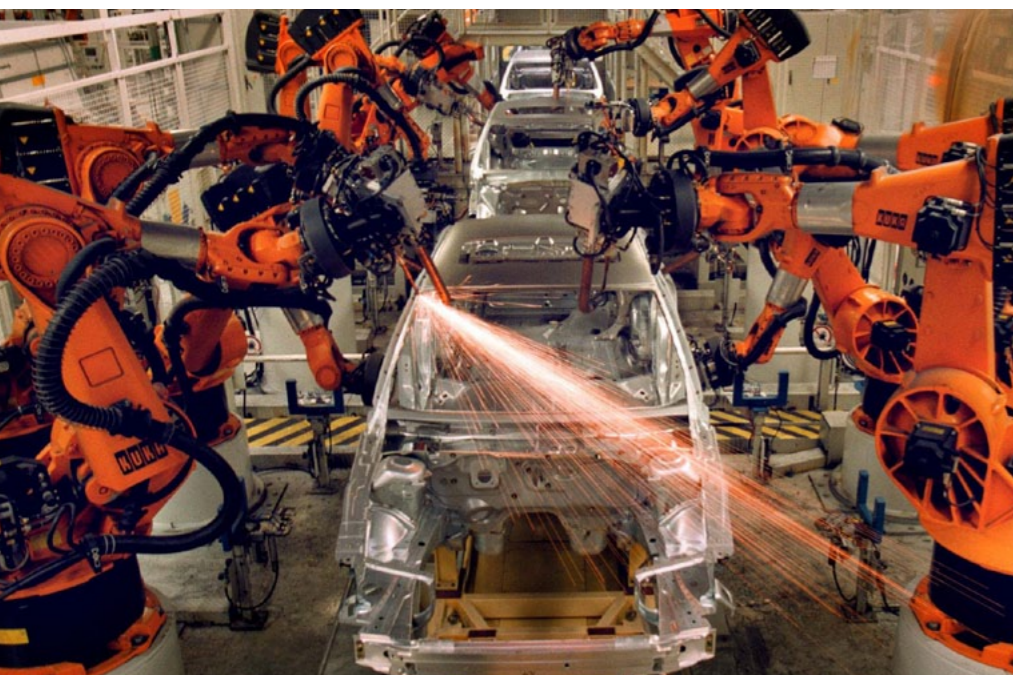
Уряд Росії в бюджеті на 2014 рік запланував направити рекордні 99 млрд. рублів (24,6 млрд гривень) на субсидування автомобільної промисловості. Найвитратніші статті - утримання робочих місць і перехід на нові екологічні стандарти. На думку експертів в ці витрати фактично також увійшла компенсація утилізаційного збору, повідомляють «Известия».

Нагадаємо, що в 2013 році сумарні держсубсидії на підтримку російського автопрому повинні скласти 10,5 млрд. рублів (2,61 млрд гривень). До бюджету на 2014 рік закладені вже «класичні» субсидії на перевезення автомобілів з Далекого

Сходу, компенсації автовиробникам відсотків за кредитами на інвестпроекти, відшкодування банкам витрат за пільговими автокредитами та субсидії проект «Кортеж» - створення лімузину для керівництва країни.

Безпрецедентні 50,4 млрд. рублів (12,5 млрд гривень), згідно з проектом бюджету, складуть субсидії російським автовиробникам «на компенсацію частини витрат на утримання робочих місць». Ще 25,2 млрд рублів (6,25 млрд гривень) піде на часткову компенсацію виробництва та гарантійного обслуговування автомобілів, які відповідають екологічним нормам «Євро - 4» і «Євро - 5».

СВІТОВЕ ВИРОБНИЦТВО СПОВІЛЬНЮЄТЬСЯ



У 2013 р. обсяги світового виробництва збільшаться лише на 2,1 %. Такий прогноз випливає зі звіту «Trade and Development Report 2013», опублікованому напередодні Конференції ООН з торгівлі та розвитку. За даними організації, рівень зростання світового виробництва з 2010 року знизився практично вдвічі і торік склав 2,2%.

Причиною цього, на думку експертів ООН, стала експортноорієнтована промислова політика країн, що розвиваються, і країн з перехідною економікою. У свою чергу, показники економічного зростання розвинених країн залишаються на низькому рівні і складають всього 1%.

Представники ООН визнають, що основною перешкодою до збільшення темпів зростання виробництва в розвинених країнах залишаються наслідки фінансової кризи 2008 р. (зниження заробітної плати, ство-

рення недостатньої кількості робочих місць, незавершений процес балансової консолідації). Іншою значною причиною є непослідовна макроекономічна політика національних урядів.

Згідно з результатами дослідження, економічне зростання в країнах, що розвиваються, відбувається значно динамічніше, ніж у розвинених. Частка країн, що розвиваються, зросла у світовому виробництві з 22% в 2000 р. до 36% в 2012 р., а їх участь у світовому експорті збільшилася на 13 % за той же період і склала 45%.

Фахівці стверджують, що це зростання було досягнуто в результаті розширення торгівлі Південь-Південь, яка повинна і надалі залишатися частиною стратегії країн з економікою, що розвивається. Тим не менш, ООН рекомендує цим державам більше уваги приділяти торгівлі на внутрішніх і регіональних ринках.

НАДІЯ Є

Організація з економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР) вважає, що зростання світової економіки все ще залишається повільним, - тоді, як економіки розвинених країн відновлюються, деякі економіки країн, що розвиваються, уповільнюються, повідомляє **BBC**.

За даними ОЕСР, особливо «обнадійливі» економічні показники демонструють США, Японія та Велика Британія.

Водночас експерти організації попереджають, що економіки країн, що розвиваються, тягнуть загальносвітові показники долу.

Також йдеться про те, що відновлене зростання не є стабільним, і ризики повернення до рецесії залишаються.

Водночас у ОЕСР підкреслюють, що зростання у більшості розвинених економік світу у другому кварталі перевищило очікування.

Загалом, за підсумками 2013 року, ОЕСР прогнозує зростання найбільшої економіки світу - США - на 1,7%, Японії - на 1,6% і на 1,5% у Британії. Водночас економіка Німеччини зросте на 0,7%, Франції - лише на 0,3%, тоді як італійську економіку, за розрахунками експертів ОЕСР, очікує рецесія - на 1,8%.

Що ж до економік, що розвиваються, передусім, Китаю, то, на думку ОЕСР, цій країні не вдасться відновити ті темпи зростання, що були у минулому. Цього року, як очікується, китайська економіка зросте на 7,4%.

ОБІЙТИ ІТ

Гадаєте, інновації - це Google, Apple та Facebook? Не зовсім так. Найбільш інноваційний сектор світової економіки - це, не повірите, автопром. Принаймні, такий висновок дозволяють зробити результатами нового рейтингу 50 найбільш інноваційних компаній світу, який щороку складають консультанти Boston Consulting Group. У 2013 році вперше в топ-20 виявилось більше автомобільних компаній ніж технологічних. У десятку увійшли Toyota, Ford і BMW, General Motors і Volkswagen. Вперше туди включена надія світового автопрому - Tesla Motors.

У своєму звіті BCG наводить кілька причин такого ренесансу автомобільних інновацій:

1. Виробники дуже стурбовані підвищенням паливної ефективності.
2. Автопром не просто інвестує в електричні та гібридні авто, але ще й намагається їх здешевити, щоб швидше просунути на масовий ринок.
3. Зростають стандарти безпеки, тому доводиться придумувати абсолютно нові технічні рішення, наприклад, системи автоматичного гальмування або механізми зв'язку між розумними авто, що дозволяють машинам спілкуватися один з одним.
4. У всіх водіїв сьогодні є мобільні пристрої - і вони чекають, що електроніка автомобіля буде легко синхронізувати з їх гаджетами.

РЕЙТИНГ НАЙБІЛЬШ ІННОВАЦІЙНИХ КОМПАНІЙ СВІТУ (перші 25 компаній, 2013 рік)

	КОМПАНІЯ	ГАЛУЗЬ
1	Apple	ІТ/телеком
2	Samsung	ІТ/телеком
3	Google	ІТ/телеком
4	Microsoft	ІТ/телеком
5	Toyota	автопром
6	IBM	ІТ/телеком
7	Amazon	ІТ/телеком
8	Ford	автопром
9	BMW	автопром
10	General Electric	промтовари
11	Sony	ІТ/телеком
12	Facebook	ІТ/телеком
13	General Motors	автопром
14	Volkswagen	автопром
15	Coca-Cola	харчопром
16	Hewlett-Packard	ІТ/телеком
17	Hyundai	автопром
18	Honda	автопром
19	Audi	автопром
20	Daimler	автопром
21	Wal-Mart	торгівля
22	Lenovo	ІТ/телеком
23	Procter & Gamble	побутова хімія
24	Bayer	фармацевтика
25	LG Electronics	ІТ/телеком

ПОБОРОТИ КРИЗУ



У США продажі легкових автомобілів в серпні збільшилися на 17 відсотків і досягли 1,5 мільйона одиниць, що є кращим результатом з травня 2007 року. Про це повідомляє lenta.ru з посиланням на Bloomberg та дослідницьку компанію Autodata Corp.

Продажі GM виявилися рекордними з 2008 року - компанія реалізувала 275,85 тисячі автомобілів. Це на 15 відсотків більше, ніж у серпні 2012 року. Для Ford серпня 2013 став кращим місяцем з 2006 року - було продано 220,4 тисячі автомобілів, що краще торішніх показників на 12 відсотків. Chrysler в серпні збільшила доставку автомобілів дилерам на 12 відсотків - до 120,16 тисячі одиниць, що дозволило компанії відзвітувати про 41-місячне безперервне зростання продажів.

Найкращу динаміку продажів серед японських автовиробників на ринку США продемонструвала Honda - 27 відсотків. Його основний японський конкурент, Toyota, збільшив продажі на 23 відсотки,

а Nissan - на 22 відсотки. Абсолютним лідером по динаміці зростання став концерн Jaguar Land Rover - попит на його моделі у Сполучених Штатах зріс на 40 відсотків.

Лідруючі позиції на автомобільному ринку займає концерн GM, чия ринкова частка досягає 18,4 відсотка. На другому місці опинилася японська компанія Toyota з 15,5 відсотками, а замикає трійку лідерів Ford - він контролює 14,4 відсотка ринку.

Найбільш успішним за всю історію для автовиробників в США став 2000-й рік - тоді американці за рік придбали 17,4 мільйона нових автомобілів. Автомобільний ринок Сполучених Штатів відновлюється після кризи швидше, ніж автомобільні ринки інших країн. За перші п'ять місяців 2013 року в Євросоюзі було реалізовано лише 6,2 мільйона нових автомобілів. За даними Bloomberg, що стало найгіршим результатом з 1993 року. У 2012 році європейський авторинок обвалився більш ніж на вісім відсотків.

ЗМІНИТИ ПЛАНИ



Автовиробник з Інгольштадта активізує свою діяльність на ринках країн, що розвиваються. В кінці поточного року Audi відкриє свій другий завод в Китаї, в 2015 році буде відкрито новий завод в Бразилії, а в 2016 - в Мексиці.

Немає нічого дивного, що економіка Бразилії, яка займає шосте місце в світі за обсягом ВВП, так цікавить автовиробників. Новий завод буде збудовано на півдні країни, в місті Сан-Жозе-дус-Піньяйс. В організацію виробництва німецький автогігант планує інвестувати близько 150 мільйонів євро. «Ми поставили перед собою завдання стати лідером в сегменті автомобілів преміум-класу на бразильському ринку», - заявив Голова ради директорів Audi Руперт Штадлер після зустрічі з представниками місцевої влади.

Згідно з глобальною стратегією компанії, Audi планує до 2020 року випускати близько 2 мільйонів автомобілів. Основними виробничими майданчиками, згідно з документом, і надалі залишатимуться Німеччина та Угорщина.

DAIMLER + RENAULT-NISSAN = 10



Керівники концерну Daimler AG і альянсу Renault-Nissan Дітер Цетше і Карлос Гон заявили, що партнерство між автовиробниками має розширитися: кількість спільних проєктів вже найближчим часом збільшиться з трьох до десяти. Розшириться також і географія останніх: співпраця німців, французів і японців перестане зосереджуватись виключно на європейському рівні і стане глобальною.

Йдеться, зокрема, про запуск в американському місті Дечера заводу з виробництва чотирициліндрових бензинових моторів, які будуть встановлюватись на Mercedes-Benz C-Class нового покоління і деяких моделях Infiniti (яких саме, не

уточнюється). Підприємство почне свою роботу в другому-третьому кварталі 2014 року.

Крім цього, німецький концерн і французько-японська група мають намір розробити нове сімейство трьох-і чотирициліндрових бензинових двигунів. Ці агрегати будуть оснащені безпосереднім вприском палива і турбонадувом.

Автовиробники згадали і про наступне покоління Smart і Renault Twingo, які будуватимуть на одному шасі. Випуск двомісного «Смарт» нового покоління почнеться найближчим часом на заводі у французькому місті Хамбахе. Чотиримісна модель Smart і новий «Твінго» встануть на конвеєр підприємства Renault у словенському Ново-

Місце.

Також посиляться взаємодія в області комерційного транспорту. Зокрема, вантажний фургон Nissan NV350 Urvan буде на деяких ринках продаватиметься під маркою Mitsubishi Fuso, права на яку належать Daimler AG.

Спільними проєктами німців і французько-японського альянсу вже стали седан Infiniti Q50, оснащений дизелем Daimler, і фургон Mercedes - Benz Citan, побудований на шасі Renault. Пізніше співпраця пошириться на хетчбек гольф-класу Infiniti Q30, прототип якого представили у Франкфурті. Виробництво його серійної версії почнеться в 2015 році у Великобританії. Ця модель ділить платформу з Mercedes-Benz A-Class.

ЇХ ВРЯТУЄ КИТАЙ?



Peugeot-Citroen продовжує зазнавати серйозних фінансових труднощів та продовжує шукати нові шляхи виходу з кризи. Не отримавши бажаної вигоди від співпраці з General Motors, французький автовиробник хоче залучити одного з найбільших гравців на китайському ринку – Dongfeng, пише «Коммерсант».

За даними французького видання Les Echos, автомобільний концерн Peugeot-Citroen почав шукати нові шляхи стратегічного розвитку компанії. Причина – тривале падіння продажів його автомобілів і важке фінансове становище. Виходом зі сформованої ситуації керівництву компанії бачиться тісний альянс з давнім

партнером Peugeot на китайському ринку – автоконцерном Dongfeng Motor.

Історія пошуків партнерів, які б могли допомогти французькому автомобільному альянсу, що переживає не найкращі часи, тривають вже декілька років. Наприклад, у січні представники General Motors і Peugeot-Citroen заявили про намір поглиблювати і розширювати свій альянс у виробництві автомобілів. Мета альянсу – виправити позиції компаній, що похитнулися, на європейському ринку. Перші спільно розроблені автомобілі повинні з'явитися до 2016 року. Однак, скоріше за все, співпраця з американським гігантом не стане панацеєю для французького альянсу, адже союз двох концернів зводить-

ся фактично до співпраці тільки європейському ринку.

Тому керівництво PSA задалося пошуком нового партнера, при цьому з обов'язковим збереженням альянсу з GM. За словами джерел Les Echos, підприємство вже домовилося з двома міжнародними банками, які мають забезпечити фінансову підтримку нового франко-китайського проекту.

«Існує два різних шляхи виходу з проблем PSA. З одного боку, необхідно вирішувати проблеми в Європі, і GM здається на сьогодні єдиним їх вирішенням. З іншого боку, PSA потрібно терміново посилювати свої позиції на міжнародній арені, і Dongfeng – найнадійніший шлях для цього», – заявило одне з дже-

рел видання.

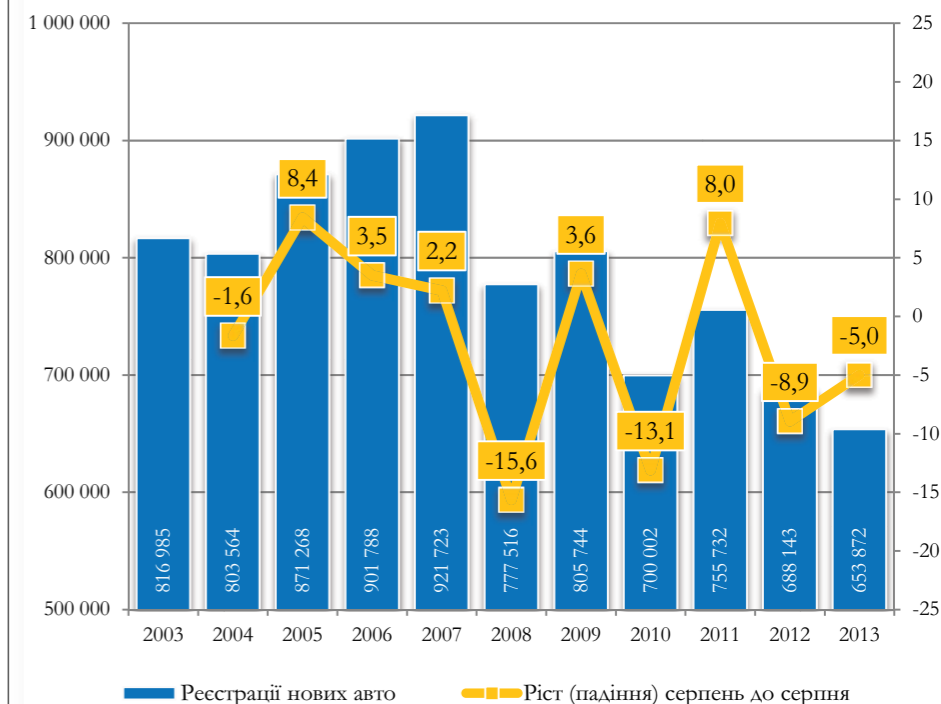
Способів співпраці між Peugeot і Dongfeng декілька. Наприклад, пряма участь китайського концерну в PSA в рамках нарощування капіталу. Але у цього сценарію безліч підводних каменів. А головний – той факт, що General Motors може негативно відреагувати на появу іншого великого акціонера в і без того складному та насиченому альянсі автовиробників. Крім того, в договорі між французьким виробником і GM є пункт, згідно з яким американська сторона має право відмовитися від обов'язків у разі появи іншого партнера з часткою, що перевищує 10% капіталу.

Найбільш імовірним у такій ситуації виходом буде чітке розведення зон відповідальності між двома партнерами. У такому випадку GM буде сконцентрований на роботі в Європі, що, по суті, і відбувається зараз, а спільне підприємство з Dongfeng стане опорою PSA на ринку країн, що розвиваються. Китайська компанія отримає частину активів в Peugeot-Citroen, а французька сторона – такі необхідні їй грошові кошти. Крім того, це співробітництво може поширитися не тільки на Китай і Південно-Східну Азію, але і на Росію і Латинську Америку, де Dongfeng вже неодноразово заявляла про свої амбіції.

Однак, незважаючи на амбітні плани, поки ще рано говорити про можливий альянс в доконаному часі. Перш за все, достеменно невідомо, чи зацікавлена в подібній угоді сама Dongfeng, а також схвалить можливість подібного сценарію її численні міжнародні партнери, такі як Nissan, KIA, Honda, а, найголовніше, Renault.

ЩЕ ОДНЕ ДНО

РЕЄСТРАЦІЇ НОВИХ АВТОМОБІЛІВ В КРАЇНАХ ЄС
(серпень до серпня відповідного року, шт. та %)



5-відсоткове липнєве (до липня 2012 року) зростання реєстрацій нових автомобілів у Європейському союзі змінилось 5-відсотковим падінням у серпні, повідомляє прес-служба The European Automobile Manufacturers Association (ACEA).

У липні найбільше скорочення продажів (-1,6% до липня 2012 року) спостерігалось в Італії. Найбільший ріст було зафіксовано у Франції (0,9%), Німеччині (2,1%), Великобританії (12,7%) та Іспанії (14,9%). Всього у липні в країнах Європейського союзу було продано 982 544 нових автомобілів, або 5,0% більше, ніж у липні 2012 року.

У серпні найбільші автомобільні ринки ЄС продемонстрували спад продаж,

що стало причиною загально-го 5-відсоткового падіння (до серпня 2012 року). Наприклад, найбільший у Європі німецький ринок скоротився на 5,5%, італійський – на 6,6%, французький – на 10,5%, а іспанський – на 18,5%. Єдиним великим ринком Старої сеньйори, якому вдалось зберегти позитивну динаміку став ринок Об'єднаного королівства (+10,9%).

Усього ж за вісім місяців поточного року європейським автодилерам вдалось продати 7841,6 тис. авто, що не тільки на 5,2% менше, ніж за аналогічний період минулого року, а й найнижчий показник за весь час статистичних спостережень, починаючи з 1990 року. Найбільших втрат зазнали авторинки Німеччини (-6,6%), Італії (-9,0%) та Франції (-9,8%).

ІДУТЬ НА IPO



Американський автоконцерн Chrysler 23 вересня подав заявку на первинне розміщення акцій (IPO). Про це пише lenta.ru з посиланням на Agence France-Presse.

Як повідомляється, андеррайтером IPO Chrysler обрала компанія JP Morgan Securities. Кількість акцій, які передбачається розмістити в ході IPO, і ціна первинного розміщення будуть оголошені додатково, заявили представники Chrysler.

Терміни проведення IPO поки не уточнюються, проте раніше звучали припущення, що первинне розміщення акцій автоконцерну проведе в першому кварталі 2014 року.

Про проведення IPO компанія була змушена оголосити після

того, як Fiat, що володіє 58,5 % акцій Chrysler, не зміг домовитися про викуп пакета в 41,5% акцій, що належить пенсійному фонду Профспілки працівників автопромисловості США.

Переговори між пенсійним фондом і Fiat, які розраховували стати єдиним власником Chrysler, почалися ще в 2011 році. Проте сторони так і не змогли домовитися про ціну. Fiat оцінював Chrysler в 4,2 мільярда доларів, а пенсійний фонд - в 10,3 мільярда доларів.

Пенсійний фонд ще в січні 2013 року оголосив, що має намір скористатися наявним у нього правом просити Chrysler про проведення IPO.

Таке право UAW Trust було надано договором, укладеним

у 2009 році. За цим договором Fiat і UAW Trust викупили акції Chrysler і, таким чином, врятували автоконцерн від банкрутства.

При цьому, як вказують аналітики, подача заявки Chrysler на IPO ще не означає, що акції американського автоконцерну надійдуть у вільний продаж. Якщо сторони влаштує призначена ціна первинного розміщення акцій, то угода з продажу пакета, що належить пенсійному фонду, може пройти ще до офіційного виходу Chrysler на IPO.

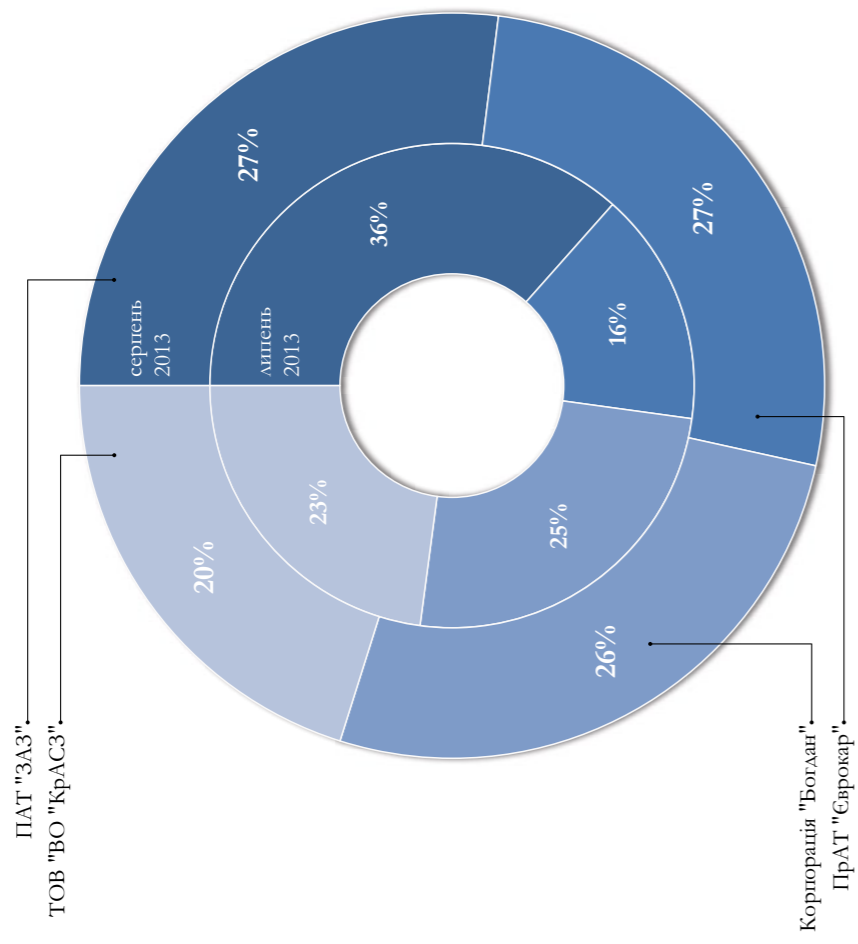
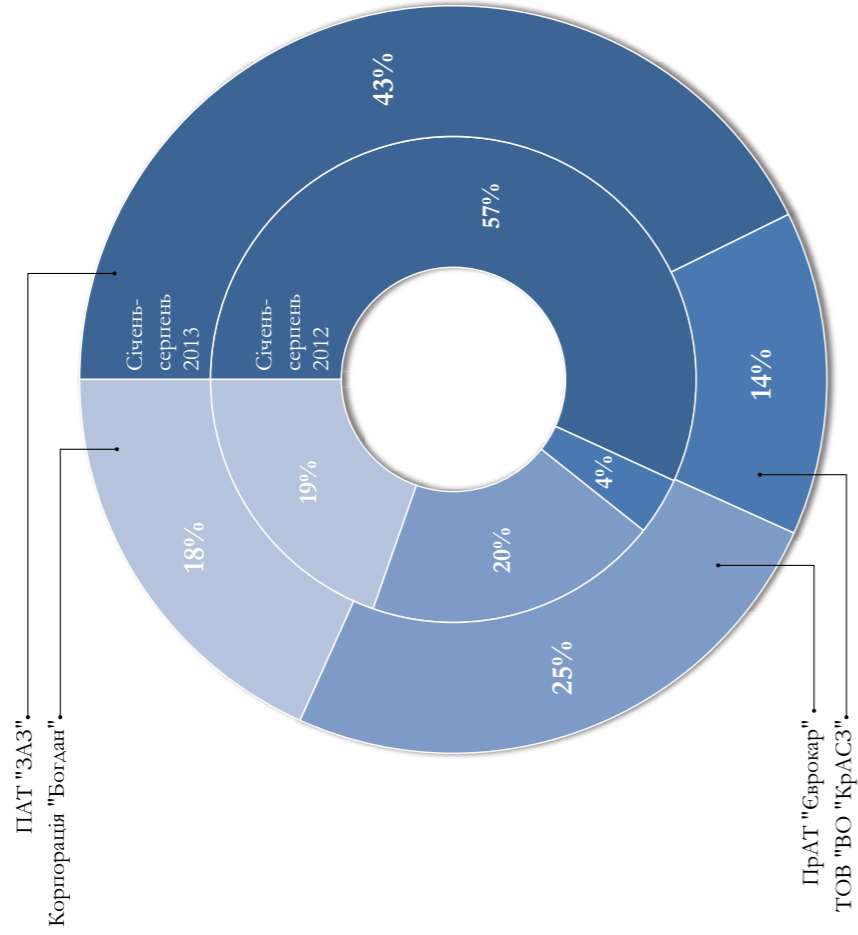
У II кварталі виручка Chrysler склала 18 млрд дол США, а чистий прибуток зріс майже на 19%, до 576 млн доларів США. Заборгованість компанії перед кредиторами становить 13,7 млрд дол. США.



ВИРОБНИЦТВО

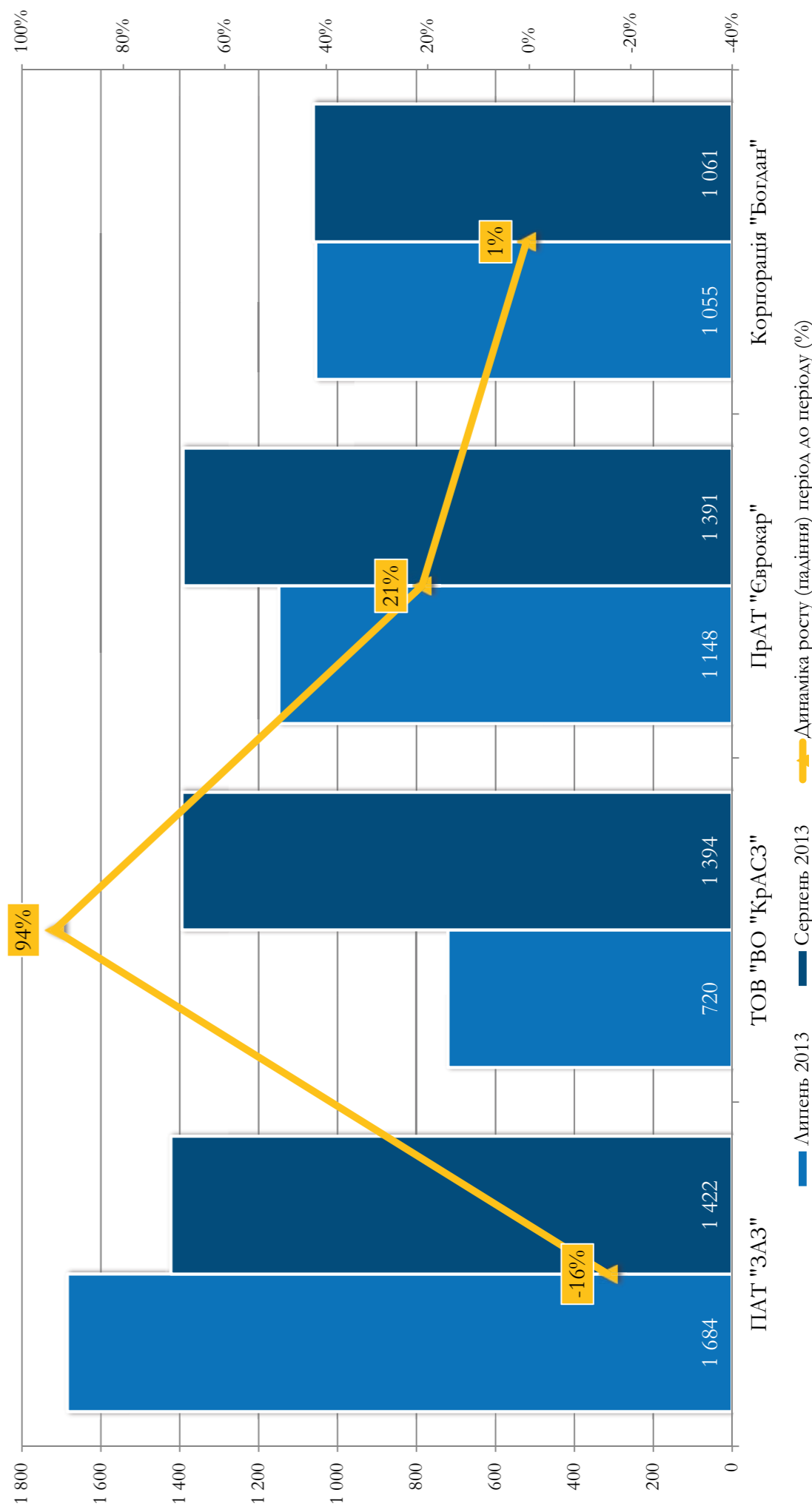
ВИРОБНИЦТВО: ЛЕГКОВІ АВТО

(у % до відповідного періоду)



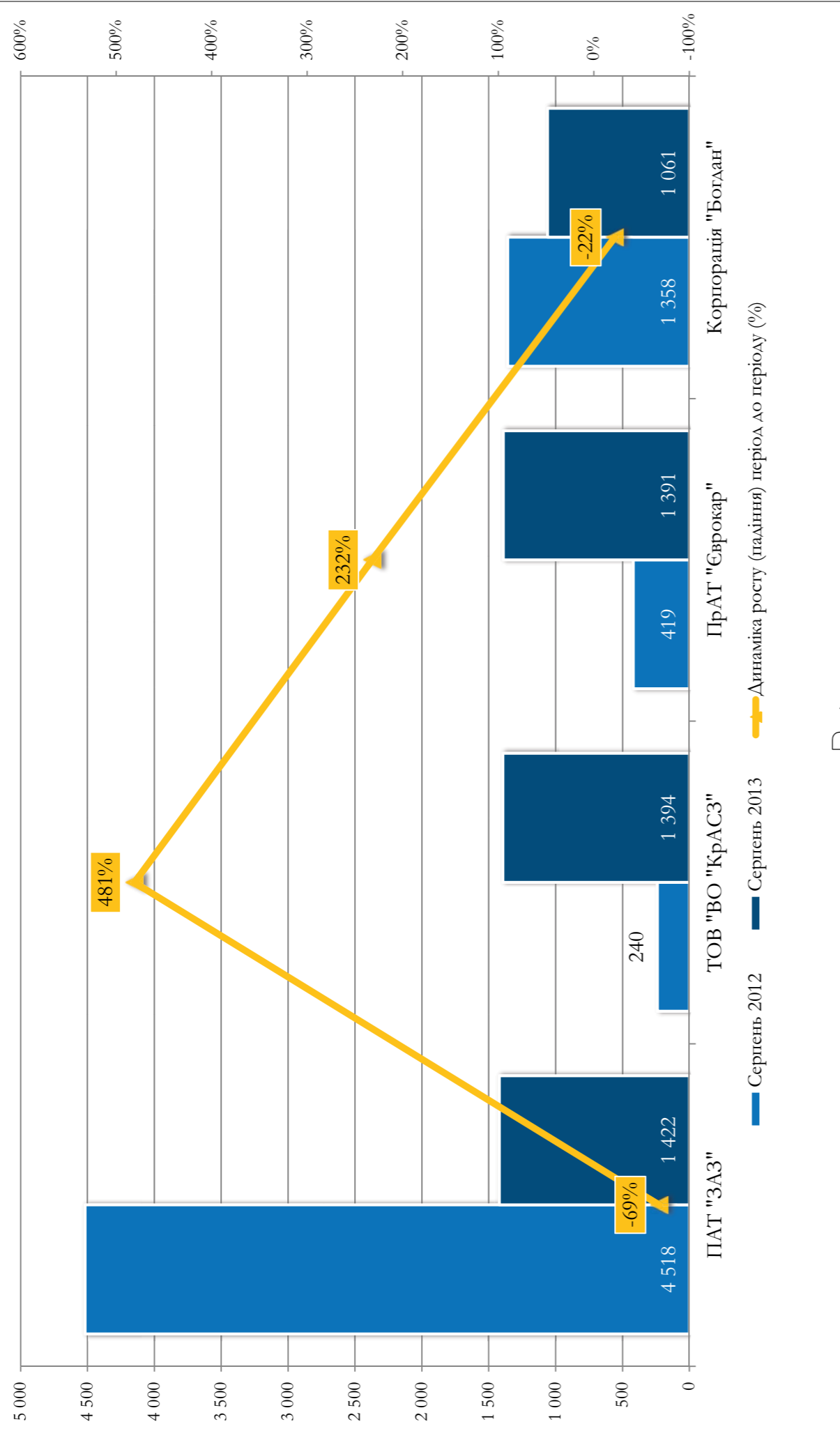
ВИРОБНИЦТВО: ЛЕГКОВІ АВТО

(Липень 2013 до серпня 2013, пгук та % росту період до періоду)



ВИРОБНИЦТВО: ЛЕГКОВІ АВТО

(Серпень 2012 до серпня 2013, шгук та % росту період до періоду)

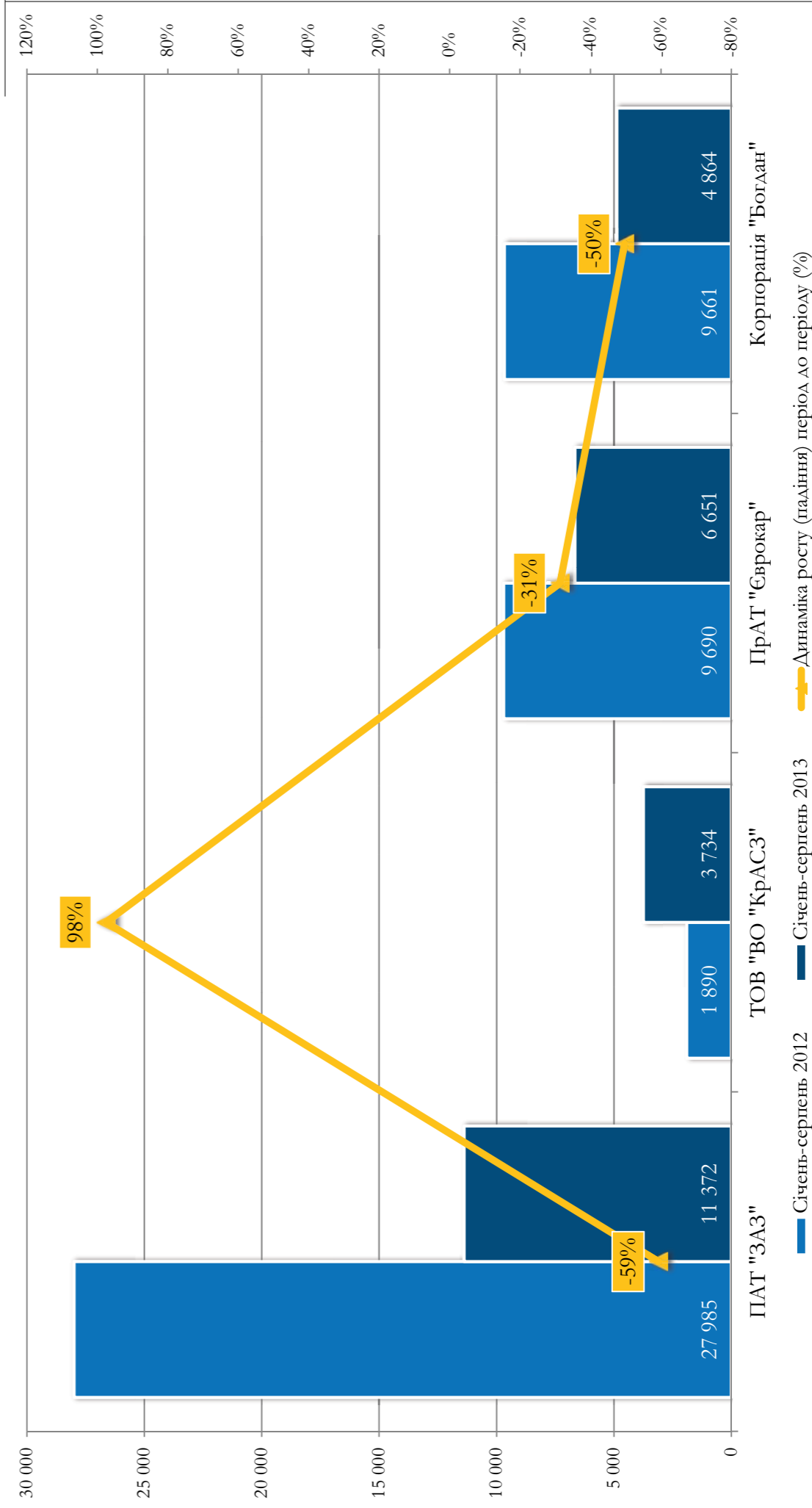


Review

№4 (4) ВІД 30.09.13

ВИРОБНИЦТВО: ЛЕГКОВІ АВТО

(Січень-серпень 2012 до січня-серпня 2013, шгук та % росту період до періоду)

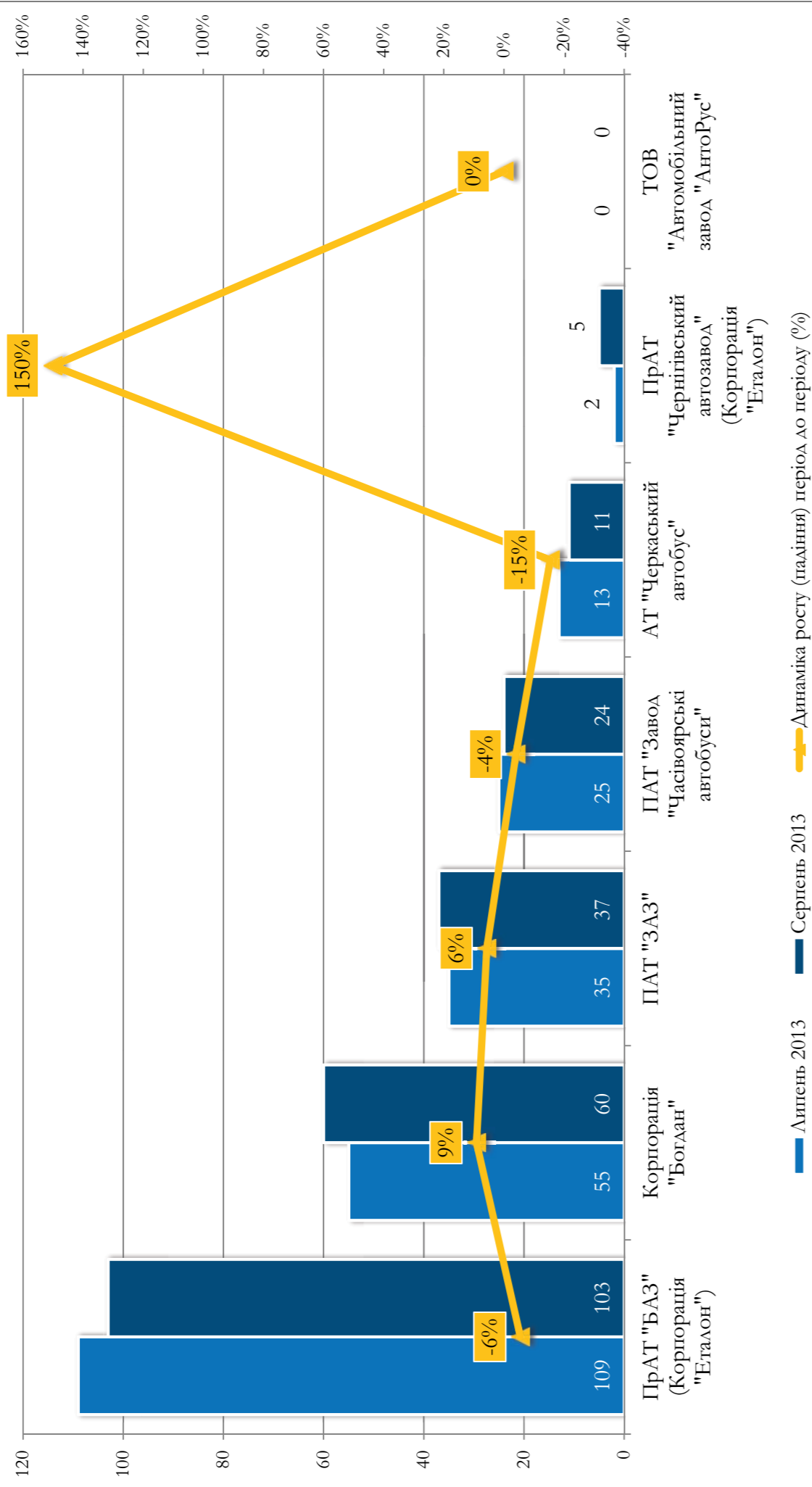


Review

№4 (4) ВІД 30.09.13

ВИРОБНИЦТВО: АВТОБУСИ

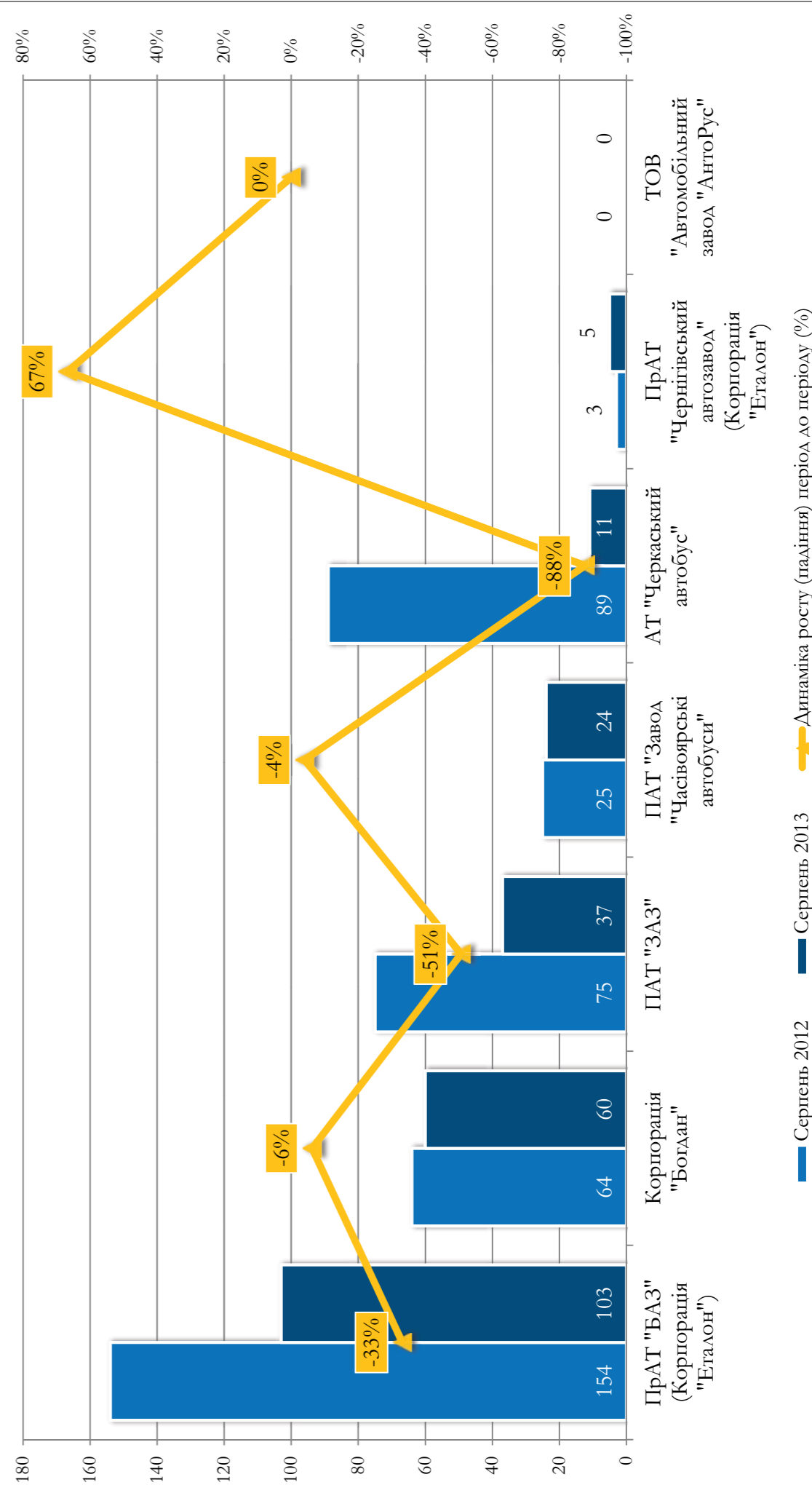
(Липень 2013 до серпня 2013, штук та % росту період до періоду)



Review
№4 (4) ВІД 30.09.13

ВИРОБНИЦТВО: АВТОБУСИ

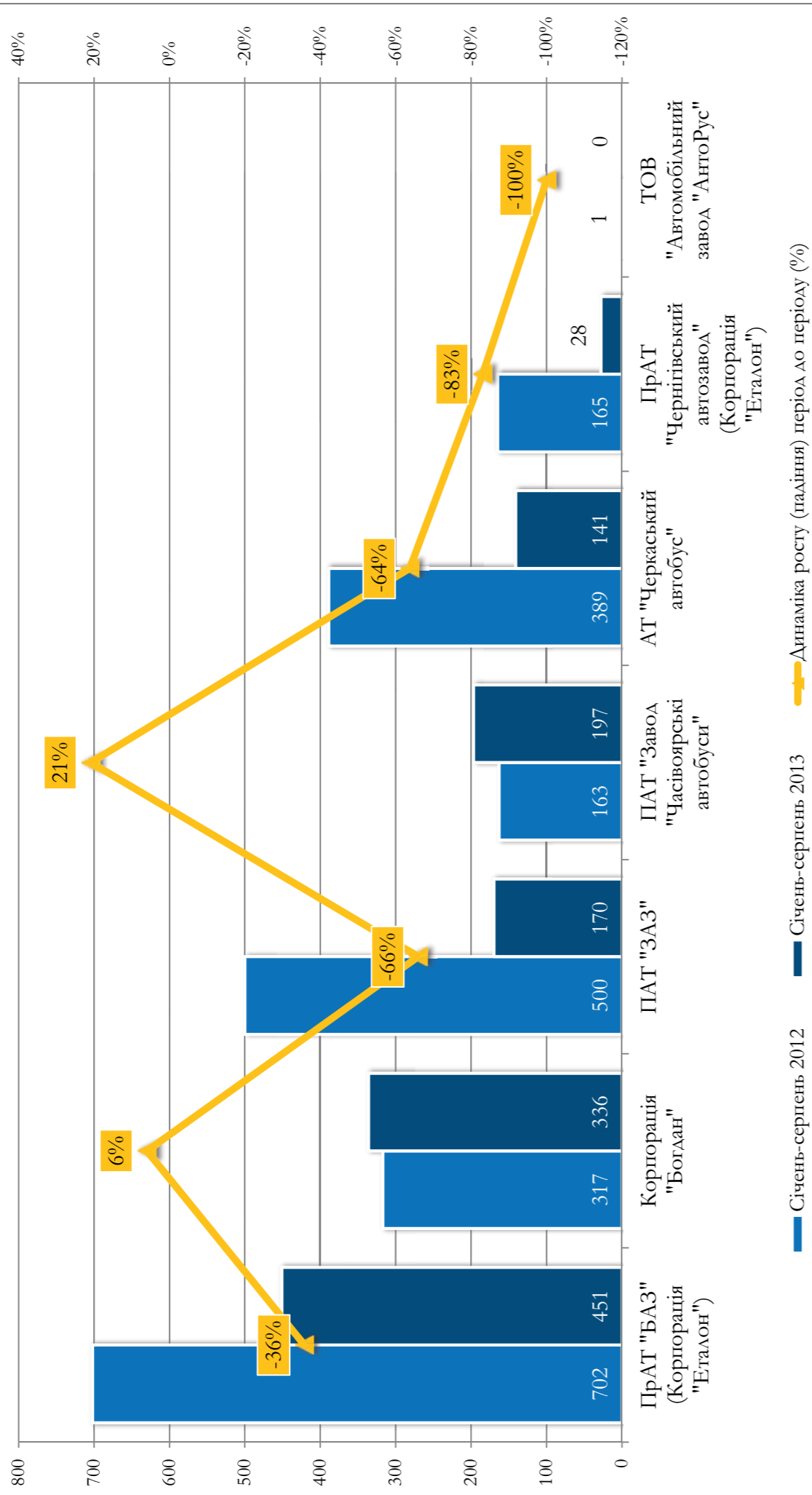
(Серпень 2012 до серпня 2013, штук та % росту період до періоду)



Review
№4 (4) ВІД 30.09.13

ВИРОБНИЦТВО: АВТОБУСИ

(Січень-серпень 2012 до січня-серпня 2013, птук та % росту період до періоду)

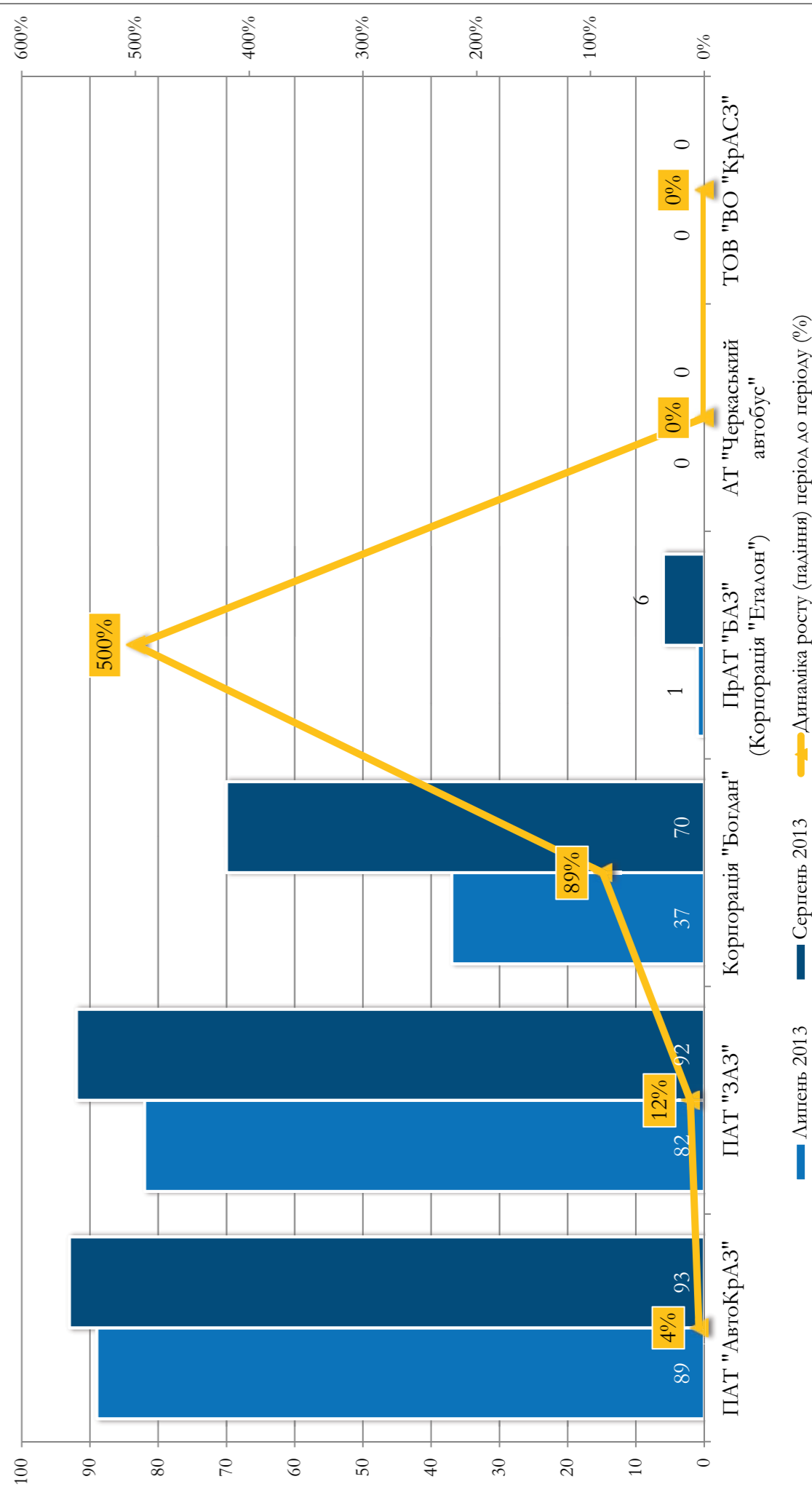


Review

№4 (4) ВІД 30.09.13

ВИРОБНИЦТВО: ВАНТАЖНІ АВТО

(Липень 2013 до серпня 2013, птук та % росту період до періоду)

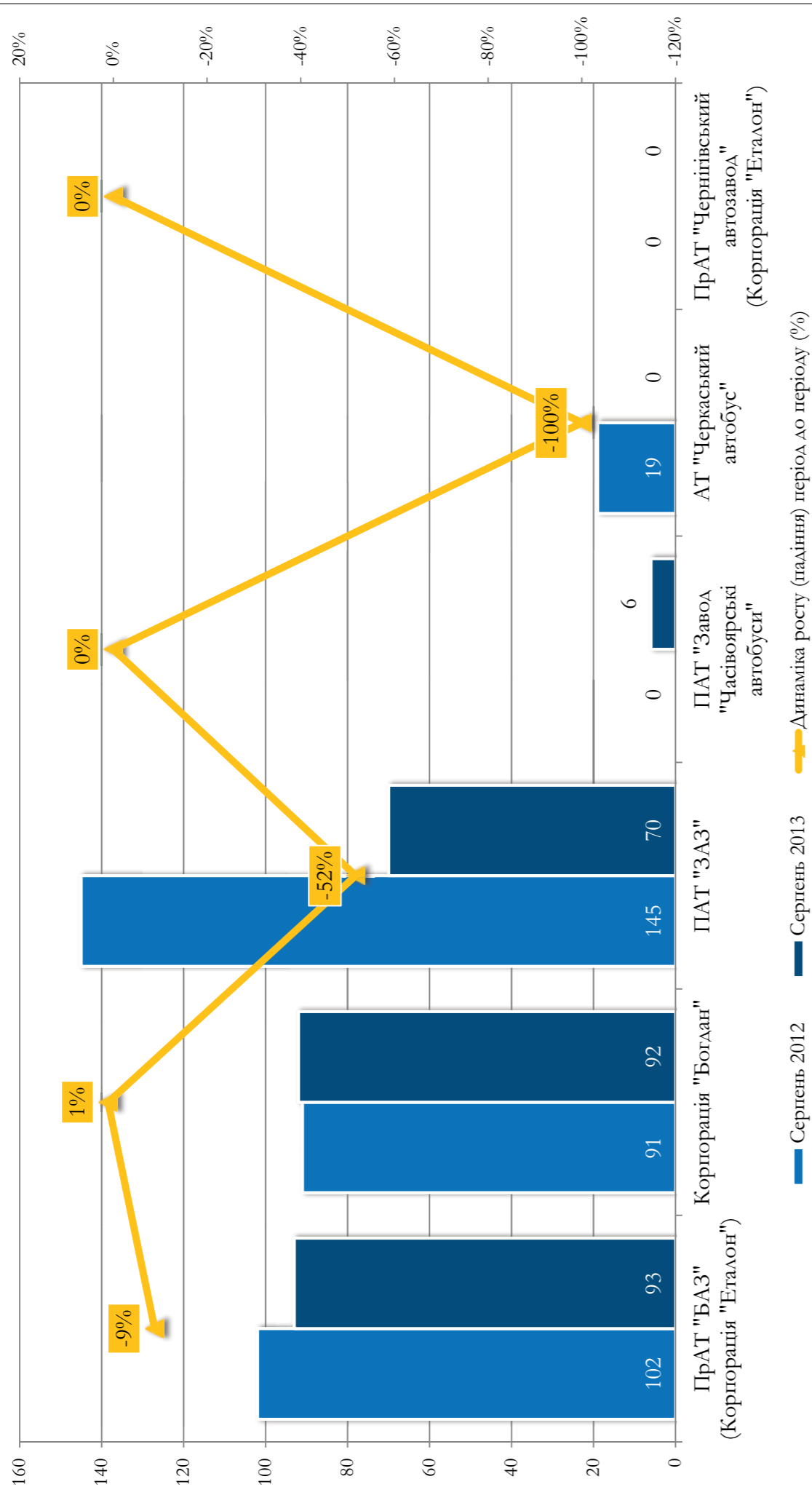


Review

№4 (4) ВІД 30.09.13

ВИРОБНИЦТВО: ВАНТАЖНІ АВТО

(Серпень 2012 до серпня 2013, птук та % росту період до періоду)

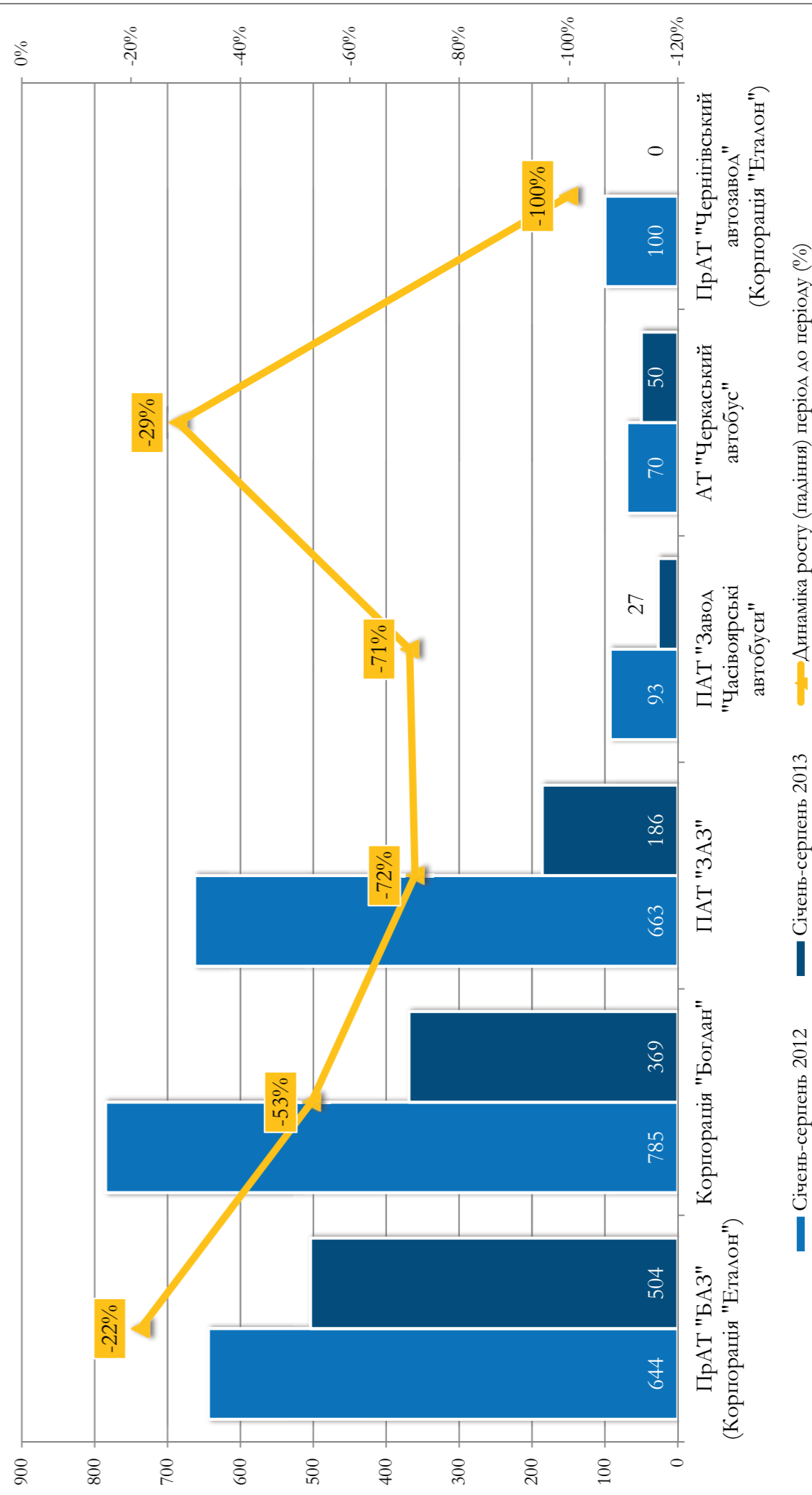


Review

№4 (4) ВІД 30.09.13

ВИРОБНИЦТВО: ВАНТАЖНІ АВТО

(Січень-липень 2012 до січня-серпня 2013, птук та % росту період до періоду)



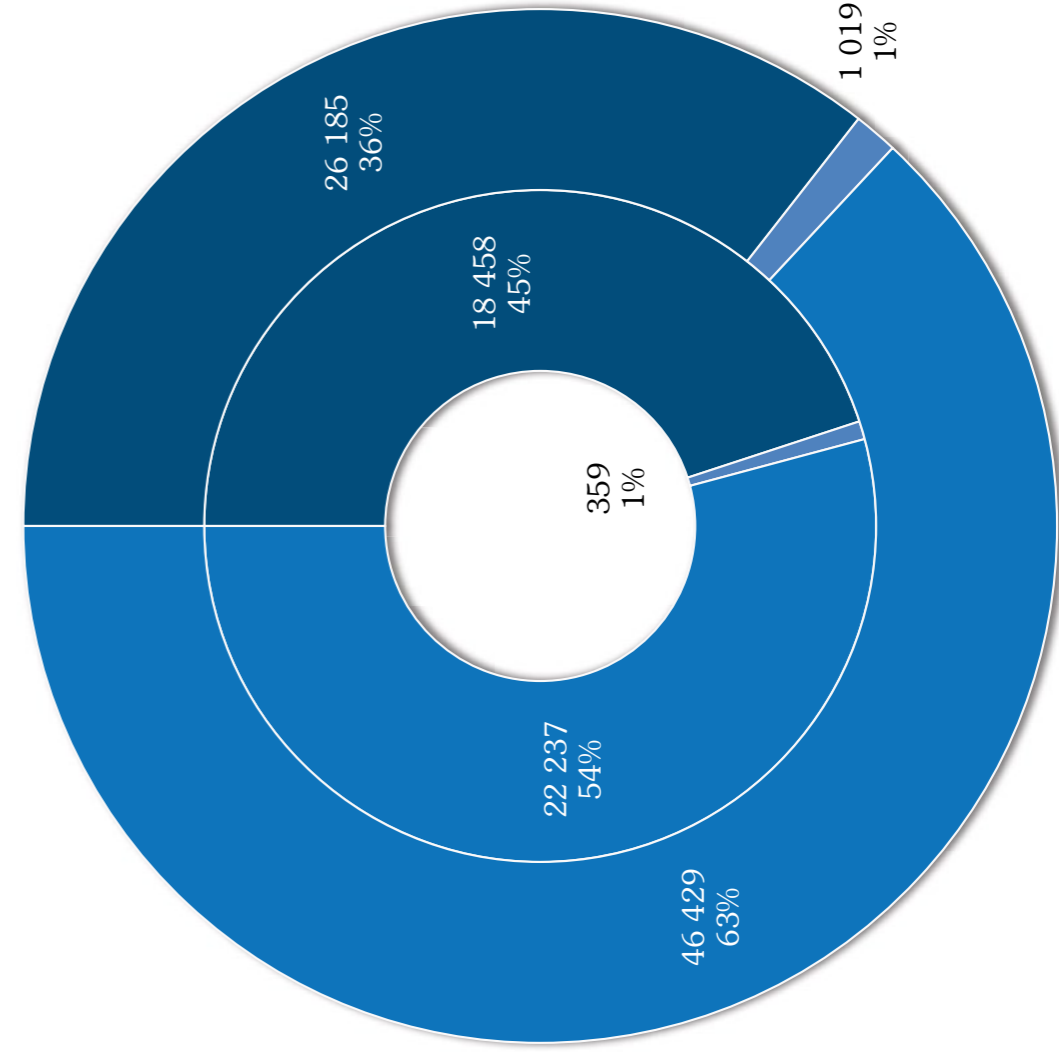
Review

№4 (4) ВІД 30.09.13



ПРОДАЖ

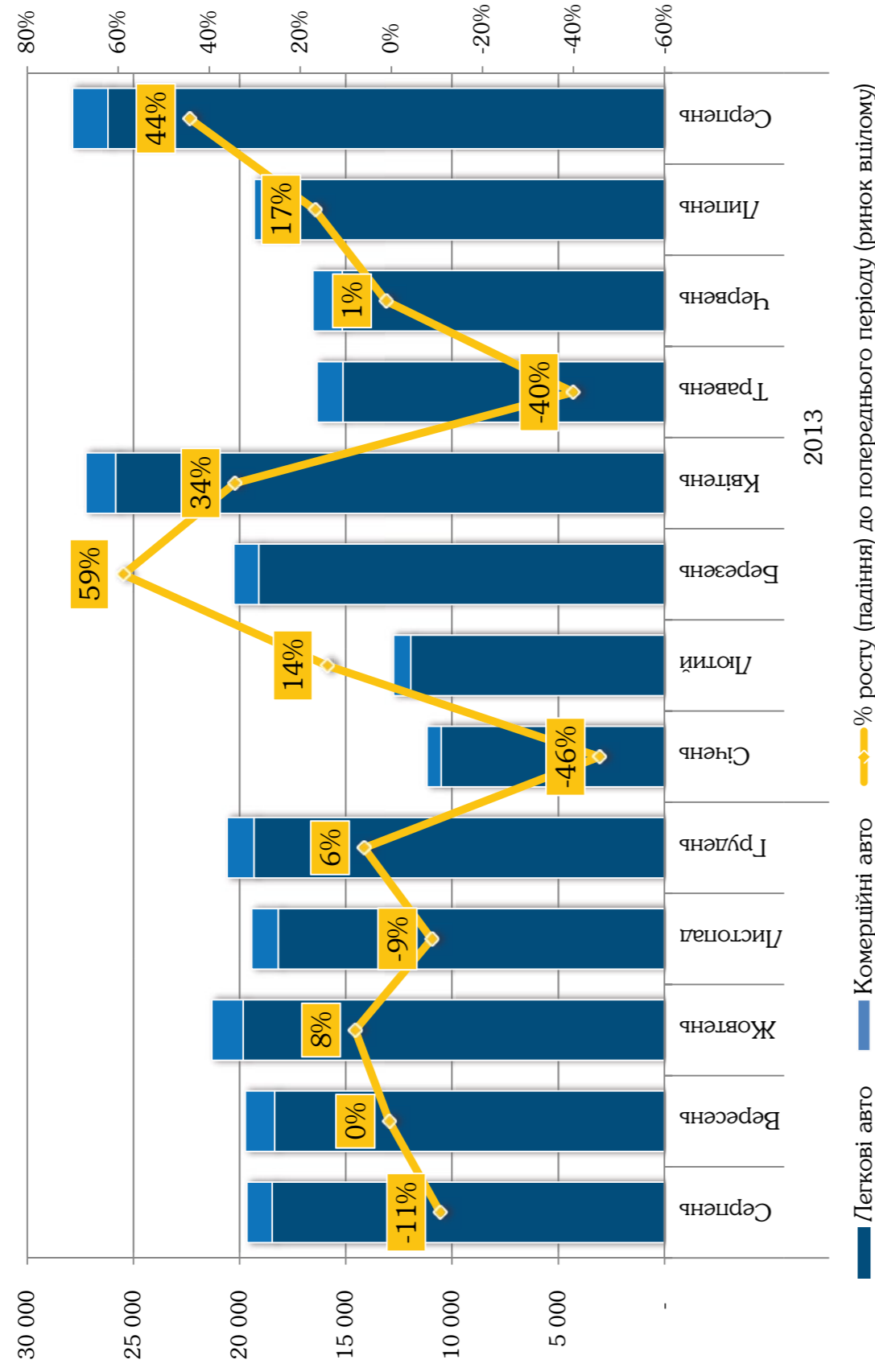
ПРОДАЖІ: СТРУКТУРА РИНКУ (Січень-липень 2012 та січень-липень 2013, штук та %)



■ Нові авто ■ 3 пробігом (перша реєстрація) ■ 3 пробігом ■ 3 пробігом

ПРОДАЖІ: ДИНАМІКА РИНКУ

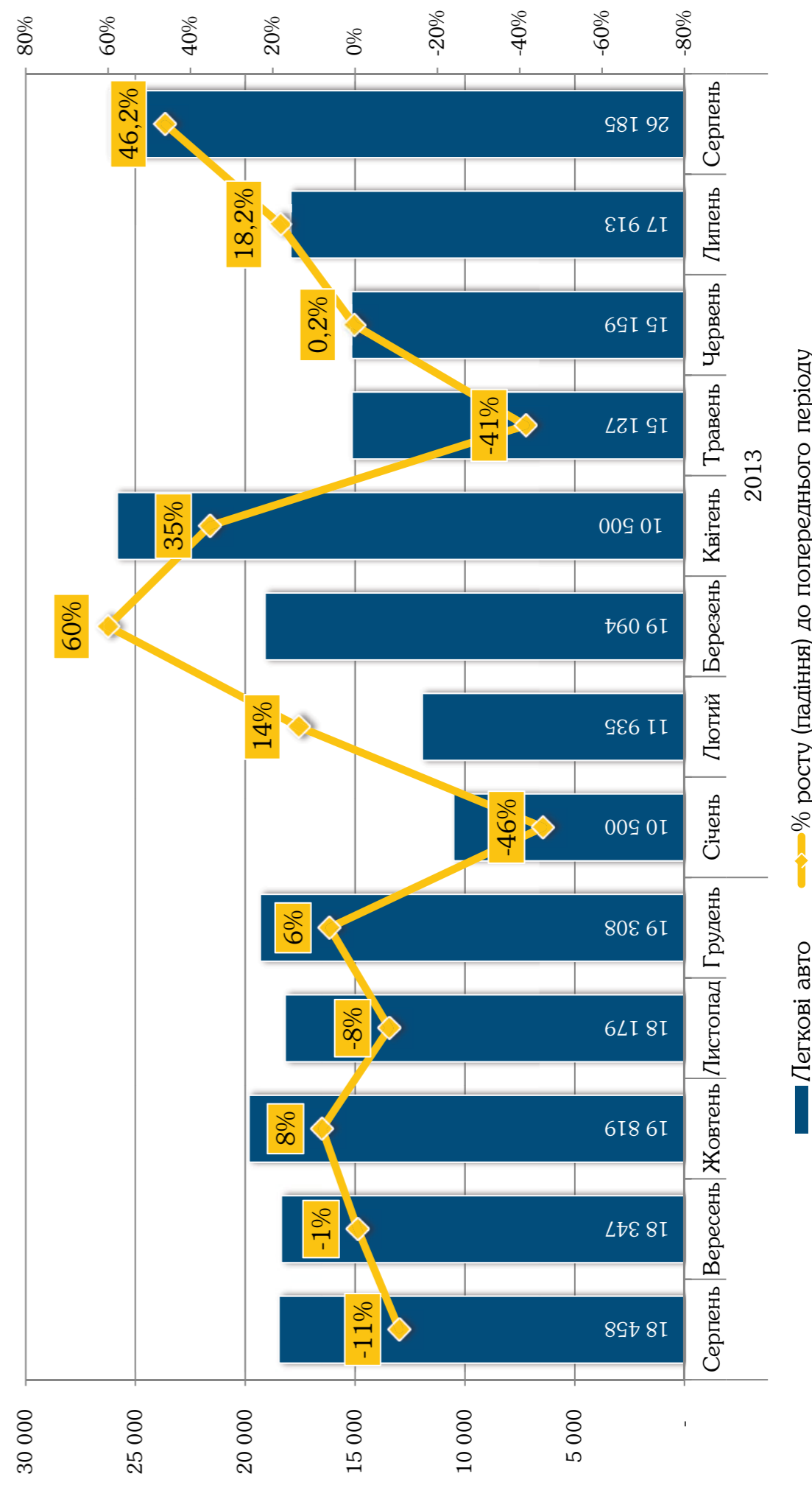
(Серпень 2012 - серпня 2013, % росту місяць до місяця)



Review
№4 (4) ВІД 30.08.13

ПРОДАЖІ: ЛЕГКОВІ АВТО

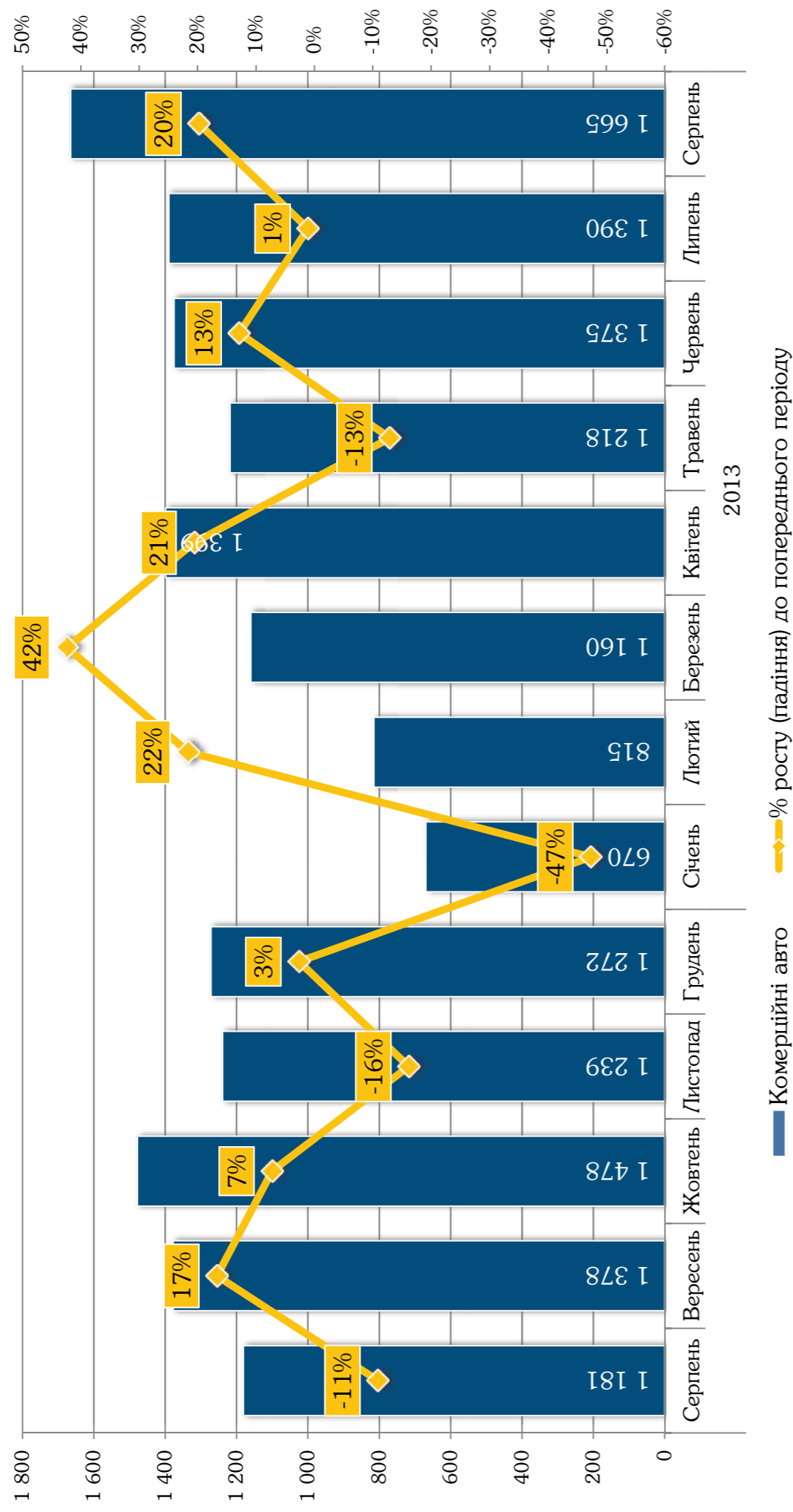
(Серпень 2012 - серпень 2013, птук та % росту місяць до місяця)



Review
№4 (4) ВІД 30.09.13

ПРОДАЖІ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО

(Серпень 2012 - серпень 2013, шпук та % росту місяць до місяця)



■ Комерційні авто

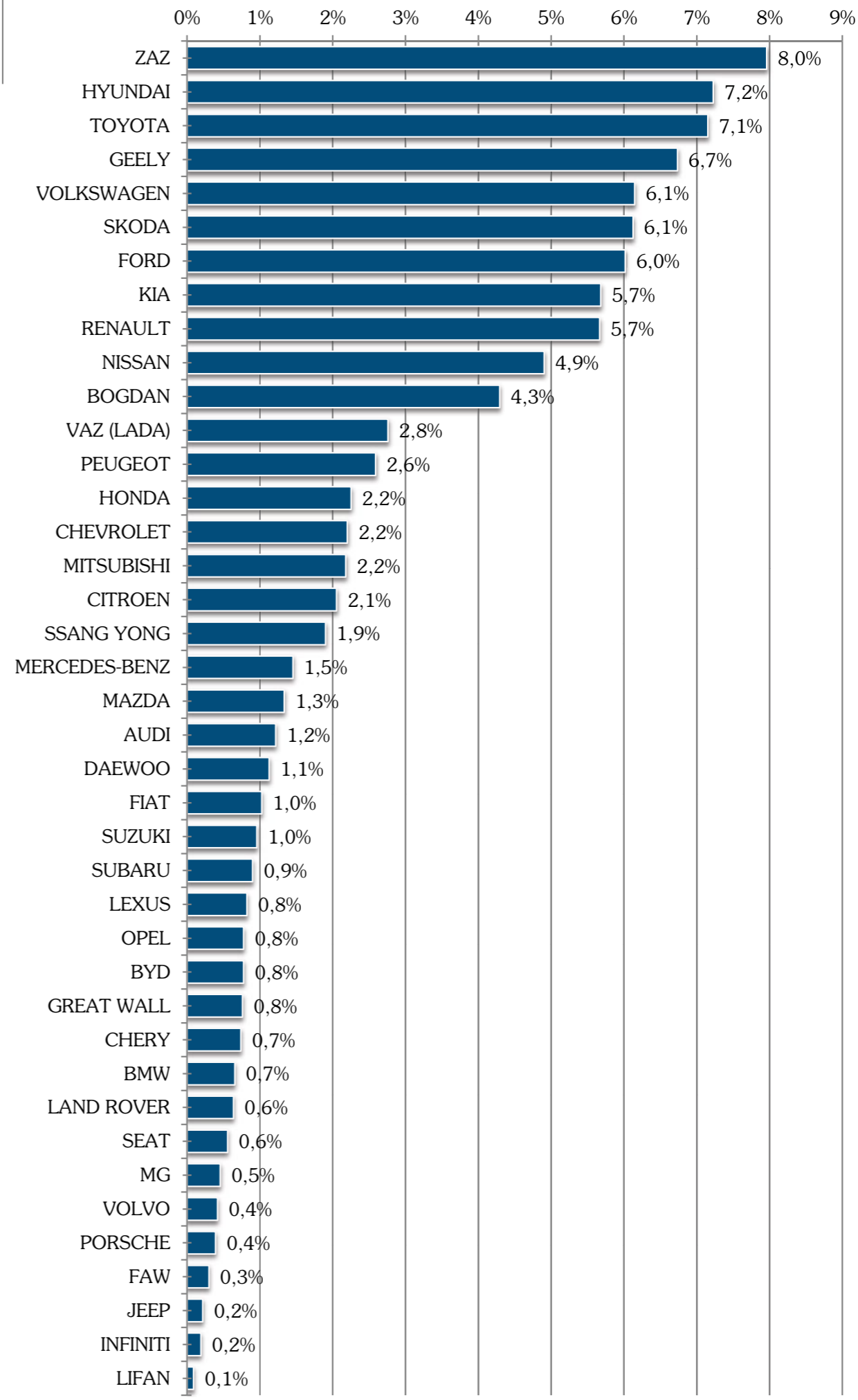
◆ % росту (падіння) до попереднього періоду

Review

№4 (4) ВІД 30.08.13

РЕЙТИНГ БРЕНДІВ: ЛЕГКОВІ АВТО

(Серпень 2013, шпук та % ринку)

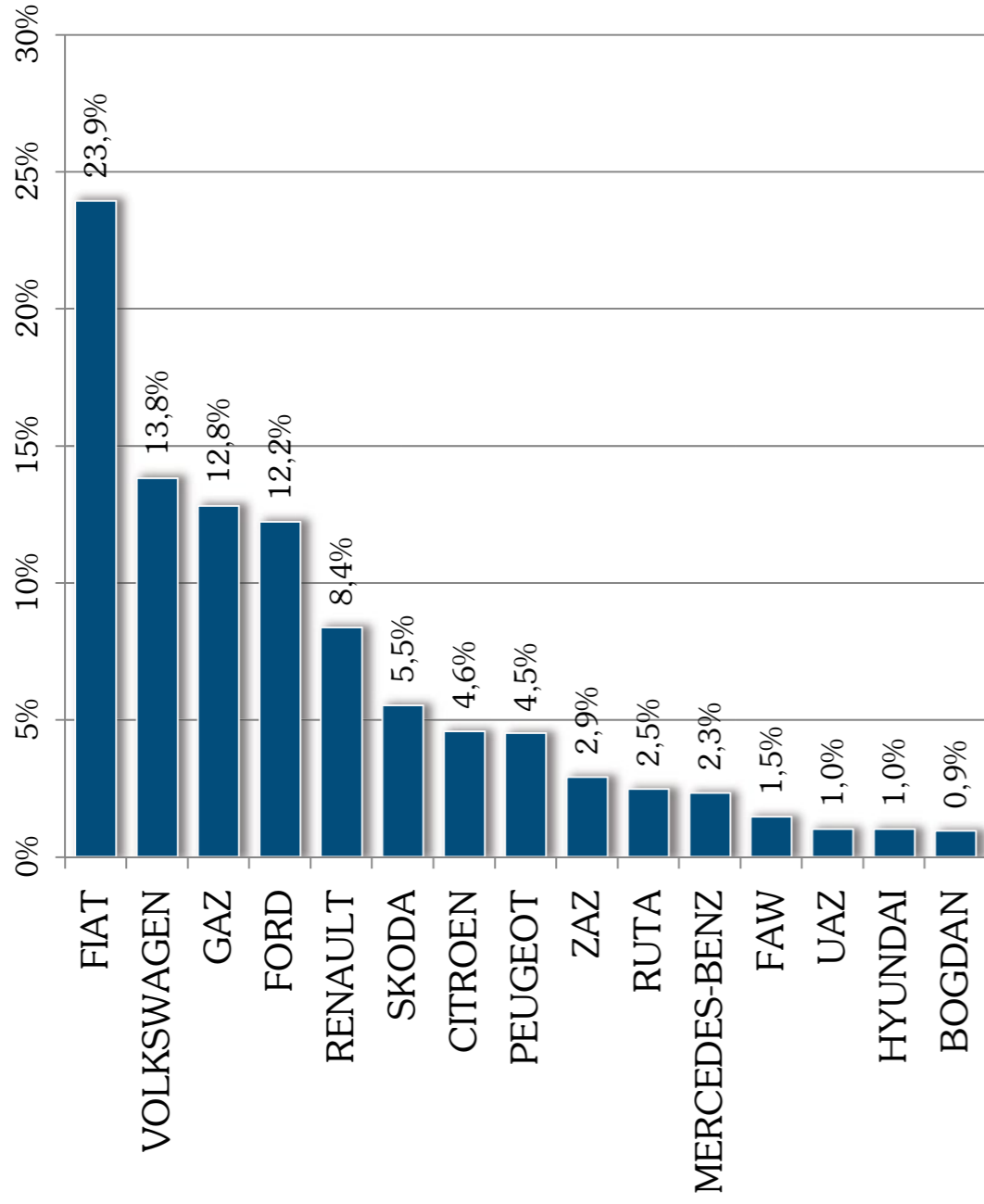


Review

№4 (4) ВІД 30.08.13

РЕЙТИНГ БРЕНДІВ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО

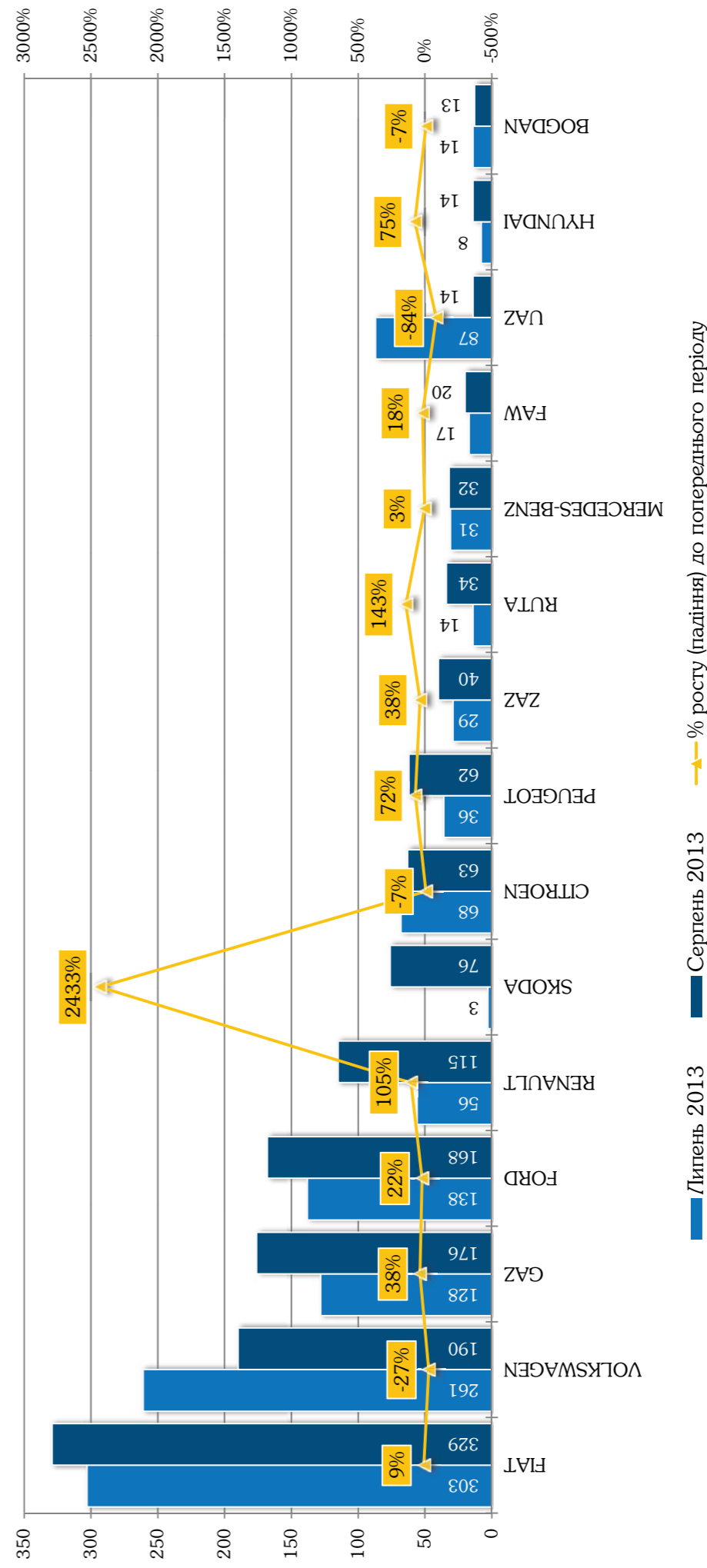
(Серпень 2013, пшук та % ринку)



Review
№4 (4) ВІД 30.08.13

ПРОДАЖІ: ЛЕГКОВІ АВТО

(Листопад 2013 до серпня 2013, пшук та % росту період до періоду)



Review
№4 (4) ВІД 30.09.13

44

ПРОДАЖІ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО

(Серпень 2012 до серпня 2013, штук та % росту період до періоду)

Brand	Units Sold (2013)	% Change (2012-2013)
FIAT	213	54%
VOLKSWAGEN	174	9%
GAZ	213	-17%
FORD	88	91%
RENAULT	138	-17%
SKODA	0	7600%
CITROEN	66	-5%
PEUGEOT	104	-40%
ZAZ	57	-30%
RUTA	9	34
MERCEDES-BENZ	40	32
FAW	7	20
UAZ	18	14
HYUNDAI	33	14
BOGDAN	9	13

Review
№4 (4) БІЛ 30.08.13