



ФЕДЕРАЦІЯ РОБОТОДАВЦІВ
АВТОМОБІЛЬНОЇ ГАЛУЗІ

№11 (8) ВД 28.11.14

Review

AUTOMOTIVE INDUSTRY

ПОЧАТИ НЕ МОЖНА ВІДКЛАСТИ

у владної команди, здається, більше не
залишилось виправдань для старту реформ



Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

№11 (18) від 28.11.14

**Офіційне видання Федерації роботодавців
автомобільної галузі України**

Редактори:

Чепіжко О.С.
Шендеровський С.К.
Богатирчук О.В.
Соколова К.О.
review@fra.org.ua
fra.org.ua

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

В розділі «Виробництво» використані дані Асоціації «Укравтопром».

В розділі «Продажі» використані дані ІАГ AUTO-Consulting.

Росповсюджується безкоштовно в електронному вигляді.

На титульній сторінці використано зображення інформаційного управління Апарату Верховної Ради України, © Микола Білокопитов (журнал "Віче")



ОБІЦЯНКИ-ЦЯЦЯНКИ

Український бізнес та інвестори все менше довіряють обіцянкам уряду. Здається, новому Кабінету міністрів не завадить одразу зайнятись справами, відклавши на потім презентації, круглі столи та наради



СТАРІ ІДЕЇ НА НОВИЙ ЛАД

Шліфування коаліційної угоди, здається, тільки зашкодило останній. Документ, від якого і так очікували не дуже багато, мабуть, не зможе запропонувати країні зовсім нічого



ЗРОСТАННЯ ВІДКЛАДАЄТЬСЯ

Уряд очікує зростання економіки в 2016 році. Здається, однак, що прем'єр-міністр не до кінця розуміють складність проблем



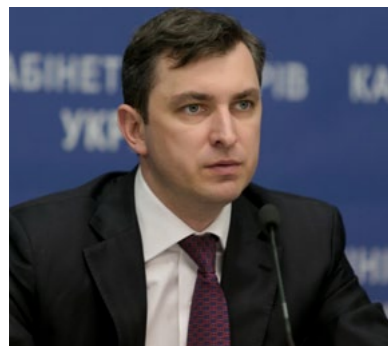
ВИШЕГРАДСЬКИЙ ВЕЛОСИПЕД

МЦПД спільно з європейськими експертами розпочав проект пошуку світла в напівтемряві вітчизняної економіки



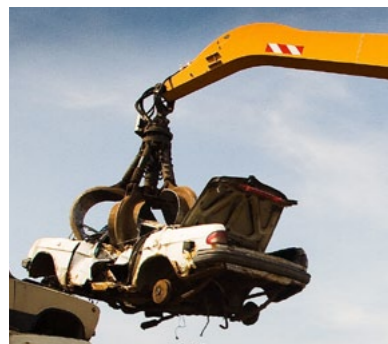
МЕДОВИЙ МІСЯЦЬ

Уряду вдалось приємно здивувати бізнес, запропонувавши останньому внести свої кандидатури на ряд ключових посад



ФОКУС ПОДАТКОВИХ РЕФОРМ

Федерація взяла участь у Форумі «Податкова реформа. Фокус – система електронного адміністрування ПДВ»



ВІЧНА УТИЛІЗАЦІЯ

Здається, російські автовиробники сподіваються на те, що програма утилізації авто не закінчиться ніколи



ПРОКЛЯТТЯ АВТОВАЗУ

Мрії Renault-Nissan можуть бути поховані під суворими російськими реаліями та безрадіними перспективами ринку



ЗДИВУВАТИ УСІХ

Один з найбільших автовиробників країни вирішив зосередити свою увагу на торгівлі та обслуговуванні автомобілів з пробігом. Експерти та конкуренти поки що не розділяють оптимізму «Богдану»



ТАЄМНИЦІ ПАРИЖУ

Автосалон у столиці Франції, як і інші виставки схожого масштабу, цікавий тим, що дозволяє зазирнути за лаштунки світової автомобілебудівної індустрії

ЗАМІСТЬ ПЕРЕДМОВИ

Паризький автосалон виконав усі свої завдання: Франція знову показала світу, що позбавляти її почесного звання автомобільної країни, незважаючи на кризу автомобільної промисловості, було б надто передчасно. Одна з найбільш титулованих автомобільних подій світу також підтвердила наші старі побоювання: українська промисловість поки що дуже далека від автомобільного світу, і ми, на жаль, поки не бачимо найменшої можливості змінити це.

Реформи, про які так багато говорять в кабінетах на Грушевського, ще, на жаль, дуже далекі від втілення в життя. Більше того, їх автори, здається, не до кінця розуміють важливість зваженої промислової політики, яка б стимулю-

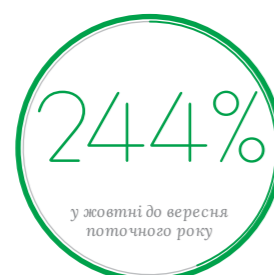
вала зростання секторів економіки з високою доданою вартістю, а не тільки підтримувала АПК та оборонно-промисловий комплекс.

Найцікавіше те, що батькам новітніх українських реформ, готові допомагати усім світом. Нас готові підтримувати грошима та досвідом, безцінним, ми вважаємо, досвідом країн, яким вдалось здійснити перехід від планової до ринкової економіки. Та паровоз, як вам відомо, й нині там. Старий, прожерливий музейний експонат не дозволить нам набрати достатню швидкість на магістралях сучасної світової економіки. Незважаючи на це, команда все ще шукає виправдань для того, щоб не здавати його на металобрухт.

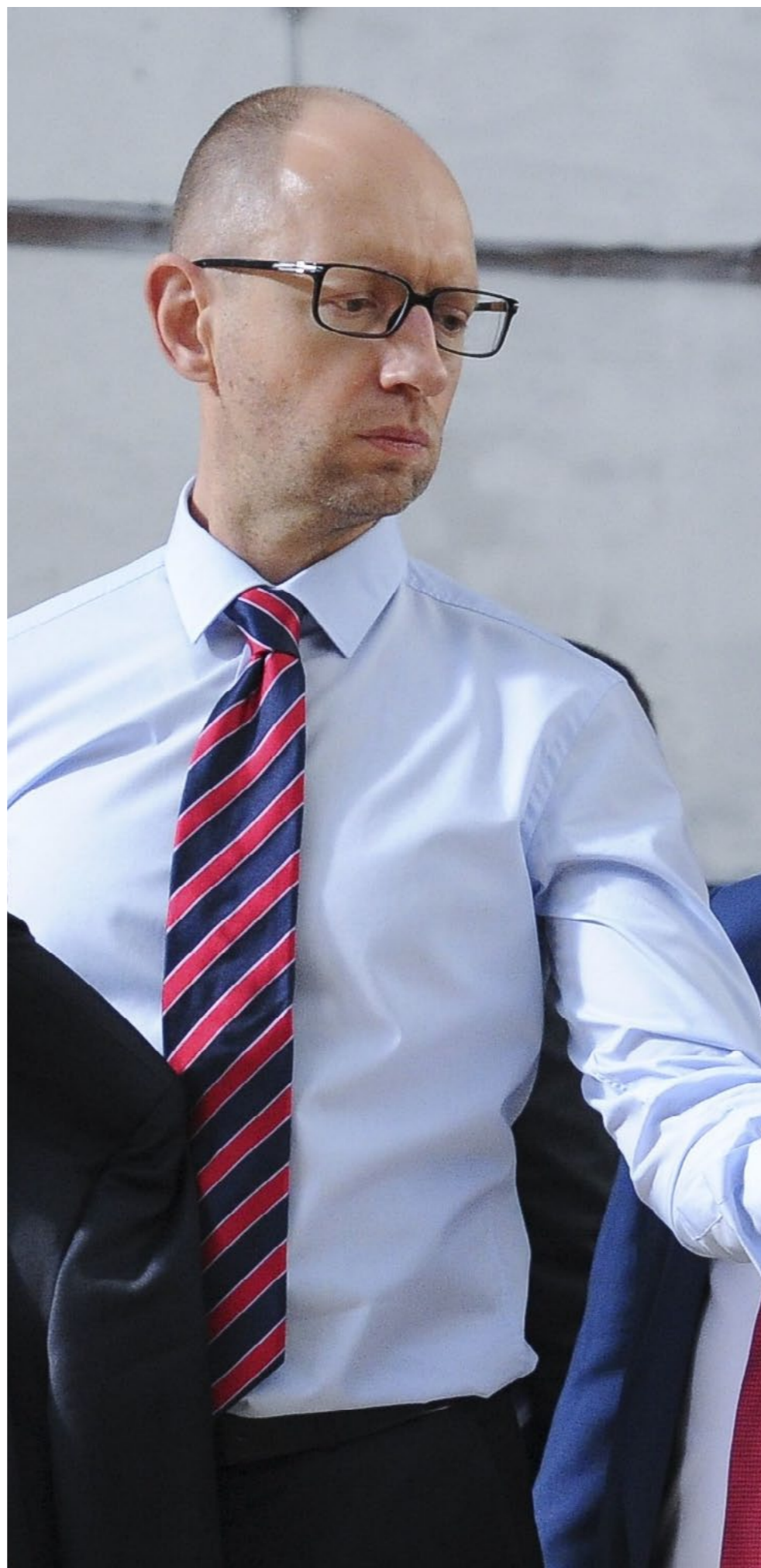
ПРОДАЖІ ЛЕГКОВИХ АВТО



ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

ВИРОБНИЦТВО
ВАНТАЖНИХ АВТОВИРОБНИЦТВО
АВТОБУСІВ

* дані продажів нових легкових авто надано ІАГ AUTO-Consulting
** дані виробництва автотранспортних засобів надано Асоціацією «Укравтопром»



ЗРОСТАННЯ ВІДКЛАДАЄТЬСЯ

Уряд з оптимізмом очікує зростання економіки в 2016 році. Здається, однак, що прем'єр-міністр та його команда не до кінця розуміють складність проблеми. Можливо, за два роки рятувати буде нічого

Прем'єр-міністр Арсеній Яценюк прогнозує зростання економіки України не раніше 2016 року.

Про це він заявив на прес-конференції. «Хочу чітко заявити, що ми бачимо можливість для економічного зростання не раніше 2016 року. На цій позиції уряд стоїть з першого дня», - заявив він.

Також Яценюк вважає, що перед новим урядом стоятиме 5 завдань, головними з яких нацбезпека, оборона і військово-промисловий комплекс.

На думку аналітиків, прем'єр не до кінця розуміє складність проблем, які стоять перед державою. Новий український уряд, який сформує за результатами парламентських виборів, постане перед загрозою двох криз.

Перша - фінансовий обвал, який має високі шанси статися уже незабаром. Друга - низькі або негативні показни-

ки економічного зростання в середньостроковій перспективі.

Не варто й казати, що завершення воєнного конфлікту повинно стати пріоритетом нового уряду. Однак цього буде не досить, аби вирішити зазначені проблеми.

Справді, військове вторгнення є основною причиною нинішніх економічних негараздів, але і зворотній зв'язок існує: слабкість економіки та загальна невизначеність зробили Україну вразливою до інтервенції з боку Росії. Ці пов'язані проблеми є комплексними, а відтак і складними для подолання.

Однак є один радикальний і здійснений інструмент державної політики, який допоможе швидко розв'язати обидві проблеми. Ідеться про суттєве скорочення бюджетних видатків разом із зменшенням державного впливу на економіку. Бюджетний дефіцит України став некерова-

ним через шкоду, завдану країні зовнішньою агресією, та наступне погіршення ситуації в економіці. Відповідно до останнього звіту МВФ реальний дефіцит у 2014 році становитиме близько 5,8% від ВВП. Інші експерти схиляються до ще вищого рівня. Він буде значно більшим, якщо брати до уваги позабюджетні статті. Фінансовий дефіцит НАК "Нафтогаз України" лише 2014 року оцінюється 4,3% від ВВП, а це загалом понад 10% від ВВП.

Уряд повинен скоротити протягом року держвитрати принаймні на 10% від ВВП і продовжувати їх зменшувати доти, доки вони не досягнуть рівня сусідніх країн з подібним рівнем розвитку - 35% від ВВП.

Уряд матиме лише один реальний спосіб уникнути фінансової кризи - різко зменшити бюджетні видатки. Будь-яке повернення до популістських аргументів призведе до невідвратної катастрофи.



ДОВІРА БІЗНЕСУ

ОБІЦЯНКИ-ЦЯЦЯНКИ

Український бізнес та інвестори все менше довіряють обіцянкам уряду. Здається, новому Кабінету міністрів не завадить одразу зайнятись справами, відклавши на потім презентації, круглі столи та наради

Черговий індекс Інвестиційної привабливості України, підготовлений Європейською бізнес-асоціацією (ЕВА) свідчить про те, що представники бізнесу втомилась від очікування. Зараз інвестиційна привабливість оцінюється бізнесом на рівні 2,65 бала (за 5-бальною шкалою), тоді як кварталом раніше – на рівні 2,74 бала.

Одразу після зміни влади у країні цей показник зростав два квартали поспіль. А от за результатами III кварталу бізнес вперше заявляє про погіршення інвестиційної привабливості.

Щодо конкретних показників, з яких формується індекс, то протягом останнього кварталу оцінка

нинішнього інвестиційного клімату не змінилася – лише 2,1 бала. На попередньому рівні залишилась і оцінка динаміки інвестиційного клімату за останні три місяці – 2,7 бала.

Натомість бізнес погіршив свою оцінку очікуваної динаміки протягом наступних трьох місяців – із 3,2 до 3,1 бала. Також знижено оцінку прибутковості бізнесу – з 3 до 2,9 бала. Саме останні дані і свідчать про те, що головна причина погіршення – брак довіри інвесторів до уряду.

«Очікування, пов'язані із приходом нового уряду, були дуже високі. Але зараз, оцінюючи результати його роботи, можна стверджувати – приблизно половину цієї довіри вже втрачено», – констатує президент ЕВА Томаш Фіала.

Зі 121 керівника підприємств, що брали участь у нинішньому опитуванні, лише 12% називають інвестиційний клімат зараз сприятливим (повністю або частково). Втім, це трохи більше, ніж три місяці тому – 8%. Натомість несприятливим його називають 73% респондентів (раніше – 71%). Принциповий момент – одно-

значно неприйнятним інвестиційний клімат зараз вважають 28% керівників компаній, тоді як раніше – 21%.

Варто відзначити, що бізнес поступово звикає до війни на Донбасі – серед негативних змін про це згадали лише 30% респондентів. 28% керівників компаній занепокоєні ситуацією із курсом гривні, а ще 27% – відсутністю реальних реформ. Про посилення корупції заявили 11% респондентів.

«Якщо оцінювати ситуацію у вузькому сегменті фармацевтики, то варто визнати – за багатьма напрямками дійсно є позитивні зміни. Часто керівні посади займають люди із сучасним європейським мисленням, а процес контролю став менш обтяжливим. Однак не можна замовчувати, що старі сили поступово йдуть у наступ – особливо останнім часом – і намагаються повернутися. Це дуже загрозлива тенденція», – пояснює генеральний менеджер Astellas Pharma Europe BV Кшиштоф Сідлецькі.

Що стосується військових дій, то найбільш вони вплинули на інвестиційний клімат у східних областях України. Зараз він дорівнює лише 2,1 бала (на півдні – 2,4). Для порівняння, інвестиційний клімат заходу країни оцінено у 2,9 бала, центру – 2,7 бала.

В нинішніх умовах все менше представників бізнесу приділяють увагу підписанню Угоди про асоціацію з ЄС. Позитивним фактором його назвали лише 4% респондентів.

«Асоціація з ЄС ще донедавна вважалася основним фактором, що забезпечить реформи та верховенство права для бізнесу. Однак вже зараз ми бачимо, що сподівання на реформи поки що не виповнилися», – пояснює Томаш Фіала. Наприклад, 44% респондентів заявили, що не помітили жодних позитивних змін протягом останніх трьох місяців.

«Якщо подивитися на графік змін індексу, то можна побачити, що стрибки відразу після зміни уряду стають все меншими. Це означає, що компанії тверезіше ставляться до слів урядовців і чекають реальних справ», – пояснює колишній показник виконавчий директор ЕВА Анна Дерев'янка.

Європейська бізнес-асоціація проводить щоквартальне опитування своїх членів з середини 2008 року. Найвищий показник – 3,39 бала – було досягнуто у II кварталі 2011 року, а найнижчий – 1,81 бала – у IV кварталі минулого року, після відмови тодішньої влади від курсу на європейську інтеграцію.

На фото: Європейська бізнес асоціація багато років намагається налагодити ефективний діалог між владою та бізнесом. На жаль, це вдається не завжди



КОАЛІЦІАДА

СТАРІ ІДЕЇ НА НОВИЙ ЛАД

Шліфування коаліційної угоди, здається, тільки зашкодило документу. Він став менш конкретним, більш популістським та почав відчайдушно пахнути нафталіном. Документ, від якого і так очікували не дуже багато, мабуть, не зможе запропонувати країні зовсім нічого

За матеріалами: "Апостроф"

ЧАС ЄДНАТИСЬ

ЄДНАТИСЬ 2014 ВИБОРИ 2014 УКРАЇНА 2014 ЧАС ЄДНАТИСЬ 2014 ВИБОРИ 2014
СЬ 2014 ВИБОРИ 2014 УКРАЇНА 2014 ЧАС ЄДНАТИСЬ 2014 ВИБОРИ 2014 УКРА
ЄДНАТИСЬ 2014 ВИБОРИ 2014 УКРАЇНА 2014 ЧАС ЄДНАТИСЬ 2014 ВИБОРИ 2014
ЄДНАТИСЬ 2014 ВИБОРИ 2014 УКРАЇНА 2014 ЧАС ЄДНАТИСЬ 2014 ВИБОРИ 2014 УКРА
ЄДНАТИСЬ 2014 ВИБОРИ 2014 УКРАЇНА 2014 ЧАС ЄДНАТИСЬ 2014 ВИБОРИ 2014 УКРА
ЄДНАТИСЬ 2014 ВИБОРИ 2014 УКРАЇНА 2014 ЧАС ЄДНАТИСЬ 2014 ВИБОРИ 2014 УКРА

Проект коаліційної угоди, який був підписаний учасниками робочої групи в ніч на 21 листопада, позиціонувався як контрольний лист роботи майбутньої парламентської коаліції. 17 першочергових реформ політичної, економічної, соціальної та оборонної сфери, на нашу думку, не додають очок майбутній парламентській більшості. Замість критеріїв, термінів та «дорожніх карт» нам знову пропонують старі нові обіцянки в обгортці розпливчатих формулювань. Ми разом з виданням «Апостроф» намагались знайти позитивні сторони в економічній частині політичної угоди.

За усталеною традицією, майбутній парламент обіцяє створити «сприятливе бізнес-середовище для розвитку малого та середнього підприємництва, а також залучення додаткових інвестицій». Вимірювати це покращення будуть, звичайно ж, за допомогою рейтингу Doing Business. Майбутні парламентарі знову обіцяють нам зробити Україну однією з двадцяти країн з найкращими умовами ведення бізнесу. Для цього коаліція бере на себе зобов'язання забезпечити ефективний захист прав приватної власності, гармонізувати українське законодавство з європейським, скоротити кількість документів дозвільного характеру. Так-так, вам не здалось, ми вже чули це все раніше від экс-прем'єр-міністра Миколи Азарова. Можливо, це нарешті вдасться виконати хоч

якомусь уряду.

Згадується в документі і податкова реформа. Остання має пройти в 12 ключових напрямках. Перш за все, парламент наполягає на скороченні кількості податків до дев'яти. Відповідні зміни до Податкового кодексу уряд Арсенія Яценюка розробило ще в серпні, однак народні депутати так і не змогли проголосувати за цей законопроект. Нагадаємо, що бізнес ще тоді назвав цю ініціативу вельми сумнівною: замість реального скорочення податків фактично проходить їх укрупнення. Наприклад, такі збори як цільова надбавка до діючого тарифу на природний газ, за першу реєстрацію транспортних засобів, а також рентна плата за транспортування нафти і нафтопродуктів, а також податок з палива будуть інтегровані в акцизний податок.

В черговий раз влада обіцяє скорочення часу та коштів платників на нарахування і сплату податків шляхом зменшення кількості звітності та перекладу бізнесу на електронні сервіси, ліквідацію корупційної складової в адмініструванні податків. Все так же на порядку першочергових завдань – контроль за трансферним ціноутворенням у відповідності із принципами Організації економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР). Щось схоже, між іншим, обіцяв зробити і экс-президент Віктор Янукович в своїй програмі економічних реформ, розрахованій на 2010-2014 роки. Як нам відомо, ні зменшен-

ня кількості «надважливих» папірців, ні іншого не відбулось. Наприклад, як і раніше не працюють механізми контролю над трансферним ціноутворенням. За даними Федерації роботодавців, обсяги операцій, здійснюваних через офшори, з початку року збільшилися практично вдвічі.

В системі реформування ПДВ майбутні народні депутати беруть на себе зобов'язання «забезпечувати адміністрування податку з дотриманням прав платників, своєчасно відшкодовувати його, встановити гарантії повернення ПДВ» та передбачити відповідальність податкових органів за несвоєчасне дотримання цих правил. Уважний читач помітить, що ці норми вже закріплені Податковим кодексом, їх слід просто виконувати. Із приємного, новий парламент збирається скасувати електронне адміністрування ПДВ, на чому наполягав уряд, але чому так противився бізнес.

Керівник секретаріату Ради підприємців при Кабміні Андрій Забловський визнає, що в черговий раз країна отримала новий документ, але зі старими ідеями. Більшість пропозицій так чи інакше вже обговорювалися. Він переконаний, що коаліційна угода повинна бути коротшою, мати чіткі плани досягнення запропонованих новацій. Документ же, який побачив світ, лише розмиває пріоритети і ризикує звести нанівець усі реформаторські плани уряду.

«У нас завжди було багато



На фото: Арсеній Яценюк під час Норвезько-Українського бізнес-форуму пообіцяв докласти всіх зусиль для стабілізації економіки, виконання всіх вимог, встановлених МВФ, Світовим банком та іншими міжнародними фінансовими інституціями, впровадити жорсткі реформи і прокласти шлях до економічної стабільності, яку уряд очікує досягнути в 2016 році

хороших програм і стратегій. Уже пора б щось і робити, і бізнес очікував цього, але ні якісного держуправління, ні скорочення функцій держапарату, ні боротьби з корупцією так і не відбулося», – зазначає виконавчий директор Європейської бізнес-асоціації Анна Дерев'янка.

Водночас експерт групи «Податкова реформа» проекту «Реанімаційний пакет реформ» Ілля Несходовський відзначає ряд позитивних моментів, які є в блоці податкових пріоритетів. Передбачена деяка лібералізація податкового контролю. Запропоновано вдвічі підвищити поріг несплати податків до бюджету до настання кримінальної відповідальності – до 2 тис. неоподатковуваних мінімумів (34 тис. грн). Передбачається також особиста відповідальність податківців і митників за дії, які завдадуть шкоди бізнесу. Однак, перш ніж вводити цю норму, необхідно скоротити чисельність чиновників і підвищити їх зарплати пропорційно цьому, вважає пан Несходовський. Плюсом також може бути виключення з дохідної частини бюджету на 2014 рік надходжень у вигляді штрафів та пені. Правда, пан Несходовський не здивується, якщо ця норма згодом буде повернута.

Одна з небагатьох конкретних дат – 1 січня 2016 – окреслює терміни проведення податкової амністії капіталів. Однак пан Несходовський впевнений, що в законодавстві необхідно передбачити мінімальну межу, після якої одноразове декларування буде обов'язковим. Наприклад, це може бути 60 тис. грн. Таким чином, норма не торкнеться бідних верств населення.

«Насправді, узгодження цих документів не має ніякого значення, бо підписати угоду, а потім робити реальну політику – це різні речі», – впевнений Володимир Фесенко. На його думку, коаліційна угода – це не більше, ніж узгодження загальних інтересів, підходів, а реальні проблеми, швидше за все, будуть вирішуватися по-іншому. «Тому я вважаю, що не слід перебільшувати значення того, що записано в документі, так само як і не варто робити з цього серйозні висновки», – підкреслив експерт, уточнивши, що оцінювати слід не пункти угоди, а реальні законопроекти, коли вони з'являться.

ВИШЕГРАДСЬКИЙ ВЕЛОСИПЕД

Міжнародний центр перспективних досліджень спільно з європейськими експертами розпочав новий проект пошуку світла в напівтемряві вітчизняної економіки, базуючись на досвіді країн Вишеградської четвірки

За матеріалами: "Апостроф"

Міжнародний центр перспективних досліджень спільно з Міжнародним Вишеградським фондом провів пілотний семінар «Посилення інтеграційних шансів України», який став початком проекту «Приховані тригери економічного зростання в країнах Вишеградської четвірки та в Україні».

Під час першого круглого столу, який пройшов 24 жовтня, відбулися презентації та дискусії щодо питань тіньової економіки, економічних структуральних реформ, питань прозорості та подолання корупції з метою обміну досвідом та найкращими практиками, а також ідеями щодо поточних та майбутніх інтеграційних шансів України. Експерти переконані, що Україна може сміло спиратись та запозичувати досвід країн Вишеградської групи, які вже давно можуть похвалитись вдалими результатами подібних трансформацій.

Чехія, Польща, Словаччина, Угорщина, а також Україна мають спільну рису – усі вони отримали у спадок посткомуністичну економіку, що базувалася на планово-командному принципі.

Уряди кожної з цих країн постали перед проблемою реформування та побудови ринкової економіки. Оскільки Чехія, Польща, Словаччина та Угорщина вже пройшли цей складний шлях перебудови, їхній досвід є вкрай цікавим для України.

У семінарі взяли участь представники українських і міжнародних організацій, провідних вузів України, а також аналітики, бізнесмени, державні службовці.

Зокрема, Петер Голіас з Інституту економічних та соціальних реформ Словаччини поділився досвідом подолання корупції, підвищення прозорості та проведенням економічних структурних реформ у Словаччині. Він назвав ключові фактори успішного розвитку держави:

- наявність впливової про-реформаторської групи в державній владі;
- спрощення системи оподаткування та зниження прямих податків;



- проведення пенсійної реформи, яка б передбачала додаткові джерела фінансування пенсійного фонду;
- подолання корупції та підвищення прозорості державної влади.

Словаччині вдалося здійснити кожен цей крок. Наступним етапом, який став можливим завдяки ефективно здійсненому першому, стала прозора приватизація та запровадження державних тендерів за участі міжнародних компаній, а також проведена у 2003 році реформа освіти, яка передбачала унікальну систему фінансування шкіл.

На думку пана Голіаса, головними кроками до подолання корупції у галузі державних закупівель є використання обов'язкових електронних аукціонів та інших методів

конкуренції. В судовій сфері пан Голіас наполягає на необхідності публікації судових рішень в Інтернеті та випадковий вибір суддів.

Представляючи результати податкової реформи, пан Голіас означив головні досягнення уряду своєї країни: запровадження низьких прямих податків мало позитивний вплив та стимулювало детінізацію ринку праці та суттєвого скорочення обсягів ухилення від сплати податків. Разом з тим слід пам'ятати, оскільки різке зниження прямих податків може потребувати збільшення непрямих податків, що є непопулярним, будь-які подібні кроки мають бути зваженими. Загалом, на сьогодні, за словами пана Голіаса, інвестори вітають просту і зрозумілу податкову систему Словаччини.

Алес Род з Центру економічного та ринкового аналізу Чехії розповів про консолідацію банківського сектору в його країні. На думку доповідача, головним чинником розвитку ринкової економіки є стабільний та здоровий банківський сектор. Пан

Род розкрив основні кроки побудови такого сектору:

- очищення

банківської сфери від поганих активів і полегшення приватизації нових банків;

- допомога гравцям банківського сектору в умовах ринкової економіки;
- організація продажів активів для громадськості.

Пан Род також додав, що на шляху до консолідації та реформування банківської системи Чехія зіткнулася з багатьма проблемами, проте вирішення цих проблем і стало запорукою нинішнього успіху чеського банківського сектору. Головним кроком, який дозволив створити сучасну, прозору та надійну банківську систему, на думку А. Рода, була консолідація банків.

Основні цілі, які переслідувала консолідація – це очищення банківського сектору від поганих активів і полегшення приватизації нових банків; створення умов для управління цими активами в рамках спеціального режиму, і допомога їхньому розвитку в умовах ринкової економіки. Серед додаткових цілей, доповідач відзначив – забезпечення спеціальних операцій під час приватизації для уряду, полегшення роботи для інших установ, а не тільки банків.

Безумовно, процес консолідації банківської системи Чехії містив низку викликів та ризиків. Проте, важливою умовою, за якою він відбувався, був прийнятий 1991 року закон, який містив норму

На фото: Лешек Бальцерович, організатор та ідейний натхненник польських економічних реформ (так званої «шокової терапії» або «Плану Бальцеровича»), які забезпечили швидкий перехід від планової державної економіки ПНР, до ринкових відносин і верховенства приватної власності

про те, що «держава прийняла повну гарантію і відповідальність за економічні витрати (збитки), понесені до 1989 року, які негативно вплинули на значення приватної реституції власності та приватизації після 1990 року. Цим держава взяла на себе повну відповідальність за шкоду власності, що виникла до 1989 року. Таким чином, держава повинна компенсувати фактичні втрати держателів активів. На думку експерта, ця норма дійсно запрацювала. До суду було подано більше 160 судових позовів проти держави на загальну суму 13 млрд крон. Йшли активні переговори між новими власниками активів і Міністерством фінансів. У 2013 році держава сплатила компенсацію за кількома програмами позовами. При цьому, як зазначив доповідач, загальні витрати, понесені урядом Чехії, оцінюються в сотні мільярдів крон. Проте, усе це дозволило створити здорову банківську систему і відновити довіру населення до неї.

Сандор Майзель з Центру економічних та регіональних досліджень Академії наук Угорщини презентував присутнім аналіз реформ у сфері зовнішньої торгівлі Угорщини. Він наголосив на тому, що реформи, пов'язані зі вступом країни до ЄС, потребували часу та склались з кількох етапів:

- фаза підготовки до підписання асоціації з Євросоюзом;
- безпосередньо період розвитку країни в якості асоційованого

члена;

- членство в ЄС.

Сандор Майзель звернув увагу на проблеми, які постали перед Угорщиною під час вступу її до Європейського Союзу. Наприклад, труднощі у зовнішній торгівлі. Якщо аналізувати стан зовнішньої торгівлі, то частка торгівлі з країнами ЄС на перших порах була відносно низькою, був відчутним торговий дефіцит, а угорські підприємства мали низький рівень конкурентоспроможності. Все це позначилося на рівні життя в країні. Проте бізнес досить швидко й активно переорієнтувався – як в імпорті, так і в експорті – що скоротило негативний вплив першого періоду. Також пан Майзель зазначив, що торговельні інтереси країни та інтереси ЄС часто різняться, а іноді і протирічать одне одному. Для подолання таких перешкод та побудови якісно нової системи торгівлі аналітик пропонує наступні дії: чітке визначення інтересів сторін, рішучі політичні дії, направлені на підтримку сектора, та прозора макроекономічна політика.

Угорщині вдалося створити економічну систему, яка пройшла розширені економічні перетворення. На сьогодні експерт відзначив успіх здійснюваних ринкових реформ. В країні відбулася масова приватизація, створено конкурентне середовище, росте конкурентоспроможність на загальноєвропейському ринку, оскільки про-



ведена технологічна модернізація у галузях. Виявом правильності політики уряду є те, що Угорщина має стабільний профіцит торгового балансу.

Патрік Топоровські, що представляв Польський інститут міжнародних відносин, розповів про розвиток експортної та імпорتنної торгівлі в Польщі. Зокрема, пан Топоровські виділив такі основні напрямки розвитку польського ринку:

- розробка та просування бренду «Polska»;
- політичні візити на високому рівні і економічних місій, які розширюють дипломатичні стосун-

ки;

- підтримка бізнесу за кордоном;
- компанія по поширенню інформації про зарубіжні ринки;
- фінансова підтримка сектору.

Він наголосив, що такі заходи можуть стати прикладом для подальшого реформування торговельної сфери і в Україні.

Якщо аналізувати проблеми економіки, з якими свого часу стикнулася Польща, то доповідач відзначив характерні для усіх пост-комуністичних країн проблеми: високий рівень залежності

На фото: завод Kia Motors в Жиліні, Словаччина. Завдяки стрімким економічним реформам країна, яка на початку 90-х не мала власної автомобільної промисловості, вийшла на перше місце в Європі по виробництву авто на душу населення

від ринків ЄС, низька конкурентоспроможність та низький попит на польські товари.

Оцінюючи торгові перспективи Польщі, пан Тодоровські зазначив, що просування польської економіки у світі – одна з пріоритетних задач Міністерства закордонних справ (МЗС) за період 2012–2016 роки. Вже зараз відбувається так звана диверсифікація експорту – більше уваги приділяється швидкозростаючим неєвропейським ринкам, зокрема, Азії, Африці, Південній Америці. На урядовому рівні така політика називається «поліпшення економічної дипломатії».

Проект «Приховані

тригери економічного зростання» спрямований на розробку політик, які б забезпечили стійкий прогрес в чотирьох галузях: консолідація державних фінансів; освіта, вимірювання її якості та зв'язок із ринком праці; високий рівень безробіття; посилення інтеграційних шансів України. Партнерами проекту є Інститут економічних та соціальних реформ (Словаччина), Польський інститут міжнародних відносин (Польща), Центр економічних та регіональних досліджень Академії наук Угорщини (Угорщина) та Центр економічного та ринкового аналізу (Чехія).

БЕЗ АЛЬТЕРНАТИВИ

Голова Східного комітету німецької економіки Екгард Кордес вважає, що український уряд може відновити довіру інвесторів тільки завдяки реформам

Голова Східного комітету німецької економіки Екгард Кордес в інтерв'ю інформагенції Reuters закликав український уряд до проведення необхідних реформ у країні. На його думку, саме реформи є передумовою для відновлення довіри з боку внутрішніх та іноземних інвесторів. При цьому Кордес змалював похмуру картину стану економіки України.

«Українська економіка

цього року може скоротитися на 8-10 відсотків, національна валюта з початку року втратила 80 процентів вартості, золотовалютні резерви перебувають на найнижчому з 2008 року рівні», - наводить його слова Reuters.

На думку Кордеса, новий уряд

повинен негайно розпочати масштабні і непопулярні реформи, а також показати, що вже ухвалені закони, наприклад, щодо подолання корупції, виконуються. Серед основних напрямків реформ, окрім боротьби з корупцією, він назвав «суттєве підвищення енергоефективності, скорочення дотацій, структурні зміни, зміцнення фінансової та банківської системи, а також підтримку малого і середнього бізнесу».

Екгард Кордес привітав також тристоронній формат переговорів за участі України, ЄС та Росії щодо наслідків підписання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС. «ЄС, Росія та Україна в змозі знайти прийнятне для всіх сторін рішення за столом переговорів», - вважає голова Східного комітету німецької економіки.

МЕДОВИЙ МІСЯЦЬ

Кабінету міністрів вдалось приємно здивувати бізнес, запропонувавши останньому внести свої кандидатури на ряд ключових посад. На цьому діалог влади з діловими колами, здається, закінчився

За матеріалами "Європейської правди"

Незадовго до п'ятнадцятої річниці одного з найбільших об'єднань бізнесу в Україні – Європейської бізнес-асоціації (ЕВА) – виконавчий директор Анна Дерев'янка дала розширене інтерв'ю «Економічній правді». Цього року ЕВА, мабуть, досягла піку своєї поточної діяльності: з ініціативи прем'єр-міністра Арсенія Яценюка Асоціацією були внесені кандидатури на посади керівників податкової та митної служб. Проте «медовий місяць» тривав недовго – вже незабаром бізнес знову заявив про претензії до роботи уряду. Пані Дерев'янка впевнена, що багатьох з цих проблем можна було б уникнути, якби влада від самого початку не давала бізнесу нереальних обіцянок. Далі наводимо деякі цікаві, на нашу думку, тези її інтерв'ю.

Уряд готовий до діалогу з бізнесом, до проведення зустрічей та обговорення нагальних питань. Однак,

це спілкування рідко буває конструктивним. На думку пані Дерев'янка, на жаль, цей уряд мало відрізняється від попередніх: схеми роботи з бізнесом залишились ті ж самі. Досягнуті домовленості не виконуються, або «необхідно бігати за кожним виконавцем для реалізації цих обіцянок». Окрім того, бізнесу продовжують давати обіцянки, які уряд не може виконати.

Кабінет міністрів не докладає достатніх зусиль для дерегуляції та боротьби з корупцією. Більшість законодавчих актів розроблялись ще минулим урядом і лише деяким з них вдалось «переродитись» у реальні ініціативи. На думку пані Анни, найбільше засмучує бізнес відсутність будь-якого прогресу у реформі правосуддя. Вирішення цих проблем лише стає ще більш актуальним під час воєнних дій на сході країни. Уряд не може виправдовувати відсутність реформ воєнними діями, а активізувати



їх, в зв'язку з воєнними діями.

Бізнес, який з великим розумінням поставився до ситуації в країні, через місяці бездіяльності став задаватися питанням: чому ж обіцяні й довгоочікувані реформи не те що не відбуваються, а навіть не починаються. Олії у вогонь додала проблема з валютним регулюванням. У такій ситуації уряду вже не можна більше виправдовуватися, прикриваючись політичною ситуацією і військовою загрозою.

Незважаючи на те, що обсяг необхідних корупційних виплат став менший, зважаючи на дані багатьох компаній, уряд забуває про особливості ведення бізнесу в останні роки перебування Януковича на посаді президента. Навряд чи «висока база порівняння» може слугувати достатнім аргументом дерегуляції та боротьби з корупцією.

Традиційні урядові «вогнища корупції», наприклад, Мінприроди та Міністерство аграрної політики не демонструють навіть бажання боротись з системою корупцією в своїх кабінетах.

Оцінити якість роботи багатьох міністрів не представляється можливим, оскільки не зовсім зрозуміло які саме завдання перед ними стояли. Традиційно, публічні декларації міністра «діаметрально розходяться з тими цілями, які були поставлені перед ним». Крім того, на думку пані Анни, складається враження, що «декілька

напрямків [діяльності уряду] не демонструють жодних успіхів».

Всім відомо, що Арсеній Яценюк запропонував нам порекомендувати кандидатів на роль керівників податкової і митниці. Тоді це було дуже сильним сигналом, який був дуже позитивно оцінений бізнесом. Тому ми сприйняли це серйозно і надали кандидатури.

Не можна сказати, що бізнес не чує взагалі. Напевно, до окремих компаній звертаються за порадою і рекомендаціями. Однак, консультування з бізнесом щодо конкретних посад так і не стало доброю традицією.

Бізнес дуже сподівався на Угоду про асоціацію. Чи виправдалися ці очікування? Багато компаній, правда, відчували ці вигоди ще до підписання завдяки автономному скасування преференцій, що дозволило їм збільшити обсяг експорту в ЄС. Зараз можливості є, це факт, і вони збільшуються. Наскільки – залежить від дій як бізнесу, так і уряду. Незважаючи ні на що, багато компаній активно скористалися новими можливостями.

Наскільки активним був уряд? Могло бути і краще. Є, до чого зростає. Головна проблема, над якою треба працювати – це слабка командна робота як всередині Кабінету міністрів, так і в його взаємодії з парламентом.

Чиновники хотіли проводити реформи, але, схоже, більше хотіли в новий уряд.

Сподіваємося, побачимо прогрес після формування нового складу Кабміну.

Каха Бендুকідзе лише пару тижнів тому говорив, що нинішні українські реформи нагадують ситуацію: є завдання вирити траншею, а замість роботи всі збирають нараду і обговорюють, як це зробити, як краще підготуватися і хто за це відповідатиме. А от почати працювати ніхто не поспішає.

Створення інституту бізнес-омбудсмена – це ініціатива ЄБРР, і цій пропозиції вже кілька років. Ми, як бізнес, не могли не підтримати її, особливо враховуючи те, що цей інститут фінансується не з бюджету, а з коштів ЄБРР. У бізнесу є два запитання – наскільки ефективним буде бізнес-омбудсмен і в чому полягатиме його завдання?

Ми не повинні підміняти одні держструктури іншими. Інституту бізнес-омбудсмена не замінить непрацюючу судову систему, не створить якісних умов для бізнесу. А ось при працюючих держaparатах він зможе стати ефективним доповненням, що реально допомагатиме бізнесу.



Делегація Федерації роботодавців України на чолі з Генеральним директором ФРУ Русланом Іллічовим взяла участь у міжнародній конференції «Від трансформації до глобалізації», учасники якої обговорили актуальні тенденції розвитку економічних процесів на континенті і в світі, а також обмінялися національними досвідами проведення ринкових реформ. Конференція, яка проводиться під егідою Президента Республіки Польща Броніслава Коморовського, організована об'єднанням «Роботодавці Польщі» та присвячена 25-й річниці заснування цієї організації.

В рамках конференції Гендиректор ФРУ провів переговори із Головою об'єднання «Роботодавці Польщі» Анжеєм Маліновським в ході яких співрозмовники відмітили високий рівень співробітництва між двома організаціями, які представляють ділові кола України і Польщі. Руслан Іллічов поінформував польського колегу про останні події в суспільно-політичному житті України, зокрема, про початок роботи новообраної Верховної Ради України, і про обрання вже в перший день засідання парламенту нового спікера, а також затвердження Прем'єр-міністра України. Вказані події свідчать про стабілізацію політичного становища в Україні, що вкрай важливо для реалізації економічних реформ, за які послідовно виступають українські роботодавці.

Федерація роботодавців

України напрацювала пакет пропозицій і вимог до уряду, метою яких є захист і подальший розвиток реально-го сектору економіки. «Ми сподіваємося, що стабілізація політичної ситуації сприятиме вирішенню нагальних економічних проблем», – наголосив генеральний директор ФРУ Руслан Іллічов.

У свою чергу Голова «Роботодавців Польщі» Анджей Маліновський запевнив, що польські партнери серйозно налаштовані надавати максимальне сприяння українським колегам у підготовці української економіки до роботи в умовах асоціації України з ЄС, а також по залученню в економіку України польських та європейських інвестицій. Була обговорена ідея проведення навесні наступного року в Києві міжнародної конференції, присвяченої розгляду практичних питань розвитку української економіки в умовах заострення конкуренції на глобальних ринках.

Гендиректор ФРУ Руслан Іллічов провів також робочі зустрічі з керівниками бізнес-організацій Угорщини, Латвії, Казахстану та ряду інших країн. Зокрема, за результатами проведених зустрічей, досягнуто домовленість про початок роботи по підготовці двосторонньої Угоди про співробітництво між ФРУ та Союзом підприємців Угорщини, а також про проведення в Будапешті українсько-угорських переговорів між представниками зацікавлених ділових кіл.

Бізнес має стати головним радником влади при формуванні економічної політики. На цьому наголошується у Зверненні Федерації роботодавців України до парламенту в восьмого скликання, які сьогодні відкрили свою роботу у Верховній Раді. Зазначене звернення ФРУ також направить до Президента України та новообраного Уряду.

«Не зважаючи на позитивні зміни громадянського суспільства, в економіці країни відбулися вкрай негативні трансформації, які за глибиною кризи не мали аналогів за всю новітню історію незалежної України», – йдеться у зверненні ФРУ.

Федерація роботодавців України звертає увагу всіх політичних сил та органів державної влади на те, що за останній рік Україна втратила близько 30% свого промислового потенціалу та більшість традиційних ринків збуту. Крім того, країна отримала катастрофічний дисбаланс платіжної системи та експортно-імпортних операцій. За прогнозами ФРУ, показник ВВП України на душу населення за результатами 2014 року знизиться мінімум у півтора рази і складе не більше 2800 дол. США.

Сьогодні, як йдеться у зверненні ФРУ, Україна має унікальний шанс повністю змінити принципи функціонування держави, впровадити нові підходи до розвитку бізнесу, створити дійсно партнерські відносини між владою та бізнесом для того, щоб забезпечити поступове зростання економіки.

У зверненні ФРУ відзначається, що за проведенням реформ важливо не забути про цілісне розуміння економічної стратегії України. Країні потрібна нова, дієва економічна модель розвитку. Вона, на думку українського бізнесу, має базуватись на принципах конкурентних переваг національної економіки та чіткому позиціонуванню України у світовому розподілі праці. Зі свого боку бізнес-спільнота готова бути ефективним партнером Президента, Верховної Ради та Кабінету Міністрів у розробці та реалізації нової економічної політики та проведенні відповідних реформ.

Бізнес України також вітає підписання політичними силами Коаліційної угоди, яка є позитивним сигналом, в тому числі, і міжнародній спільноті, про прагнення суспільства до злагоди та спільної роботи задля стабільності національної та європейської економіки. Проте, як наголошується у зверненні ФРУ до влади, ця угода не повинна залишитись черговою декларацією. Політики мають взяти на себе всю повноту відповідальності за кожну передбачену ними реформу, адже ціна цих реформ – виживання країни і української нації. Зі свого боку Федерація роботодавців України розпочала моніторинг виконання економічної частини Коаліційної угоди.

Повний текст звернення можна знайти за наступним [посиланням](#).

Федерація роботодавців України започатковує проведення моніторингу виконання економічної частини Коаліційної угоди, яку планують укласти політичні сили новообраного Парламенту. Про це заявив заступник Голови ФРУ Дмитро Олійник під час засідання Ради Федерації, участь у якому взяли більше п'ятдесяти керівників регіональних та галузевих асоціацій бізнесу.

За словами Дмитра Олійника, якщо політики будуть гарантувати виконання положень цього документу, українські роботодавці та іноземні інвестори готові інвестувати суттєві кошти в українську економіку. "Для цього необхідно, перш за все, повернути довіру бізнесу до влади. Останній, у тому числі, необхідно знайти фінансові ресурси для створення "подушки безпеки", яка б гарантувала безпечність інвестицій. Це дозволить вирішити найбільш складні внутрішні проблеми", – зазначив заступник Голови Ради ФРУ.

За оцінками Федерації роботодавців України, це має бути сума у розмірі, щонайменше 20 млрд. дол. США. Ці кошти допоможуть державі повернути заборгованість перед бізнесом, яка станом на початок листопада склала 88 млрд. грн., а також забезпечити баланс соціальних виплат при одночасному суттєвому зменшенні розміру єдиного соціального внеску.

В ФРУ в цілому підтримали проект

коаліційної угоди і відзначили, що у документі врахована значна частина вимог бізнесу до влади. Разом із тим деякі принципові для бізнес-середовища положення так і не були враховані. Крім того, як наголошували в ФРУ, в угоді нічого не сказано про те, хто буде відповідальним за реалізацію її положень, як і не зрозуміло за рахунок яких законодавчих механізмів буде реалізовуватись цей документ.

Федерація роботодавців України зі свого боку використає всі можливі законодавчі інструменти, щоб допомагати реалізувати положення коаліційної угоди.

Нагадаємо, що раніше Федерація роботодавців України у 2015 році планує відкрити представництво в Брюсселі.

«Фактично, це буде посольство українського бізнесу в Євросоюзі», – зазначив Голова ФРУ. За його словами, основними завданнями представництва ФРУ в Брюсселі стане робота над реалізацією угоди про зону вільної торгівлі між Україною та ЄС, залучення європейських інвестицій в Україну та проведення діалогу щодо створення спільного ринку України, Євросоюзу та Євразійського економічного союзу.

«Нам сьогодні критично важливо забезпечити доступ української продукції на ринки ЄС», – зазначив Дмитро Фірташ.



НОВИНИ ФЕДЕРАЦІЇ

ФОКУС ПОДАТКОВИХ РЕФОРМ

Федерація взяла участь у Форумі громадських організацій «Податкова реформа. Фокус – система електронного адміністрування ПДВ: наслідки для бізнесу та альтернативи»

18 листопада 2014 р, за ініціативи цілої низки ведучих громадських організацій країни, в тому числі Федерації роботодавців України, Українського союзу промисловців і підприємців, Ради підприємців при КМУ, Спільки податкових консультантів України, Асоціації платників податків України, Асоціації правників України, Палати податкових консультантів, Торгово-промислової палати та Американська торгівельна палата України, пройшов Форум на тему «Податкова реформа. Фокус – система електронного адміністрування ПДВ: наслідки для бізнесу та альтернативи».

В заході взяли участь більш ніж 500 представників бізнесу, громадськості, експертного середовища, представники Державної фіскальної служби України і Міністерства фінансів України та представники депутатського корпусу, що, безумовно, підтвердило актуальність даного питання. Учасникам Форуму були також і представники Федерації роботодавців автомобільної галузі.

У своєму виступі Неля Привалова, директор департаменту методологічної роботи з питань з питань оподаткування ДФС України, звернула увагу на окремі нюанси вирішення практичних податкових проблем. При цьому в своїх виступах багато експертів зауважують недосконалість вітчизняних податкових норм в сфері електронного адміністрування ПДВ, зокрема щодо ПДВ-рахунків, які, з їх позиції, потребують відміни, та мінусового значення декларацій ПДВ, що також, на їх думку, потребує значного удосконалення. Зокрема, з позиції народного депутата Оксани Продан, ПДВ-рахунки в тому вигляді, в якому вони є, не мають права на існування.

В свою чергу, заступник міністра фінансів України Денис Фудашкін відзначив, що в кожній країні своя модель сплати ПДВ, що безпосередньо залежить від розвитку бізнес-середовища та ін. З позиції Міністерства фінансів, система електронного адміністрування є потрібною. Всі проблеми з ПДВ ця система електронного адміністрування, звичайно, не вирішує, але такі норми Україні потрібні, щоб подолати численні корупційні проблеми, пов'язані із цим податком", - зазначив пан Фудашкін.

В ході Форуму були обговорені науступні питання:

- основні проблеми системи електронного адміністрування ПДВ, що буде введена в дію відповідно до законів України №1621 від 31.07.2014 р. і №1690 від 07.10.2014 р. з 1 січня 2015 року;

- наслідки для бізнесу від реформування у сфері адміністрування ПДВ;
- зарубіжний досвід у боротьбі з шахрайством у сфері ПДВ та альтернативні моделі адміністрування ПДВ.

Перш за все, хотілося б відзначити вражаючу єдність думок і намірів щодо низької якості та відсутності ефективності запропонованої Урядом системи електронного адміністрування ПДВ, що демонстрували українські та зарубіжні експерти, які, в свою чергу, повністю підтримали негативні очікування бізнесу від запровадження такої форми адміністрування податку на додану вартість.

Так, ряд іноземних експертів повідомили учасників Форуму про те, що проблема зловживань в сфері ПДВ турбує не тільки Україну, а й Європейський союз та інші розвинені країни.

Проблеми, з якими стикаються представники фіскальних служб світу ідентичні до українських. Це і існування фірм-одноденок, і податкові каруселі, і удавані податкові операції, фінансове шахрайство, тощо. Що зробив, наприклад, Європейський союз – це з 2010 року переклав обов'язок уплати ПДВ на покупця, одночасно підвищуючи ефективність обміну інформацією між різними державними контролюючими службами, а також узагальнюючи досвід роботи в цьому напрямку та напрацьовуючи стратегічні заходи боротьби з податковим шахрайством, в тому числі в сфері ПДВ. Цікавим



є досвід Китаю, де за підробку ПДВ рахунків та декларацій назначається покарання у вигляді смертної кари.

Що стосується введення ПДВ рахунків, то історія свідчить, по перше, про те, що такі рахунки не є ефективним механізмом у боротьбі з ухиленням від оподаткування в сфері ПДВ. Це підтверджує досвід Болгарії і Азербайджану, де такі рахунки були введені. Болгарія досить швидко відмовилась від застосування цієї ідеї ще в 2007 році. І на сьогоднішній день в світі існує лише одна країна, що застосовує ПДВ рахунки – Азербайджан.

В ході жвавих практич-

них дискусій учасники Форуму дійшли єдиної думки щодо запровадження системи електронного адміністрування ПДВ та введення ПДВ рахунків:

1. значне вимивання обігових коштів (від 8 до 15%), що призведе або до скорочення діяльності, збільшення витрат, призведе до банкрутства окремих підприємств або перехід в тіньову економіку;
2. непрозорість та можливість ручного керування алгоритмом розрахунку суми, яка повинна бути перерахована на ПДВ рахунок, а також відсутність можливості для

платників ПДВ захистити свої права у випадку технічних збоїв в системі електронного адміністрування та несанкціонованого доступу до розрахунку суми податку, на яку платники мають право видати податкові накладні;

3. запровадження солідарної відповідальності продавця та покупця, що призведе до подвійної сплати ПДВ до державного бюджету;
4. можливість списання фіскальними органами коштів зі спецрахунків без жодних судів і без підтвердження заборгованості

перед бюджетом є порушенням 41 статті Конституції і знову є збільшення корупційного тиску на бізнес;

5. «зависання» значної суми від'ємного значення ПДВ, яка залишиться невідшкодованою станом на 1 січня 2015 року, що призведе до суттєвого погіршення діяльності підприємств;
6. 100-відсоткова реєстрація податкових накладних, що не підкріплена технічними можливостями значної кількості платників податків та обсягом операцій;

7. втрата права на податковий кредит по імпортних послугах, отриманих в грудні 2014 року;
8. критерії автоматичного відшкодування ПДВ недоступні для значної частини експортерів, що суттєво поришить експортний потенціал, а відповідно і платіжний баланс країни, що тільки посилить тиск на девальвацію гривні;
9. відсутність достатнього для запровадження цієї системи законодавчого та нормативного інструментарію;
10. відсутність перехідного періоду для технічної апробації та запуску системи електронного адміністрування ПДВ та для отримання повноцінної інформації про зареєстровані в системі «вхідні» податкові накладні.

В результаті, було прийнято рішення направити відкрите звернення учасників Форуму громадських організацій до Президента України, Верховної ради України, Міністерства фінансів та державної фіскальної служби України з вимогою скасувати закони України №1621 від 31.07.2014 р. і №1690 від 07.10.2014 р. в частині введення та функціонування системи електронного адміністрування ПДВ та спільно з експертними групами від бізнесу та громадськості розробити альтернативну модель адміністрування ПДВ.



МАЙБАХ ПОВЕРТАЄТЬСЯ

Водночасно в Лос-Анджелесі і Гуанчжоу компанія Mercedes-Benz представила першу модель відродженого бренду Maybach.

Автомобіль отримав назву Mercedes-Maybach S 600. Нова модель Mercedes на 20 сантиметрів більше порівняно з довгоподібним седаном S-Class. Габаритна довжина «Майбаха» становить 5453 міліметри, а розмір колісної бази дорівнює 3365 міліметрам. Задні двері порівняно з довгообразним S-Class вкорочені на 66 міліметрів і позбулися невеликого трикутного віконця, яке перенесе-

но на задню стійку.

В компанії називають Mercedes-Maybach найтихішим серійним седаном у світі: рівень акустичного комфорту був збільшений навіть порівняно зі звичайними S-Class, а спеціальні елементи, що знижують зайвий шум були додані, в тому числі, в механізми ременів безпеки. Коефіцієнт аеродинамічного опору седана становить 0.26 – стільки ж, як, наприклад, у гібридного спорткара BMW i8.. ◀

ЧОТИРНАДЦЯТИМІСЯЧНЕ ЗРОСТАННЯ РИНКУ ЄС ▷

Ужовтні кількість реєстрацій нових легкових автомобілів в Євросоюзі досягло показника 1,07 млн одиниць, що на 6,5% більше, ніж у жовтні попереднього року. Таким чином, зростання продажів легкових авто в Європі триває вже чотирнадцятий місяць підряд. Про це повідомляє Асоціація «Укравтопром».

Майже всі головні ринки внесли свій внесок у загальноєвропейський зростання реєстрацій, починаючи з Іспанії (+26,1%), Великобританії (+14,2%), Італії

(+9,2%) і закінчуючи Німеччиною (+3,7%). Тільки у Франції зафіксовано незначно зниження реєстрацій в порівнянні з торішнім жовтнем (-3,8%).

За десять місяців поточного року попит на нові автомобілі в ЄС склав 10,65 млн авто, що на 6,1% більше, ніж за аналогічний період минулого року.

З січня по жовтень зростання реєстрацій відзначений на всіх основних ринках Євросоюзу: від 1,4% у Франції, 3% у Німеччині, 4,2% в Італії, 9,5% у Великобританії і до 18,1% в Іспанії.





VW СКОРОТИТЬ ТЕРМІН ЖИТТЯ СВОЇХ МОДЕЛЕЙ ◀

Volkswagen скоротить термін життя своїх моделей з 7 до 5 років. Прискорити цикл поновлення автомобілів було вирішено у зв'язку з мінливими вимогами клієнтів, повідомляє «Autoexpress».

Згідно з новим планом, кожна модель через три роки буде проходити рестайлінг, а на п'ятому році життєвого циклу замінюватися. Чи будуть дотримуватися тієї ж стратегії решта бренди Volkswagen Group - поки не відомо.

Нагадаємо, Volkswagen

підтвердив плани щодо створення бюджетного суббренда. Перша модель, випущена в рамках нового бренду, побачить світ в 2016 році. Як повідомляється, автомобіль буде коштувати не дорожче 10 000 доларів.

Новий бренд буде запущений в Китаї, автомобілі продаватимуться, як в країні-виробнику, так і на інших ринках. Швидше за все, моделі буде розроблені і побудовані спільно з одним з китайських партнерів Volkswagen - можливо, FAW або SAIC.

VW ІНВЕСТУЄ 85 МЛРД ЄВРО У БОРОТБІ ЗА ПЕРШІСТЬ ▷

Німецька група Volkswagen AG, найбільший автовиробник Європи, інвестує 85,6 млрд євро в створення нових моделей, технологій і будівництво заводів в 2015-2019 роках, щоб вийти на перше місце в світі серед автоконцернів.

«Ми продовжуємо інвестувати в майбутнє, щоб стати провідною автомобілебудівною групою як з екологічної, так і з економічної точки зору», - наводяться в повідомленні компанії слова голови правління Мартіна Вінтеркорна.

Середньорічні вкладен-

ня становитимуть 17,1 млрд євро в порівнянні з 16,8 млрд євро в попередньому бюджеті. Дві третини сукупного обсягу коштів (64,3 млрд євро) будуть спрямовані на підвищення економічності автомобілів і екологічно чисте виробництво. Більше половини капіталовкладень (56%) призначаються для Німеччини. Капвкладення становитимуть 6-7% виручки.

Нагадаємо, що у січні-вересні 2014 року Volkswagen скоротив відрив від Toyota, поточного світового лідера за обсягами виробництва, до 72 тис. автомобілів з 227 тис. в 2013 році.



BMW I3 НАЗВАНО НАЙКРАЩИМ ЕКОЛОГІЧНИМ АВТОМОБІЛЕМ ▷

Організатори конкурсу «Зелений автомобіль року» на автосалоні в Лос-Анджелесі назвали чергового володаря першого місця. Цього разу головний приз вперше дістався електромобілю - хетчбеку BMW i3.

У журі конкурсу, організованого виданням Green Car Journal, увійшли телеведучий Джей Лено, президент компанії Ocean Futures Society і син Жака-Іва Кусто Жан-Мішель, а також кілька редакторів Green Car Journal та представники організацій, що займаються розвитком екологічно чистих транспортних засобів.

На перемогу в цьому році претендували також Audi A3 TDI, Chevrolet Impala Bi-Fuel, Honda Fit і Volkswagen Golf.

Електромобіль BMW i3 був представлений влітку 2013 року. Хетчбек побудований на алюмінієвій рамі, на якій

закріплені карбоновий каркас кузова і зовнішні панелі з армованого вуглеволокна пластику. У рух i3 наводиться за допомогою 170-сильного електромотора, що сполучається з одноступеневою трансмісією. Харчується двигун від комплекту батарей потужністю 22 кіловат-години.

Максимальний запас ходу BMW i3 становить 200 кілометрів. За доплату модель можна оснастити 0,65-літровим двоциліндровим двигуном внутрішнього згоряння потужністю 34 кінські сили. Він працює тільки для зарядки акумуляторів і дозволяє збільшити запас ходу до 300 кілометрів.

У 2013 році переможцем Green Car of the Year був гібридний седан Honda Accord PHEV, в 2012-му - бензо-електричний Ford Fusion, а в 2011-му - працює на природному газі версія Honda Civic.



RENAULT ВІДКРИВ НОВИЙ ЗАВОД В АЛЖИРІ ◁

Французький авто-виробник Renault відкрив найбільший автомобілебудівний завод в Алжирі.

Таким чином компанія Карлоса Гона намір боротися зі слабкістю європейського авторинку, зосереджуючи свою увагу на територіях, що раніше вважалися периферійними - зокрема, в Африці.

Цікаво, 51% акцій нового заводу належать Алжирській народній демократичній республіці. На відкритті заводу алжирський прем'єр-міністр Абдельмалек Селлаль заявив, що «цей завод - вигрешне рішення, як для Renault, так і для Алжиру, і ми маємо намір

розширювати таке партнерство на нашій території».

На заводі в Уед Тлелате збиратиметься модель Symbol. Початкові інвестиції в його запуск склали близько 50 млн. євро, але в середньостроковій перспективі вони, як очікується, виростуть до 800 млн. євро. Нинішня, планова потужність в 25 000 одиниць повинна найближчим часом сягнути 75 000 автомобілів, які мають задовольнити попит на внутрішньому ринку.

Renault також відкрив завод в сусідньому Марокко, з конвеєра якого в 2013 р зійшли 100 000 машин, 90% яких пішли на експорт.

FORD SKOPYCHYE PRYBYTOK ▷

Прибуток Ford Motor Co., другого за величиною автовиробника США, в третьому кварталі 2014 року перевершив очікування ринку, незважаючи на його різке падіння через зростання витрат на розробку і виробництво нових моделей автомобілів.

Як повідомляється в прес-релізі Ford, чистий прибуток компанії в липні-вересні скоротився до \$ 835 млн, або \$ 0,21 у розрахунку на акцію, порівняно з \$ 1,3 млрд, або \$ 0,31 на акцію за аналогічний період минулого року.

Прибуток автовиробни-

ка без урахування разових факторів опустився до \$ 0,24 на акцію з \$ 0,45 на акцію роком раніше. Виручка Ford знизилася на 0,9% - до \$ 34,9 млрд.

Продажі в автомобільному сегменті впали на 3,2%, до \$ 32,8 млрд. Аналітики, опитані FactSet Research, в середньому прогнозували скоригований прибуток Ford на рівні \$ 0,19 на акцію при виручці від продажу автомобілів в \$ 33,4 млрд.

Доподатковий прибуток автовиробника в минулому кварталі впав до \$ 1,2 млрд із \$ 2,6 млрд роком раніше.



TOYOTA OCHIKUE REKORDNIY RICHNIY PRYBYTOK ◁

Найбільший японський автовиробник Toyota Motor Corp., що входить до трійки світових лідерів, очікує рекордний чистий прибуток другої фінансовий рік поспіль: у середу оцінка чистого прибутку за 12 місяців, що завершуються 31 березня, була підвищена на 9% - з 1,78 трлн ієн до 2 трлн ієн (\$ 17,5 млрд).

У 2014 фінроці Toyota отримала рекордний чистий прибуток у 1,82 трлн ієн (майже \$16 млрд).

Крім того, компанія поліпшила прогнози річного операційного прибутку і виручки завдяки ослабленню курсу ієни, що подешевшала до мінімуму за майже сім років в парі з долларом США на тлі грошово-кредитних стимулів Банку Японії.

Як говориться в звітності Toyota, в липні-вересні (другий квартал 2015

фінроку) чистий прибуток зріс на 23% - до 539,1 млрд ієн (\$4,73) з 438,4 млрд ієн (\$3,85 млрд) за відповідний період роком раніше. Аналітики, опитані японським агентством QUICK, в середньому очікували показник на рівні 501,2 млрд ієн (\$4,4 млрд).

Операційний прибуток збільшився на 11,3% - до 659,22 млрд ієн (\$5,8 млрд) при консенсус-прогнозі в 650,7 млрд ієн (\$5,7 млрд).

В минулому кварталі компанія продала 2,235 млн автомобілів, що збігається з показником за липень-вересень минулого року. У тому числі в Японії реалізація машин скоротилася на 9% - до 524 тис, в інших країнах Азії - на 4,2%, до 369 тис. При цьому постачання до Північної Америки виросли на 12,5% - до 685 тис автомобілів, в Європу - знизилася на 3,3%, досягнувши 207 тис.

SEAT ЗБИРАЄТЬСЯ ПІТИ З РОСІЙСЬКОГО РИНКУ ▷

Seat припинить продажі машин в Росії з 1 січня 2015 року. Головними причинами такого рішення в компанії називають зниження попиту на недорогі авто і різку девальвацію рубля.

Як повідомляє видання «Коммерсант», компанія вже почала скорочувати дилерську мережу і персонал. Однак при цьому в Seat пообіцяли виконувати всі зобов'язання перед дилерами, клієнтами та співробітниками.

Водночас представники авторинку сходяться на думці, що під час росту кредитних ставок і падіння курсу рубля

імпортувати машини стає невигідно. Зокрема віце-президент ГК «Автоспеццентр» Володимир Моженков зазначив, що найбільша небезпека навісла над брендами без локалізованого виробництва з погано розвиненою дилерською мережею.

Seat став другою компанією, яка в прийняла рішення покинути РФ. В серпні з Росії пішов бренд Dodge, збут якого обчислювався десятками штук. Крім цього, за неофіційними даними найближчим часом можуть бути згорнуті продажі Fiat.



АВТОВИРОБНИКИ ПОПРОСЯТЬ МЄДВЕДЄВА ПРО ЗАХИСТ ГАЛУЗІ ◁

Вкінці листопада прем'єр-міністр Дмитро Медведєв проведе в Набережних Челнах нараду з питань розвитку автопрому. Про це «Відомостям» розповіли люди, близькі до трьох російських автовиробників. Повістка готується Мінпромторгом, але коло питань міністерство вже попередньо обговорило з автовиробниками в минулий четвер. Автовиробників цікавлять три теми: держпідтримка ринку, експорт та розробка нової стратегії розвитку автопрому.

Особливо компанії хвилює тема утилізації автомобілів. Вони пропонують продовжити її аж до трьох років. Це забезпечить ринок від обвалення і допоможе довгостроковому плануванню, пояснюють співрозмовники «Ведомостей».

Автовиробники хотіли б оновлен-

ня стратегії розвитку автопрому до 2020 року, підписаної чотири роки тому. Вона розроблялася в умовах зростаючого ринку, тому цільові показники втратили актуальність. Крім того, потрібно розуміти стратегію держави після 2020 року. До цього часу завершиться дія угод про промислове складання автомобілів і компонентів. Учасники ринку згодні з тим, що поточна стратегія вичерпала себе: вона передбачає стійке зростання ринку аж до 2020 року, але з 2013 року продажі падають. До 2020 року, відповідно до стратегії, в Росії буде продано 3,45 млн легкових авто, але з урахуванням поточної ситуації продажі в кращому випадку, за даними аналітиків, складуть 3,1 млн шт. Окрім того, стратегією передбачення розширення існуючих виробництв, що тільки підсилить дисбаланс на ринку.



ВІТЧИЗНЯНИЙ АВТОПРОМ

ЗДИВУВАТИ УСІХ

Один з найбільших автовиробників країни вирішив зосередити свою увагу на торгівлі та обслуговуванні автомобілів з пробігом. Експерти та конкуренти не розділяють оптимізму «Богдану», вважаючи таку стратегію корпорації шкідливою та ризикованою

За матеріалами "ЛІГАБізнесІнформ"

Зпочатку року дилерам вдалось продати в чотири рази більше авто з пробігом, ніж нових авто. Корпорація «Богдан» очікує, що у п'ятирічній перспективі ринок автомобілів з пробігом значно перевищить ринок нових легкових авто. Виходячи з цього прогнозу, компанія коректує структуру свого бізнесу.

«Ми розраховуємо, що він продовжить рости, в першу чергу, за рахунок імпорту», - пояснює директор зі стратегічного маркетингу корпорації «Богдан» Михайло Сокол. За підрахунками корпорації, до 2019-го річний обсяг ринку уживаних автомобілів в Україні складе близько 1 млн одиниць. «Імпорт зараз практично на нулі через законодавчих обмежень, які в процесі інтеграції України в Європу мають бути усунені», - зазначив топ-менеджер корпорації.

Як приклад Сокол приносить досвід Польщі, в якій за рік після вступу до ЄС імпорт авто, що були в користуванні, різко виріс з 36 тис. штук (при 5-відсотковій ставці мита) в 2003-м до 828 тис. в наступному році (при нульовій митній ставці на імпорт авто з пробігом).

«За нашими оцінками, 80% доходів повинні складати перепродаж і обслуговування автомобілів, і тільки 20% - продаж нових, - говорить пан Сокол. - Якщо раніше продажі нових авто були основним джерелом доходів усіх автоцентрів, то тепер ситуація змінюється».

«Богдан» уже ого-

лосив, що виділить новий бізнес в окрему організацію. Зараз компанія відпрацьовує основні бізнес процеси, необхідні для продажу та обслуговування автомобілів з пробігом в деяких підрозділах корпорації. Згодом така система запрацює у всій мережі дилерських центрів компанії.

«Це великий шматок ринку, який треба налагоджувати, починаючи з перевезення авто з аукціонів в Україну. Система повинна бути відпрацьована, щоб не вийшло так, що зборони знімуть, ринок збільшиться, а процедура не працює», - резюмує Михайло Сокол.

Чи буде хтось, крім «Богдана», займатися прямим імпортом автомобілів з пробігом з Європи, спрогнозувати складно. Наприклад, директор з маркетингу групи компаній АІС Сергій Боровик вважає, що такий сценарій можливий.

Керівник департаменту комунікацій компанії «Єврокар» Олена Чепіжко стверджує, що зараз немає передумов для різкого зростання продажів автомобілів, що були в користуванні за рахунок імпорту і компанія не планує цим займатися. «У плани компанії на найближчі кілька років не входить якийсь відгалуження бізнесу, в тому числі і відкриття напрямку продажів та обслуговування автомобілів з пробігом», - вважає пані Чепіжко.

Вона запевняє, що підписання Угоди



про асоціацію з ЄС не зможе вплинути на ситуацію кардинально. «Дійсно, відповідно до Угоди про зону вільної торгівлі мита на всі автомобілі, в тому числі з пробігом, підпадають під лібералізацію протягом 10-річного перехідного періоду (зниження на 1% щорічно). Важливо розуміти, що основним заборонювальним бар'єром для вживаних авто в Україні є акцизи та збір за першу реєстрацію, де діють підвищувальні коефіцієнти залежно від віку. Виходить дуже пристойна сума», - відзначає менеджер «Єврокару».

Не схвалюють прагнень «Богдану» і в корпорації

УкрАвто. «Компанія не поділяє настроїв колег, які мають намір акцентувати зусилля на розвитку бізнесу автомобілів з пробігом. Те, що пропонують прихильники автомобільного секонд-хенду, веде нашу країну в нікуди. Політика підтримки імпорту автомобілів з пробігом - це грабіж бюджету країни, руйнування нашої економіки і пряма загроза життю та здоров'ю наших громадян як через підвищену небезпеку на дорогах, так і через істотне забруднення навколишнього середовища викидами старої техніки», - заявили кореспонденту ЛІГАБізнесІнформ в прес-службі корпорації.

На фото: 80% угод на вітчизняному ринку авто з пробігом здійснюється через перекупників або напряму між власником та покупцем

За словами керівника відділу продажів комісійних автомобілів компанії «НІКО Менеджмент» Сергія Іванченка, передумов для зростання ринку автомобілів з пробігом немає. Ціни на вторинному ринку знизилися, але не суттєво. Ринок насичений автомобілями переселенців з Донбасу, але низька купівельна спроможність населення не дозволяє цьому сегменту зробити ривок. На його переконання, більшість офіційних дилерів зроблять ставку на продажі нових авто, тим більше, що перед багатьма з них стоїть важке завдання звільнити склади для модельного

ряду нового сезону.

За даними Асоціації дилерів автомобілів з пробігом, перекупники здійснюють 30% всіх угод на ринку, приватні особи - 50%, на комісійні майданчики припадає близько 20%.

«Займатися бізнесом на авто з пробігом дилерам менш вигідно і набагато складніше, ніж торгувати новими машинами. Ризики тут набагато вищі», - пояснює гендиректор інформаційно-аналітичної групи Autoconsulting Олег Омельницький.

ВІЧНА УТИЛІЗАЦІЯ

Здається, російські автовиробники сподіваються на те, що програма утилізації авто не закінчиться ніколи

За матеріалами: "Коммерсантъ"

Нissan став другою великою компанією, окрім «АвтоВАЗу», яка зважилась продовжити продажі автомобілів в рамках програми державної підтримки автомобільної промисловості. Компанія прийняла рішення продовжити умови програми, в рамках якої при утилізації або здачі в trade-in старої машини покупець отримує знижку на нову, до кінця листопада, хоча раніше планувалося, що вона буде діяти тільки до 31 жовтня.

Аналітики ринку не певні того, що автовиробники продовжують продажі акційних авто на свій страх та ризик. Джерела видання переконані, що провідні автомобільні компанії отримали певні не публічні гарантії того, що уряд зважиться на продовження державної підтримки і виділить додаткові кошти понад запланованих 10 млрд руб., яких, за попередніми оцінками, не вистачить на те, щоб покрити попит на

нові авто.

Представник компанії Nissan Роман Скольський пояснив виданню, що міра підтримки виявилася «дуже успішною» і, ґрунтуючись на досягнутих результатах і спостерігаючи «реальний інтерес» з боку клієнтів, Nissan і Datsun прийняли рішення продовжити програму на місяць.

При цьому ряд автоконцернів вже зіткнувся з тим, що попит покупців на машини зі знижкою перевершує заплановану пропозицію. «АвтоВАЗ», який більше за всіх виграв від перезапуску федеральної програми, змушений був припинити прийом нових заявок на покупку автомобілів з «утилізаційної» знижкою. Неофіційно це пояснювалося тим, що компанія вичерпала свою умовну квоту у 2 млрд руб. Згодом компанія відновила продажі. Джерела «Коммерсантъ» впевнені, що подібне не відбулось би без заздалегідь обговорених з державою умов по поверненню знижки на придбані авто. Однак, жодної офіційної про продовжен-

ня програми утилізації поки не надходило. Нагадаємо, що 21 вересня голова міністерства промисловості і торгівлі Денис Мантуров заявляв про те, що продовження програми можливе не раніше 2015 року.

Nissan приєдналась до програми утилізації 16 вересня, коли стало зрозуміло, що компанії не вдасться самостійно побороти падіння продажів. У вересні продажі Nissan щодо того ж місяця минулого року впали на 21%, до 11,8 тис. машин (аналогічний показник для серпня становив 5% - 11 тис. авто).

Директор автомобільного напрямку PricewaterhouseCoopers Сергій Литвиненко вересневий спад продажів Nissan пояснює виходом з ринку моделей Note і Tiida, а також тим, що частина нових моделей тільки виводяться на ринок. За даними самої компанії, з моменту запуску програми і до кінця жовтня по програмі було продано близько 3 тис. машин Nissan і більше 1 тис. авто Datsun.

ПРОКЛЯТТЯ АВТОВАЗУ

Мрії Renault-Nissan про третє місце в рейтингу найбільших світових автовиробників можуть бути поховані під суворими російськими реаліями та безрадїсними перспективами ринку Російської Федерації

За матеріалами: "Коммерсантъ"



План генерального директора Renault-Nissan Карлоса Гона зробити французько-японський альянс одним з трьох найбільших світових автовиробників до 2016 року може бути зірваний, якщо найбільший автовиробник Росії, АвтоВАЗ, не встигне відновитися від останнього падіння ринку.

Гону знадобилось на три роки більше, ніж очікувалося, щоб отримати повний контроль над АвтоВАЗом, через що Renault-Nissan не зміг отримати «свого шматочка пирога» від зростання продажів в Росії в 2011-2013 роках. У 2011 році Гон передбачив, що до 2016 року альянс Renault-Nissan-АвтоВАЗ буде мати 40-відсоткову частку ринку Росії, який зростає до 4 млн нових легкових авто.

Незважаючи на те, що завершити угоду з АвтоВАЗом вдалось лише в цьому році, Гон і досі певний того, що його розширений альянс може продавати 4 з 10 нових автомобілів, проданих у Росії до 2016 року. Щоправда, навіть найоптимістичніші аналітики сумніваються в тому, що продажі в Росії в найближчі два роки зможуть подолати позначку в 4 млн одиниць, тим більше, що в поточному році на фоні проблем в економіці загальний обсяг продажів може знизиться на 10 відсотків (до 2,5 млн шт.).

На додачу до цих труднощів, продовжується зниження попиту на моделі Lada. Після трьох років роботи і більше 2 млрд євро інвестицій з боку партнерів по альянсу в АвтоВАЗ, частка ринку Lada опустилася до 15,7% у 2014 році (з 23,6% у 2011 році).

Гон прогнозував в 2011 році, що до 2016 року Lada займе чверть ринку. Але, з тих пір,

він переглянув свій прогноз і опустив очікувану «частку» до 20%. Для порівняння, в 1998 році авто Lada домінували на російському ринку. За деякими оцінками, бренд займав до 90% ринку нових легкових авто.

«Альянс Renault-Nissan завжди говорив, що він матиме 40-процентну частку на автомобільному ринку Росії. На даний момент, група (Renault, Nissan і Lada) має приблизно 30 відсоткову частку ринку. Ми запустили багато нових продуктів, і ми на шляху до реалізації наших цілей в Росії, які залишаються в силі», - заявив Гон в інтерв'ю Automotive News Europe.

Невиконання плану в Росії до 2016 може мати ефект доміно, який призведе до того, Renault-Nissan не зможе досягти своєї мети щодо входження в глобальну трійку автовиробників до 2016 року.

Renault-Nissan-АвтоВАЗ хоче обігнати Toyota, Volkswagen Group або General Motors, які планують продати більше 10 млн автомобілів або більше по всьому світу в цьому році. Для порівняння, Renault-Nissan продав 8,26 млн автомобілів торік.

Модернізація АвтоВАЗу також відстає від графіка, тому що його величезний завод в Тольятті, який Fiat створив в 1960-і роки в рамках масивної передачі технологій СРСР, використовується не повністю. Неефективний завод вносить свій внесок у поганий фінансовий результат компанії. Згідно з переконаннями пана Гона, компанія вже розпочала впровадження агресивного плану дій.

У грудні минулого року ще до закриття угоди з АвтоВАЗ-

Зом Гон, який є головою правління автовиробника, наполіг на тому, що посаду CEO повинен зайняти Бо Андерссон. Останній став першим неросійським директором АвтоВАЗу в історії компанії. Раніше Андерссону вдалось вдихнути життя в іншого великого російського автовиробника, Групи ГАЗ. Компанії вдалось-таки вибратись з багаторічних збитків шляхом припинення виробництва автомобілів під маркою «Волга», зосередившись на виробництві комерційних автомобілів і на виконанні робіт для Daimler, GM і VW Group. Він також скоротив кількість робочих місць. До відродження ГАЗу, Андерссон провів 22 роки в GM на посаді глобального директора з продажу. Працівники АвтоВАЗу кажуть, що Андерссон, колишній офіцер шведської армії, що має репутацію людини, яка звикла приймати жорсткі рішення, розпочав роботу одразу по приїзді. «АвтоВАЗ помінявся більше за шість місяців під управлінням Андерссона, ніж за попередні п'ять років», - вважає Х'ю Десмарчелієр, виконавчий віце-президент АвтоВАЗу, який відповідає за виробництво автомобілів і ланцюг поставок.

Десмарчелієр, французький інженер, який розпочав свою роботу в Тольятті в 2009 році, через рік після того як Renault придбав свої першу 25-процентну частку в АвтоВАЗі. Виробничі потужності компанії, розраховані на виробництво 800 тис. легкових авто на рік, зараз, в кращому випадку, завантажена лише 63%. Це значно нижче рівня



беззбитковості, який, за розрахунками експертів, коливається в межах від 70% до 80%. Тому першим великим кроком Гон став запуск виробництва моделей Renault, Nissan і Datsun, незважаючи на те, що останні складають потужну конкуренцію для Lada в нижньому ціновому сегменті ринку.

Андерссон дуже добре розуміє завдання які були поставлені Гоном. «Я розумію що ми не конкурентоздатні, і я працюю 7 днів на тиждень для того, щоб це підприємство зрозуміло, які проблеми чекають нас попереду», - сказав Андерссон Automotive News Europe. Один із способів, якими він доносить цю інформацію, це ранкові зібрання.

На фото: Бо Андерссон та Вінсент Кобе, CEO Datsun, ставлять свої підписи на першій моделі on-Do, що зійшла з конвеєру заводу в Тольятті в липні цього року

Щодня о 6:45 він збирає всіх менеджерів АвтоВАЗу. Кожен менеджер має можливість за три хвилини розповісти про проблеми, з якими він зіткнувся і запропонувати вирішення цих проблем. Менеджери швидко звикли до цього відомого у світі методу проведення зібрання і вважають його надфективним. «АвтоВАЗ, хронічний розтратник коштів, раніше місяцями готував казкові сценарії, які ніколи не приводилися в дію, і ніхто ніколи за це не відповідав», - вважає один з керівників компанії.

Андерссон прагне, щоб АвтоВАЗ досяг операційної беззбитковості в цьому році після втрати 161 млн євро в минулому році. Він

також хоче, щоб компанія генерувала позитивний грошовий потік після того як витратила 400 млн євро в минулому році. Довгострокова мета АвтоВАЗу: досягнення маржі в розмірі 6 відсотків до 2016 року, що трохи вище, ніж цілі поставлені для Renault Group.

Експерти переконані, що Андерссону, швидше за все, вдасться вивести завод з кризи. Йому, наприклад, буде набагато простіше максимально завантажити виробничі потужності. Для того щоб добитися подібного результату коли він працював на ГАЗ, йому треба було знайти нових покупців та нові ринки збуту готової продукції. АвтоВАЗ же може розраховувати на контракт

ти партнерів по альянсу. Завод вже виробляє 4 моделі для Renault-Nissan. Найстаріша лінія Тольятті виробляє малолітражний седан Datsun on-Do і на початку наступного року почне виробляти малолітражку хетчбек Mi-Do. Ці моделі ділять конвеєр з Lada Granta і Lada Kalina. За інформацією наданою виробником, очікувана потужність цієї складальної лінії становить 850 одиниць на день.

На сучаснішому обладнанні з квітня 2013 року завод виробляє автомобілі на платформі В. Це, наприклад, моделі Largus, семимісний Dacia Logan MCV, друге покоління Sandero хетчбек і седан Logan (які для російського ринку виробляються під брендом Renault), а також Nissan Almera. Щодня, за даними компанії, з конвеєра сходять 930 авто на платформі В.

Згідно з планом, який поставив перед компанією її генеральний директор, рагальна кількість авто вироблених за день повинна сягнути 1 150 одиниць до кінця цього року, а вийти на повну потужність, 1400 одиниць в день, завод повинен рік потому. Цей показник повинно забезпечити виробництво двох нових кросоверів під маркою Lada, які були показані на автошоу в Москві в серпні. Протягом двох років, АвтоВАЗ планує випуск ще двох інших моделей - седана Lada Vesta (2015 рік) і його хетчбек варіанту (у 2016 році).

Vesta і X-Ray стануть першими серійними авто від Стіва Маттіна, ди-

зайнера британського походження, який приєднався до Лади в 2011 році. Завдяки додатковим моделям, фінансовий директор АвтоВАЗу очікує, що завод в Тольятті працюватиме на повну потужність вже в 2016 році.

Поряд зі збільшенням рівня виробництва, Андерссон почав скорочувати персонал. В кінці 2013 року колектив АвтоВАЗу налічував більше 66 тис. осіб. «До кінця року ми повинні скоротити до 52 500 чоловік», - поділився планами директор з персоналу АвтоВАЗу. Скорочення, перш за все, очікує адміністративних працівників, 10 тисяч яких залишаться без роботи до кінця цього року. Нагадаємо, що це не перше скорочення працівників у компанії. Шість років тому, коли Renault розпочав роботу з АвтоВАЗом, штатний розклад компанії налічував більше 106 тисяч осіб.

Андерссон знає, що трансформація не буде швидкою або легкою, тому що АвтоВАЗу не вдавалось виконати вимоги, які ставить ринок для автомобілебудівної галузі. Наприклад, вже багато років компанії не вдається покращити якість виробництва, деякі проблеми залишаються без вирішення більше 20 років. «Тут роботи має бути зроблено багато роботи, і я повністю відданий цій справі», - на завершення каже Бо Андерссон, додаючи, що він не приєднався до АвтоВАЗу не заради грошей. Він прийшов, щоб весело провести час: «І, повірте мені, я тут дуже сильно веселюся».



СВІТОВИЙ АВТОПРОМ

ТАЄМНИЦІ ПАРИЖУ

Автосалон у столиці Франції, як і інші виставки схожого масштабу, цікавий тим, що дозволяє зазирнути за лаштунки світової автомобілебудівної індустрії

За матеріалами: "Коммерсантъ"

Паризький автосалон, який кожні два роки гостинно відкриває свої двері для автолюбителів усього світу, бере свій початок з далекого 1898 року. Тоді, за словами істориків, більшість відвідувачів приїжджали на виставку ще на конях. Сьогодні за 14 євро на день кожен бажаючий має можливість не лише побачити приголомшливі уяву презентації новітніх авто, а й протестувати електрокари, «поганяти» на спортивних симуляторах, а ще посидіти в салоні автомобіля майбутнього, адже на паризькій виставці вже зараз можна доторкнутися до автомобіля, який виїде на автостраду тільки в 2020 році. Цього року на шоу були представлені 265 марок з 18 країн світу, про деякі з них ми розповімо вам сьогодні.

Бадьорі заяви топ-менеджерів найбільших автомобільних брендів про те, що європейська економіка знову на підйомі і попит на машини зростає, які ми чули рік тому на Франкфуртському салоні і навесні в Женеві, опустились до рівня стриманого оптимізму. Так, продажі авто в ЄС ростуть чотирнадцять місяців поспіль. Так, економіка Єврозони не скотилась в рецесію, як прогнозували деякі песимісти. Але продажі нових авто навряд чи дотягнуть до прогнозованих. Всі, здається, очікували, що нинішній сезон продажів виявиться більш успішним.

Мабуть, найбільш відкрито ці настрої висловив президент Mazda Motor Europe Джефф

Гайтон. «Звичайно, падіння європейської економіки вже не настільки глибоке, як ще пару років тому, але воно є, і зараз, мабуть, найгірші за 20 років часи на ринку. Причому ми бачимо і певний вплив українських подій. Звичайно, цей фактор не головний, але він позначається на настроях клієнтів: в цілому ряді країн, включаючи Німеччину, рівень впевненості споживачів знижується. Відповідно, і автомобільний ринок знаходиться в нестабільній ситуації», – заявив він кореспонденту видання «Автопанорама».

Керівники провідних автомобільних гігантів розраховують, що рано чи пізно економічна ситуація покращиться, а геополітичні проблеми відійдуть на другий план. Наприклад, Осаму Масуко, голова ради директорів Mitsubishi Motors Co., обговорюючи ситуацію на російському ринку пояснює: «У нас є завод в Калузі, і ми маємо намір підтримувати там виробництво. Так, у країні сьогодні непрості часи, але досвід показує, що вони пройдуть. Тому нинішній етап ми розглядаємо як період підготовки до чергового зростання, їм потрібно скористатися і зайняти стратегічні позиції для нових наступів».

Підхід, здається, досить раціональний і по-східному мудрий. Якщо ж оцінювати експозиції Паризького автосалону через призму майбутніх битв за покупців, то виставка дала чимало поживи для аналізу та розуміння того, як стане розвиватися світовий автотрим в найближчі роки.



Одним з основних трендів нинішнього мотор-шоу можна назвати продовження вже дещо набридлого та застарілого прагнення автовиробників вивести на ринок ще більше моделей сегменту SUV. Причому не стільки позашляховиків, скільки кросоверів і навіть псевдокросоверів. За своєю суттю, це звичайні міські авто, які лише ззовні демонструють свої позашляхові властивості. Однак, це чомусь не зупиняє фантазію виробників авто. Звичайно, попит породжує пропозицію. Можливо, покупці не готові купувати технічно складні та дорогі позашляховики. Як наслідок, бренди породжують субкомпактні автомобілі, які мають хоч найменший шанс зайняти своє місце в цій ніші.

Типовий зразок такого підходу - концепт Citroen C1 Urban Ride. Це звичайний «малюк» C1, який раптом став схожий на кросовер. Накладки по всьому периметру кузова, змінений бампер, досить агресивні «протитуманки», більший кліренс просто змінили «донорську» версію. І хоча цей експонат був покликаний тільки оцінити потенційний попит клієнтів, ми майже впевнені, що він потрапить і на конвеєр.

У боротьбу за гаманець європейських містян вступає ще один «паркетник» - Fiat 500X. Правда, оскільки він створений на одній базі з Jeep Renegade, цей «італієць» в одній зі своїх модифікацій буде мати повний привід і, відповідно, здатний їздити там, де немає асфальту.

За тих же покупців, які збираються відвідувати своїх бабусь за містом, боротимуться ще два японських авто - Suzuki Vitara і Honda N-RV. Перша аж ніяк не є спадкоємицею популярної на пострадянському просторі Grand Vitara, це інша модель, створена на іншій платформі. Проте, наскільки між ними глибока різниця, можна судити хоча б по тому, що нова модель створена для конкуренції з такими «малюками», як Nissan Juke, Opel Mokka, Peugeot 2008. Що ж стосується автомобіля Honda, то і її назва на слуху - така модель була знята з виробництва в 2006 році. Однак, тепер бренд вирішив її відродити, і прототип для європейських ринків представили в Парижі.

Баталії за покупців, напевно, розвернуться і в сегменті більш серйозних SUV. У столиці Франції кожен міг знайти щось для себе у цьому класі. Це і нові Kia Sorento, Volvo XC90, Land Rover Discovery Sport і BMW X6. Кожен з них претендує на хороші продажі. Кожен пропонує своїм майбутнім власникам унікальні відчуття від керування. Наприклад, Sorento в своєму третьому поколінні посправжньому замахнувся на суперництво з преміальними однокласниками - «кореець» став більшим, просторішим, з поліпшеним комфортом і керуваністю. Його салон став якіснішим і багатшим, а сам автомобіль буквально нашпигований системами безпеки.

Незважаючи на те, що попереднє покоління



XC90 витримало 12 років жорсткої конкуренції, наступне покоління компанія вирішила збудувати «з нуля». Здається, що дизайнери та конструктори вирішили здати в архів усю фордівську спадщину марки і відкрити нову сторінку в історії компанії. Старший віце-президент Volvo Cars Лекс Керссемейкер підкреслив: «Впровадження нової платформи SPA - дуже серйозний ривок для компанії. Ми будемо використовувати її практично для всієї модельної лінійки, включаючи такі машини, як S80, V70, XC70, XC60. Завдяки цьому всі новинки Volvo зможуть позиціонуватися в більш високому класі: якщо досі ми грали на стику масового і преміум-сегментів, то з новими поколіннями своїх автомобілів абсо-

лютно точно зайдемо в «преміум»».

Багато хто визнав проривним і новий Land Rover Discovery Sport. Цей автомобіль, здається, уособлює кардинальне оновлення старого британського бренду. Представлений в Парижі новачок, створює для себе нову нішу між моделями Freelander і Discovery. Здавалося б, у результаті цього клієнти просто позбудуться більш доступного Freelander. Однак Енді Госс, директор Jaguar Land Rover з глобальних продажів, поспішає заспокоїти: «Вам просто слід дочекатися нового Defender, і ви побачите, наскільки широке поле потреб клієнтів він покриє. Адже там буде не один продукт, а ціле сімейство дуже різних версій».

Якщо вам раптом здалось, що в битві альтернативних джерел живлення та силових агрегатів поставлена жирна крапка, то ви помиляєтесь. Здається, позиційна боротьба між гібридами та електрокарами з однієї сторони та двигунами внутрішнього згоряння переходить у гарячу фазу.

Одним з найбільш показових прикладів слід визнати концепт Renault Eolab. Компанія, яка рішучіше всіх в Європі протягом останніх років просувала «чисті» електрокари, тепер представила машину, все-таки використовує двигун внутрішнього згоряння. І нехай його участь буде мінімальною (французи обіцяють витрата палива в обсязі лише 1 л на 100 км), від нього таки залежатиме авто. Це гібрид -

диво сучасних технологій і, можливо, технологій майбутнього - керівники Renault обіцяють зробити масовим продуктом протягом приблизно десяти років.

Цікаво, що про майбутнє суто електричних авто, незважаючи на всі старання Tesla, говорять дуже обережно і стримано. Ось як описує ситуацію на цьому напрямку глава Mitsubishi Motors Co. Осаму Масуко: «Перший i-MiEV ми випустили в 2009 році. Тоді вартість батареї становила 2 млн ієн (більше 20 тис. доларів США на той період), і її заряду вистачало на 160 км. Зараз, через п'ять років, вартість батареї знизилася в три рази, а пробіг становить 200 км. Мета, яку ставить японський уряд, - зниження ціни акумулято-



На фото: для того, щоб представити оновлені та нові моделі компанії, на Паризький автосалон прибув Вінфрід Фалланд, голова ради директорів Škoda Auto

ра в сорок разів від первісної – до 50 тис. ієн. При цьому він повинен забезпечувати пробіг 1000 км. Коли ж буде вирішена ця задача – через десять років або через двадцять, ми не знаємо. Доти будуть домінувати перехідні плагін-гібриди – автомобілі з технологією PHEV. І наша компанія має намір їх просувати».

Зрозуміло, точка зору брендів, які збираються розвивати потенціал двигунів внутрішнього згорання, дещо відрізняється. Вони переконані, що з новими легкими матеріалами, поліпшеною аеродинамікою, ефективнішими трансмісіями та цілим рядом подібних інновацій, традиційні силові агрегати зможуть скласти достойну конкуренцію усім новомодним тенденціям. Енді Госс з Jaguar Land Rover, наприклад, пояснює, що основний сенс плагін-гібридів в тому, щоб знизити рівень шкідливих викидів. «Але з нашими абсолютними новими моторами, запропонованими на седані Jaguar XE, особливо якщо говорити про «молодші» дизелі, ми ці завдання вирішуємо і без гібридних технологій. Звичайно, до часу, визначеного законодавством, ми створимо і їх, але ця робота не проста і не швидка. Навіть притому що компанія щороку витрачає 3,5 млрд фунтів стерлінгів на розробки».

На думку боса європейського офісу Mazda Джеффа Гайтона, навіть у Франції все більше людей розуміє, що електромобілі поки не більш ніж масова мрія, тим більше що й виробництво електроенергії теж не завжди є корисним для довкілля. Що ж стосується плагін-гібридів, які, на думку співрозмовника, особливо активно просувають німецькі концерни, то тут багато лукавства. «У моделі PHEV обсяг бака такий же, як і в звичайній машині, а тому більшість купує їх тільки для того, щоб отримати дотацію від держави або звільнитися від податків, як в Нідерландах, – говорить Джефф Гайтон. – Насправді на таких гібридах електроприводом майже не користуються, а значить, забруднюють атмосферу, як і з ДВС».

ПОЗБУТИСЬ ВОДІЯ

Tesla Motors представила автомобіль Tesla D з автопілотом і системою автоматичного паркування. Водій для цього авто поки що потрібен, але це тимчасовий недолік моделі

Презентація нової моделі відбулася 9 жовтня в Лос-Анджелесі. Потужний повнопривідний варіант відомого в США п'ятидверного електромобіля Model S представив особисто генеральний директор Tesla Motors Елон Маск.

На презентації він заявив: «Цей автомобіль може самостійно перебудовуватися і паркуватися».

І це, за його словами, тільки початок. Компанія обіцяє наділити автопілотом все нові Model S. Складна система датчиків, радарів і спеціального програмного забезпечення дозволяє автомобілю змінювати полосу руху, дотримуватися швидкісного режиму і паркуватися без участі водія. Участь водія в управлінні Tesla D все ще необхідна, але ця модель, на думку оглядачів, істотно

наближає автоіндустрію до тих часів, коли вплив людського фактору на управління транспортними засобами зведуть до мінімуму.

Tesla D – повнопривідна модифікація п'ятидверного електромобіля Model S. «D» в даному випадку означає «dual» – систему двигунів, в якій один двигун відповідає за передні колеса, а інший – за задні. В індустрії дорожніх авто рішення не нове, але Tesla швидко наздоганяє своїх конкурентів, а в деяких питаннях випереджає їх.

Такий варіант силового приводу робить модель більш потужною та швидкісною (наприклад, дозволяє авто розганяється до 100 км/год за 3,2 секунди). До того ж, у Tesla D більш низька витрата енергії. За словами Маска, на одній електричній зарядці Tesla

D проїжджає на 16 км більше за свого попередника.

Tesla D, як і вже знайома багатьом автолюбителям Tesla S, буде оснащуватися датчиками і радаром, які контролюють обстановку на дорозі. Система радарів і датчиків оповіщає про наявність інших машин на трасі, забезпечує екстрене гальмування, допомагає автомобілю тримати задану смугу, якщо водій збивається з курсу. Звичайно, ці ідеї не нові: Ford і Toyota вже використовували схожі системи їх у своїх найдорожчих моделях. Але автопілот Tesla – найсучасніша пропозиція на ринку. Машина вміє перебудовуватися, не створюючи перешкод іншим учасникам руху. При перевищенні швидкості, вона знижується автоматично. Крім того, автомобілі Tesla вміють самостійно паркуватися.

Компанії залишилось вирішити ще одну цікаву проблему. Наразі авто не можуть самостійно підключатися до електромережі. Маск переконує, що компанія активно працює над вирішенням цих труднощів.

Компанія обіцяє, що вже незабаром автомобіль Tesla зможе самостійно під'їжджати до виходу з будинку, поки власник допиває ранкову каву: заряджений та готовий до поїздки.

На жаль, поки що автомобілі компанії доступні невеликому сегменту покупців. Версія Tesla D модельного ряду S коштувати не менше 71 тис. дол. США. За топову версію авто покупцям доведеться викласти більше 120 тис. дол. США.

Машини, які не потребують водія – класика наукової фантастики. Над реалізацією цієї багатообіцяючої моделі працювало не одно покоління інженерів. Прихильники автоматизації управління транспортом очікують різкого скорочення числа аварій, прискорення дорожнього потоку завдяки поліпшенню настрою автомобілістів.

Підвищення рівня автономізації – крок вперед. Але навіть Tesla поки далека від створення повністю автономних машин, визнає Елон Маск в інтерв'ю журналісту телеканалу Fox Business Джо Кенту: «Автопілот, на жаль, поки не дозволяє водію спати за кермом».

Не відстають від Tesla й інші автовиробники. Кілька компаній вже почали дорожні випробування повністю автономних автомобілів в Каліфорнії, де діє найбільш ліберальне законодавство щодо автономних транспортних засобів.

Tesla, як і багато її конкурентів віддають перевагу поступовим

додаванням нових функцій автопілота в автомобілі. Вони вважають такий шлях виправданим. Нові технології автоматичного управління досі вельми дорогі. До того ж, для того, щоб люди змогли їздити в повністю самокерованому авто, потрібні зміни в законодавстві. Здається, однак, що технологічний прогрес не вблаганний, і людство рано чи пізно буде усунуто від управління своїми авто.

Після новини про презентацію нової моделі авто світові медіа розповсюдили повідомлення про те, що Елон Маск і Tesla Motors перевершили очікування інвесторів. Згідно з квартальним прогнозом, компанія очікувала втрати в 1 цент на акцію при виручці в 889 млн доларів США, а поставки повинні були скласти 7800 автомобілів.

Фактично ж компанія отримала 932 млн доларів виручки, поставила покупцям 7785 авто, а прибуток склав 2 центи на акцію. З іншого боку, компанія скоротила прогноз по поставкам на 2014 рік з 35 тис. автомобілів до 33 тис.

Останній лист, який Tesla Motors надіслала інвесторам, здивував усіх: «Ми краще втратимо частину прибутку, ніж введемо на ринок продукт, який не викличе у покупця захвату. Це негативно відіб'ється на короткострокових показниках, але виправдано в довгостроковій перспективі. На світі багато інших підприємств з іншими принципами. Можливо, вони – куди більш вигідний об'єкт для інвестицій. Але Tesla змінюватись не планує. Нас справедливо дорікають нема за недолік попиту, а за нездатність досить швидко наростити виробничі потужності».

Після цієї заяви акції компанії вирости на 5%.

СТАТИСТИКА: ВИРОБНИЦТВО

За даними асоціації "Укравтопром" у жовтні на українських заводах було вироблено 1 475 авто-транспортних засобів, що на 13,5% більше, ніж у вересні (1 299 шт.), однак при цьому на 72,5% менше, ніж у жовтні минулого року (5 372 шт.)

Обсяг виробництва легкових автомобілів за місяць становив 1 142 од., що на 6% більше, ніж у вересні, але на 77% менше жовтневого показника минулого року.

Комерційних автомобілів було вироблено 245 шт., при цьому зростання відзначено і в порівнянні з минулим місяцем, і в порівнянні з торішнім жовтнем – на 29% і 13% відповідно.

Жовтневий показник в частині виробництва автобусів – 88 шт., що на 144% більше результату попе-

реднього місяця, але при цьому на 64% менше підсумків жовтня 2013 року.

За період січень – жовтень в Україні було вироблено 27 590 одиниць автотранспортної техніки, або на 28% менше аналогічного результату минулого року.

Найбільше падіння відбулося в автотобусному сегменті українського автопрому, де за десять місяців було вироблено всього 716 одиниць техніки, що майже на 60% менше торішнього показника.

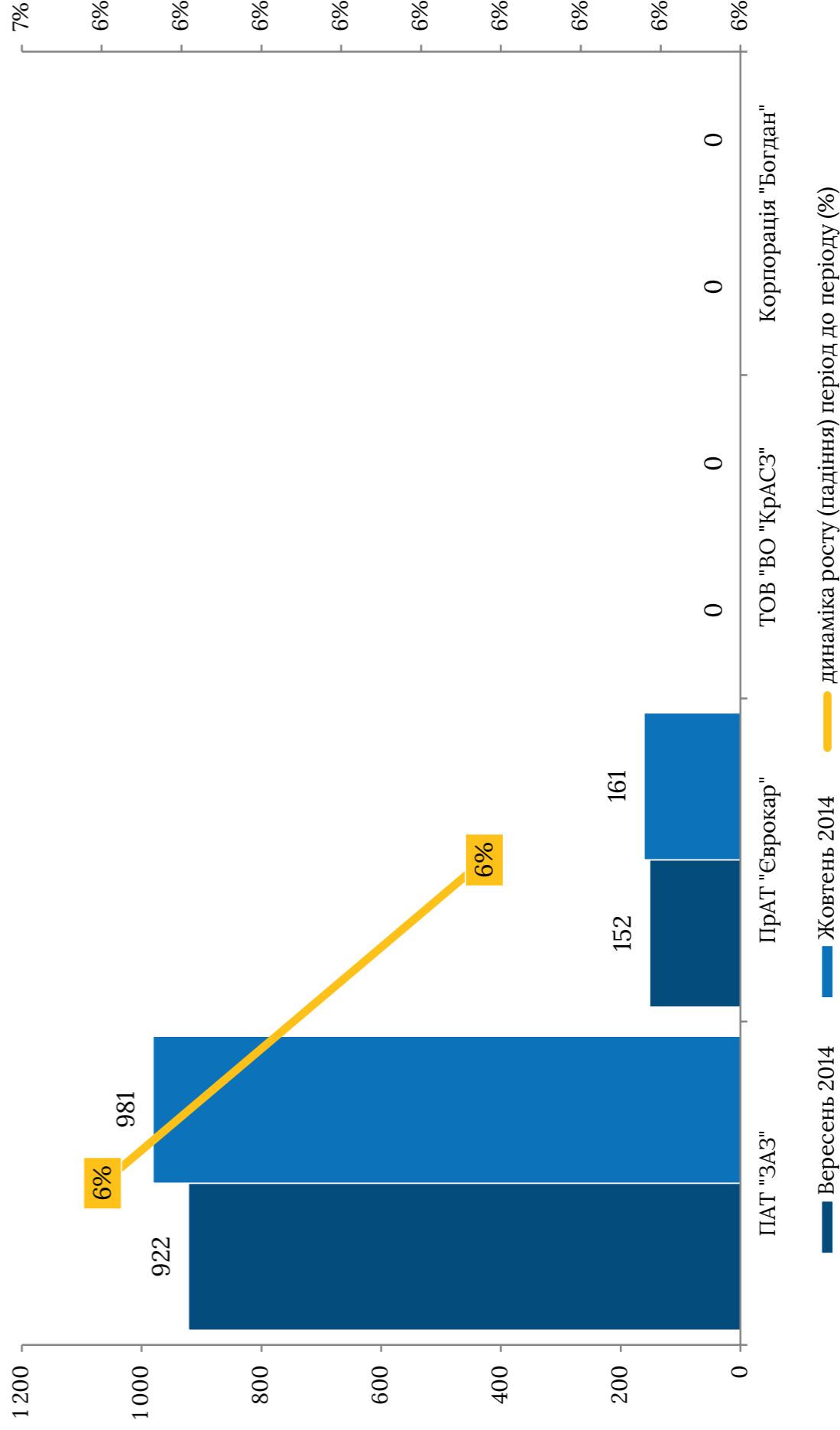
Випуск легкових автомобілів за той же період скоротився на 27% до 25 309 шт.

Виробництво комерційних авто продемонструвало найменше падіння – 0,7 відсотка і становило 1 565 автомобілів.



ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

(Вересень 2014 – жовтень 2014, шт. та % росту період до періоду)

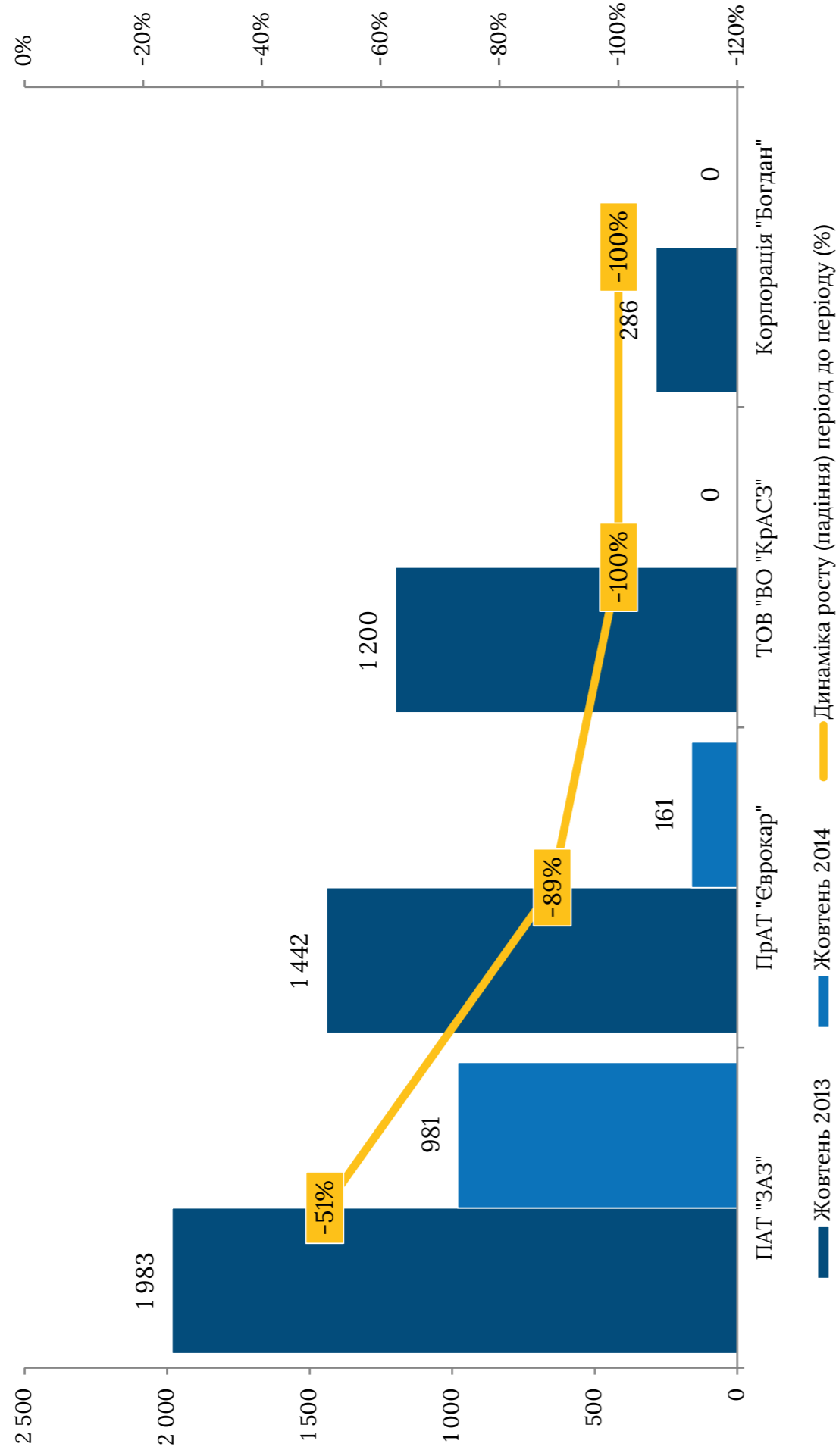


Джерело: Асоціація автовиробників "Укравтопром"



ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

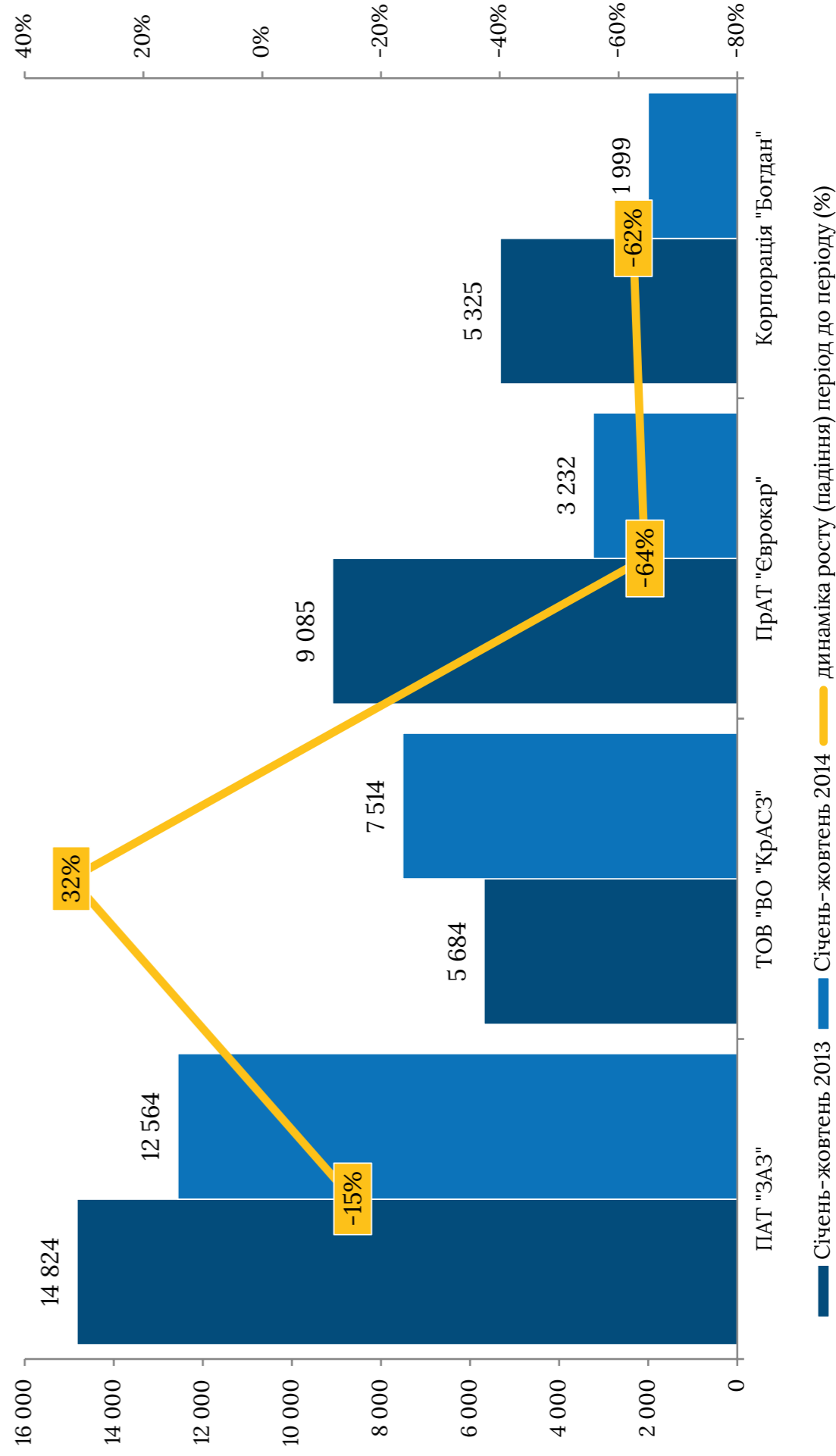
(Жовтень 2013 - жовтень 2014, шт. та % росту період до періоду)



Джерело: Асоціація автовиробників "Укравтопром"

ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

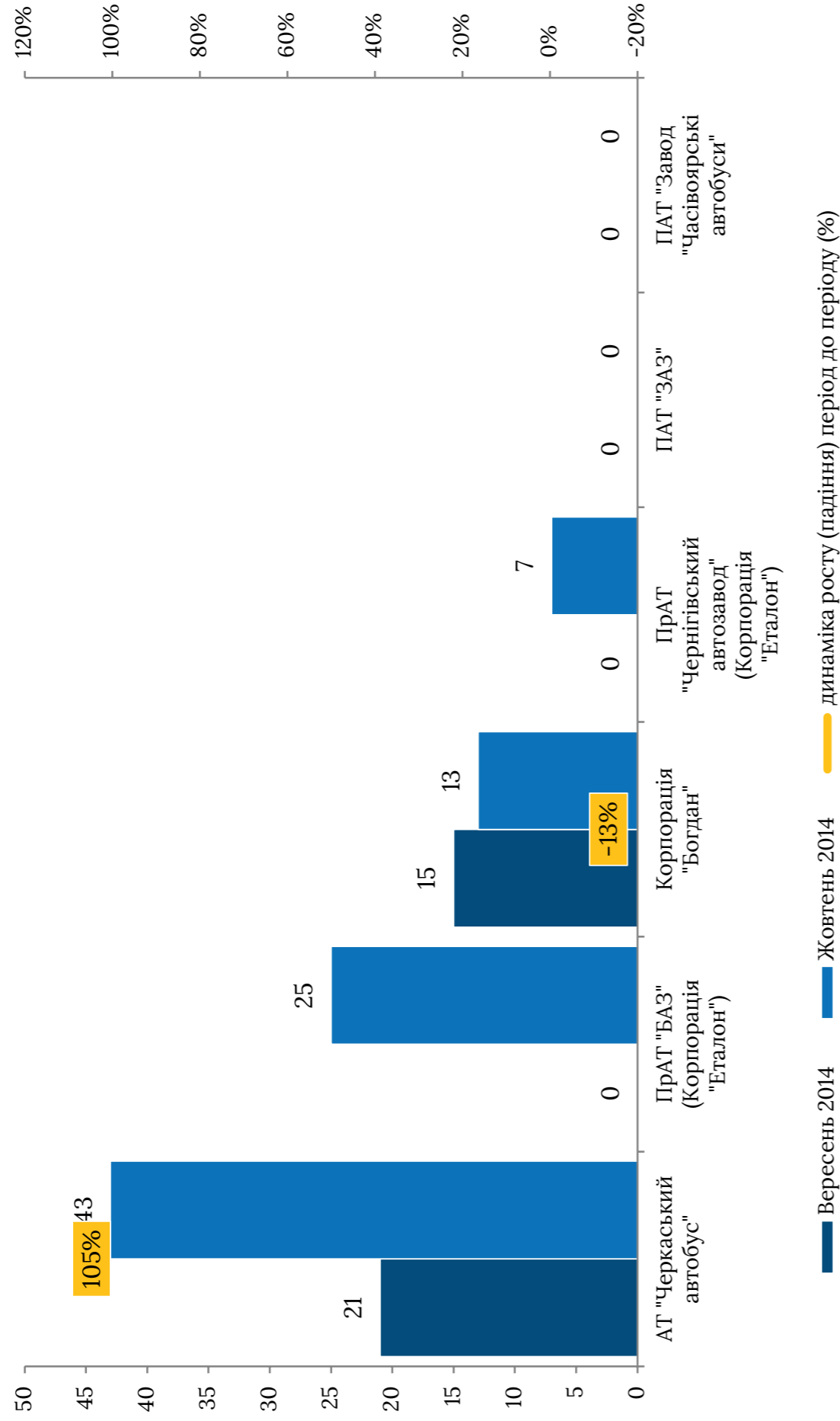
(Січень-жовтень 2013 - січень-жовтень 2014, шт. та % росту період до періоду)



Джерело: Асоціація автовиробників "Укравтопром"

ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

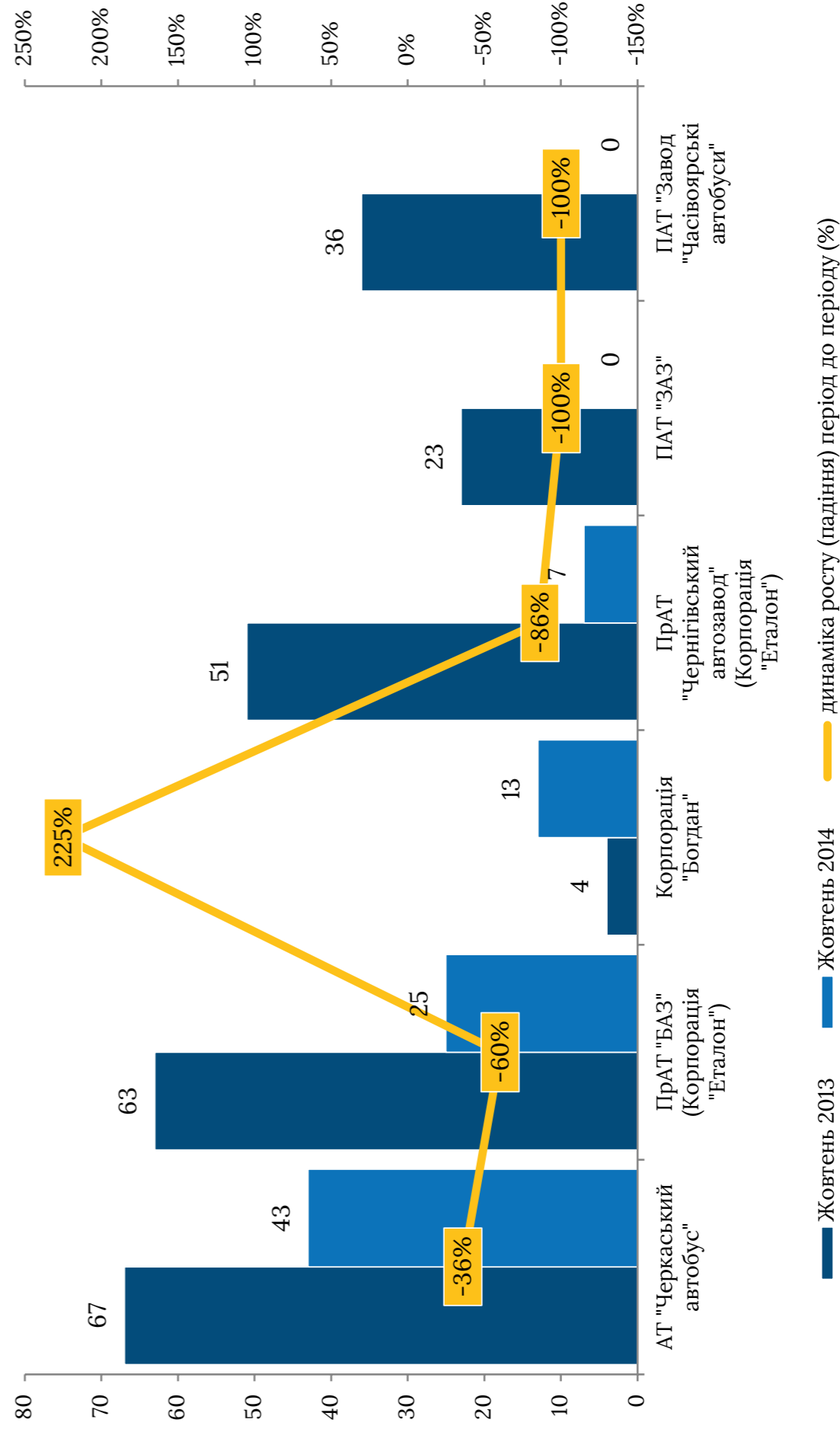
(Вересень 2014 - жовтень 2014, шт. та % росту період до періоду)



Джерело: Асоціація автовиробників "Укравтопром"

ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

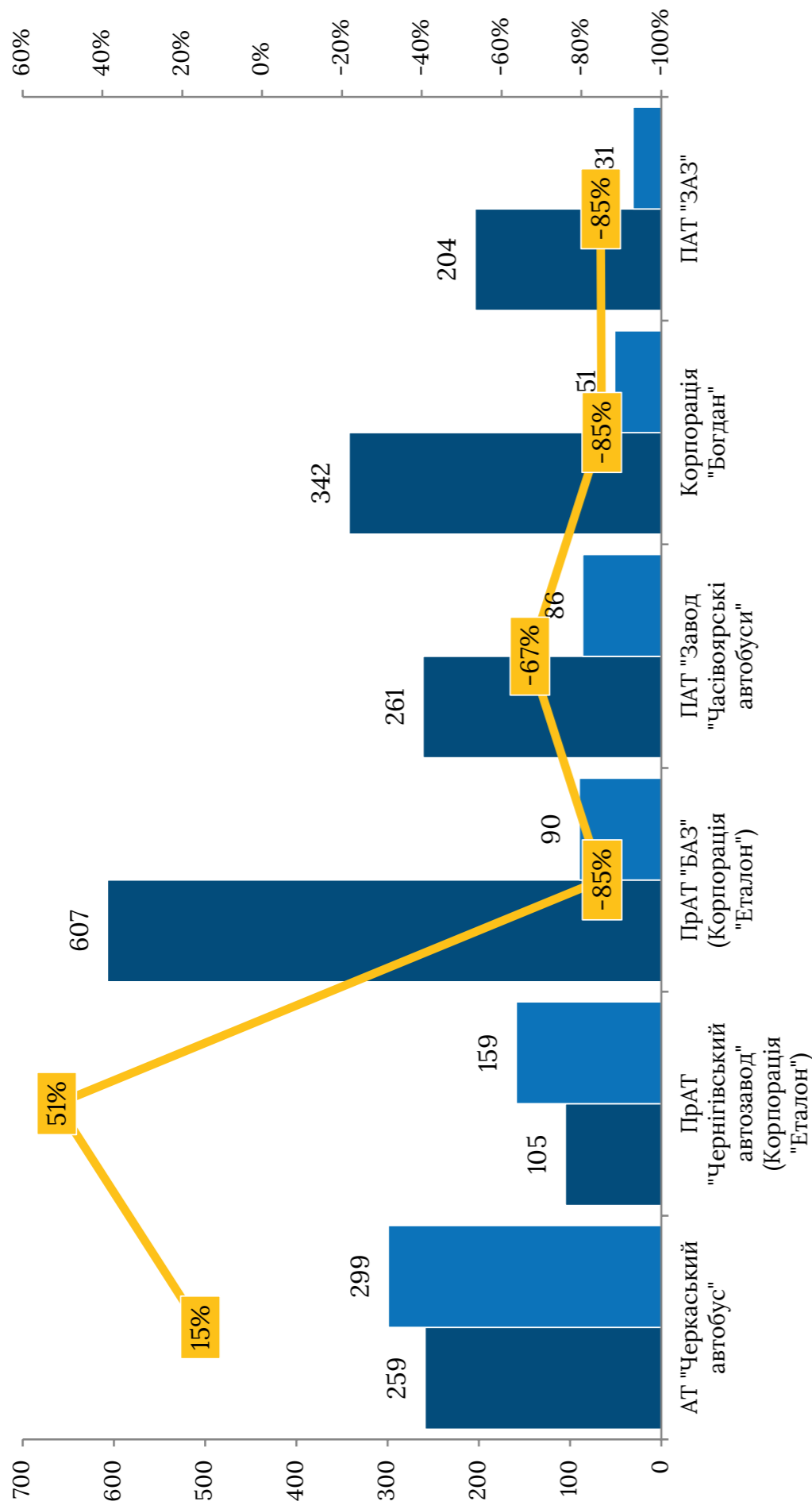
(Жовтень 2013 - жовтень 2014, шт. та % росту період до періоду)



Джерело: Асоціація автовиробників "Укравтопром"

ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

(Січень-жовтень 2013 – січень-жовтень 2014, шт. та % росту період до періоду)

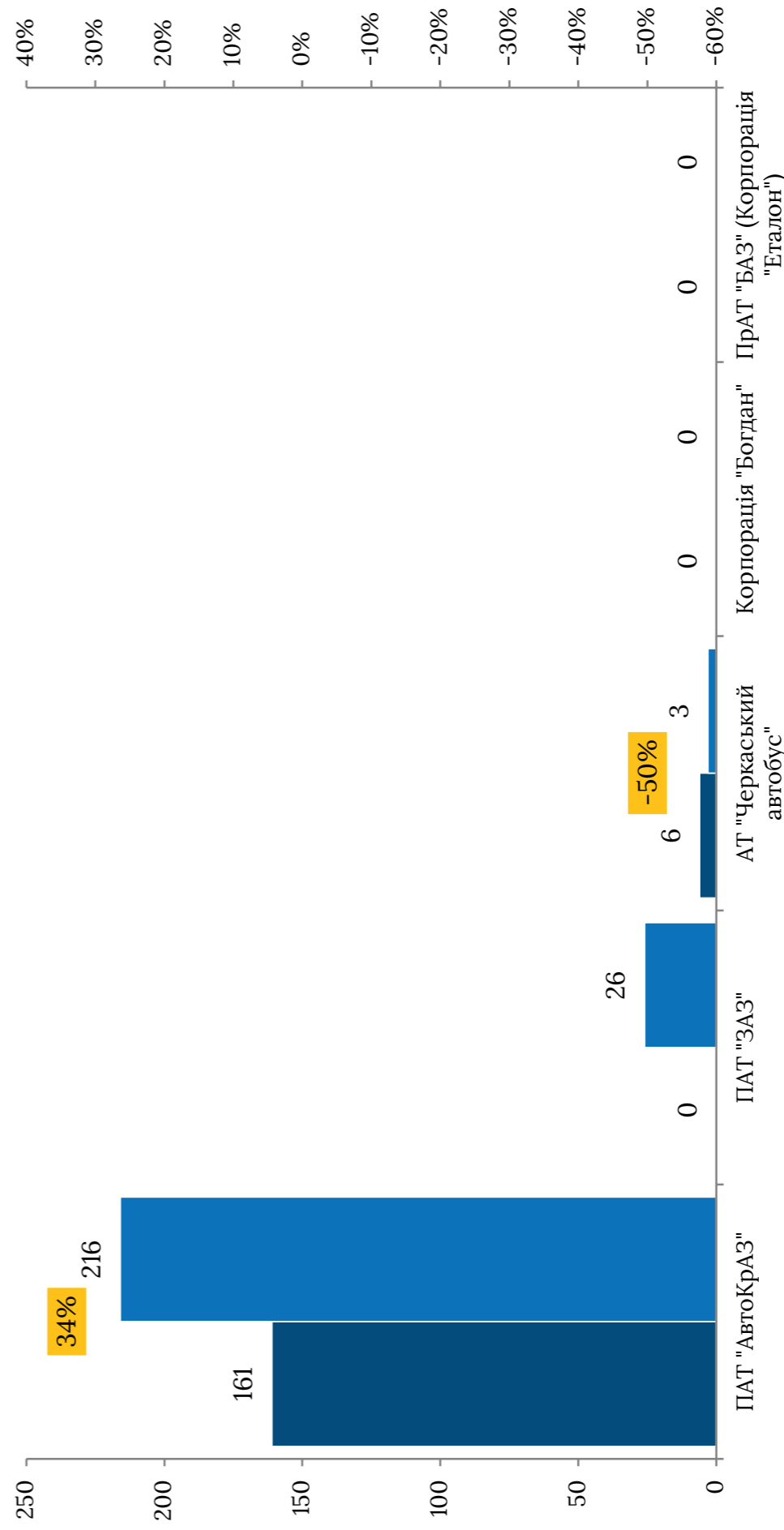


■ Січень-жовтень 2013 ■ Січень-жовтень 2014 — динаміка росту (падіння) період до періоду (%)

Джерело: Асоціація автовиробників "Укравтопром"

ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Вересень 2014 – жовтень 2014, шт. та % росту період до періоду)

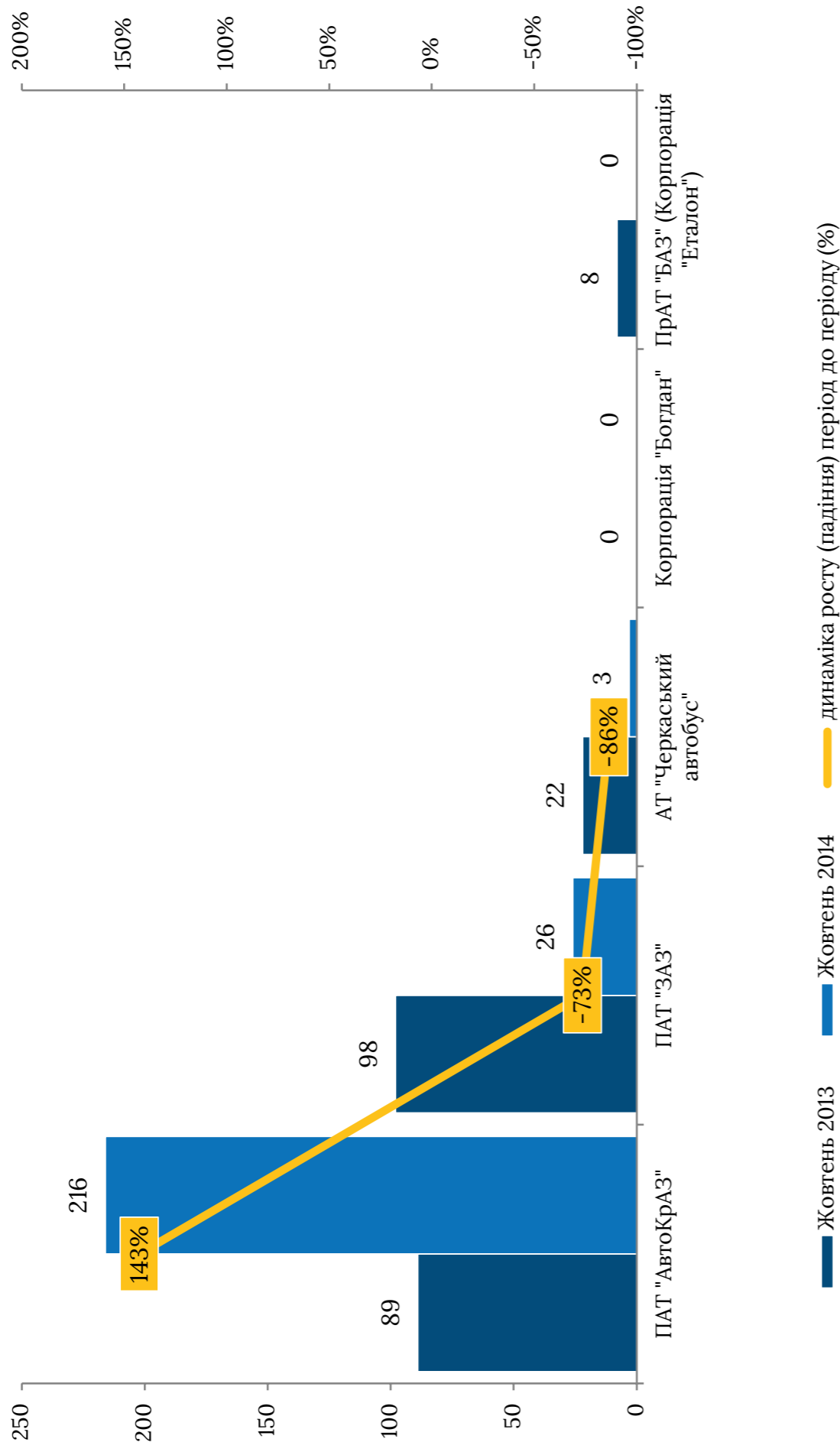


■ Вересень 2014 ■ Жовтень 2014 — динаміка росту (падіння) період до періоду (%)

Джерело: Асоціація автовиробників "Укравтопром"

ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

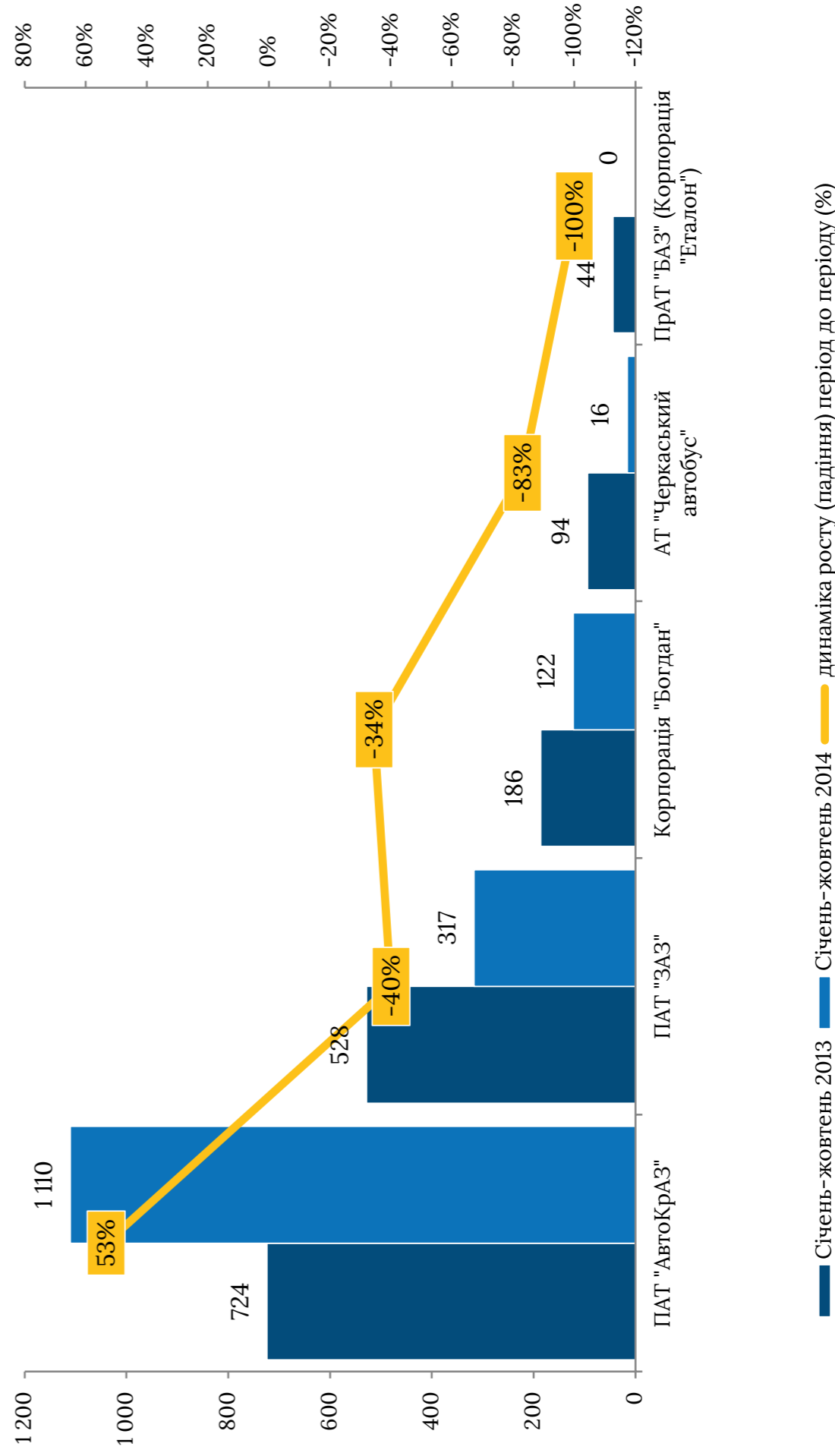
(Жовтень 2013 - жовтень 2014, шт. та % росту період до періоду)



Джерело: Асоціація автовиробників "Укравтопром"

ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Січень-жовтень 2013 - січень-жовтень 2014, шт. та % росту період до періоду)



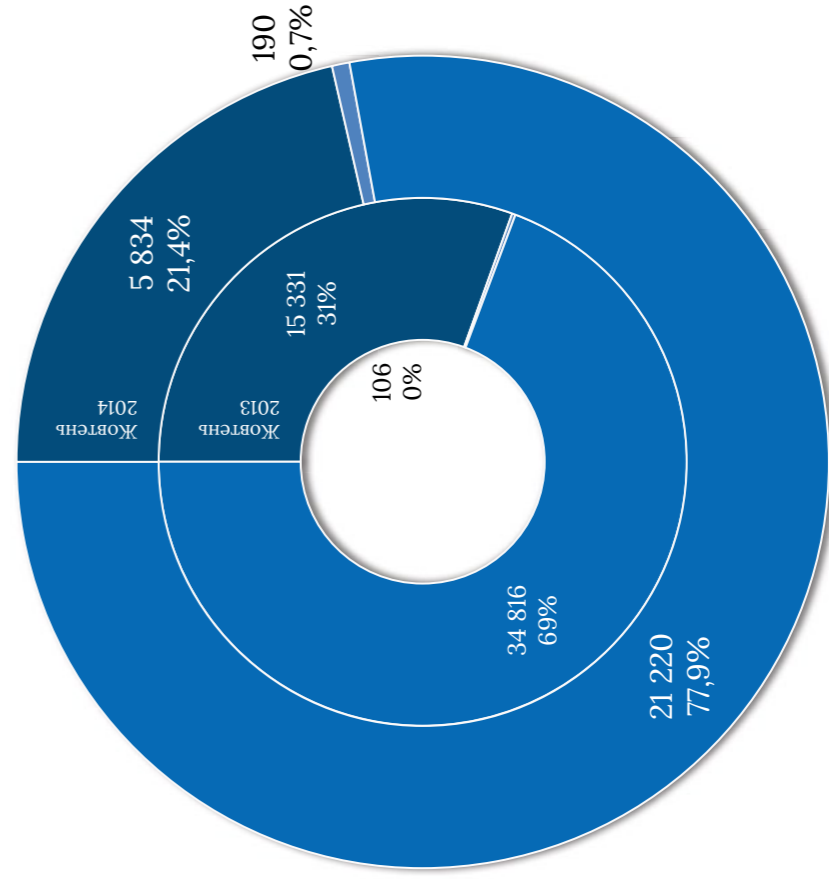
Джерело: Асоціація автовиробників "Укравтопром"

СТАТИСТИКА: ПРОДАЖИ



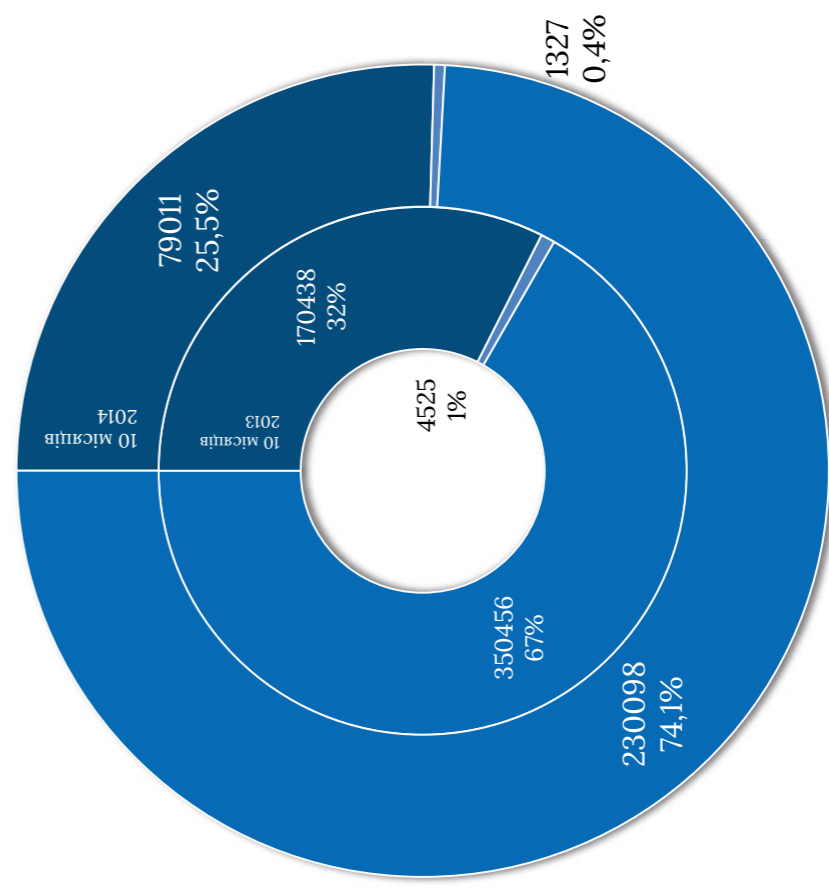
ПРОДАЖИ ЛЕГКОВИХ АВТО

(жовтень 2014 до жовтня 2013 шт. та % ринку)



ПРОДАЖИ ЛЕГКОВИХ АВТО

(10 місяців 2014 до 10 місяців 2013 шт. та % ринку)



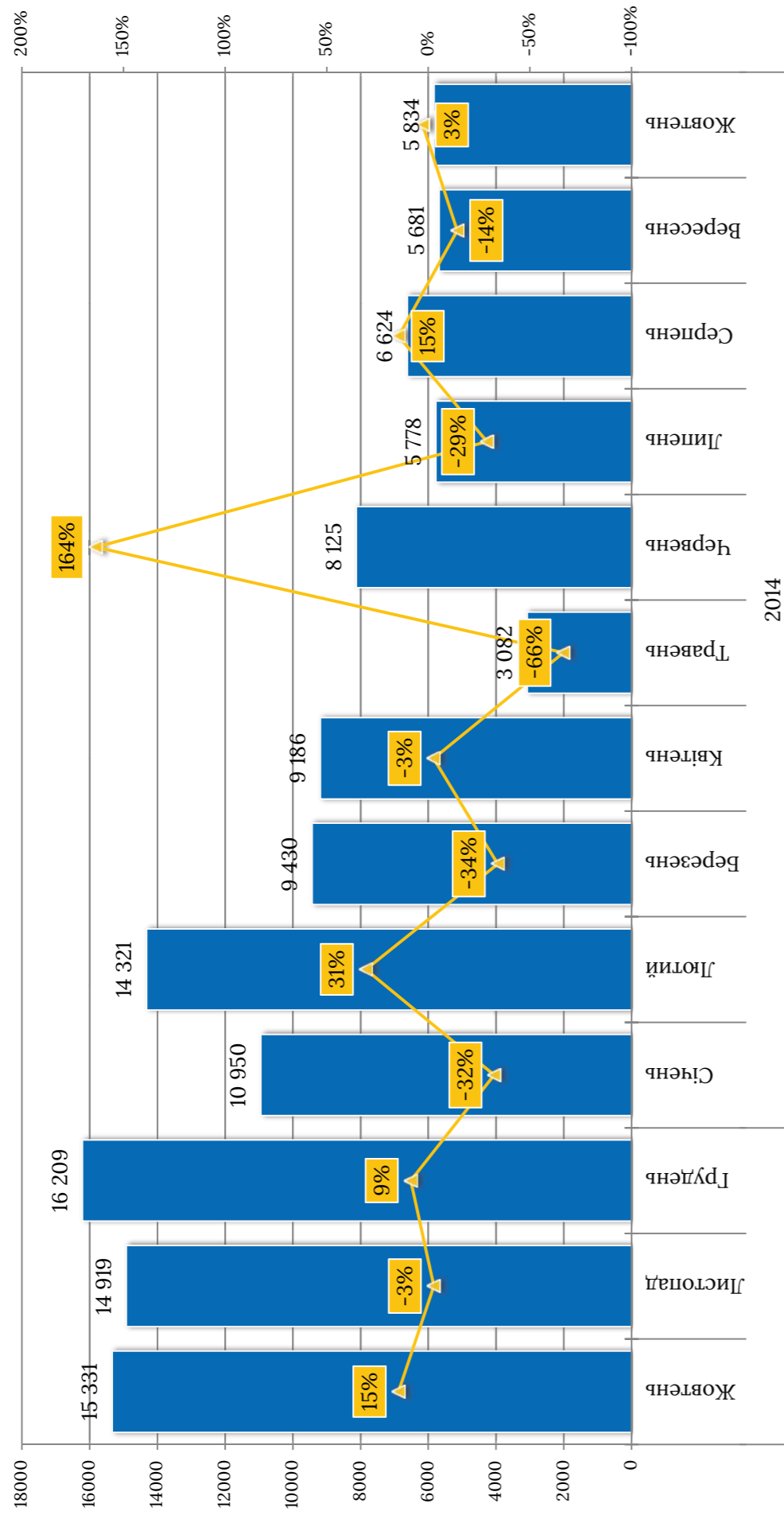
■ Нові авто ■ З пробігом (перша реєстрація) ■ З пробігом

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



ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(вересень 2013 - вересень 2014, шт. та % росту до попереднього місяця)



■ Легкові авто

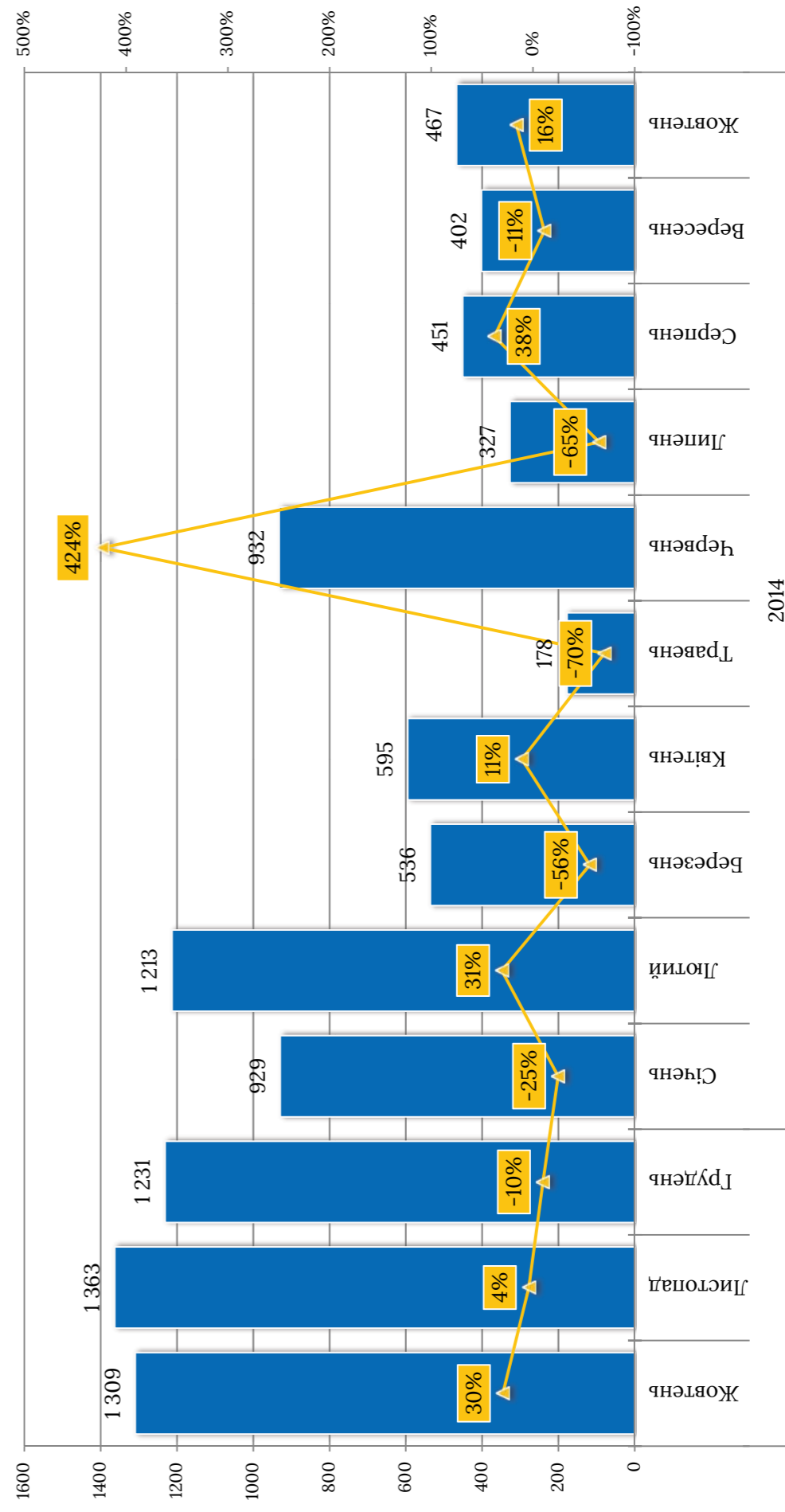
—▲ % росту (падіння) до попереднього періоду

Джерело: IAG AUTO-Consulting

Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ ГСВ

(вересень 2013 - вересень 2014, шт. та % росту до попереднього місяця)



■ Комерційні авто

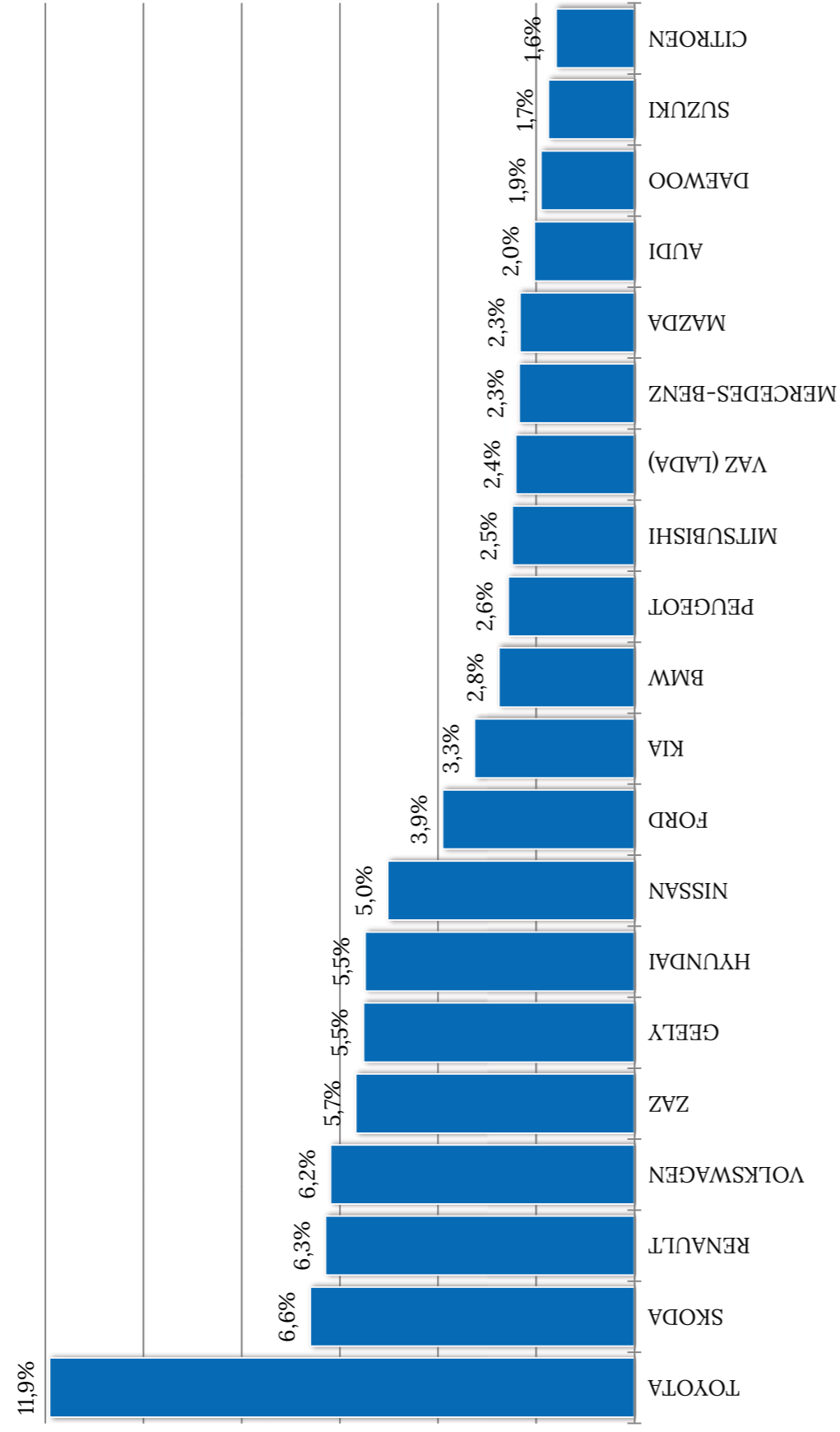
—▲ % росту (падіння) до попереднього періоду

Джерело: IAG AUTO-Consulting

Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

РЕЙТИНГ ПРОДАЖІВ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(вересень 2014, % продажу всіх легкових авто)

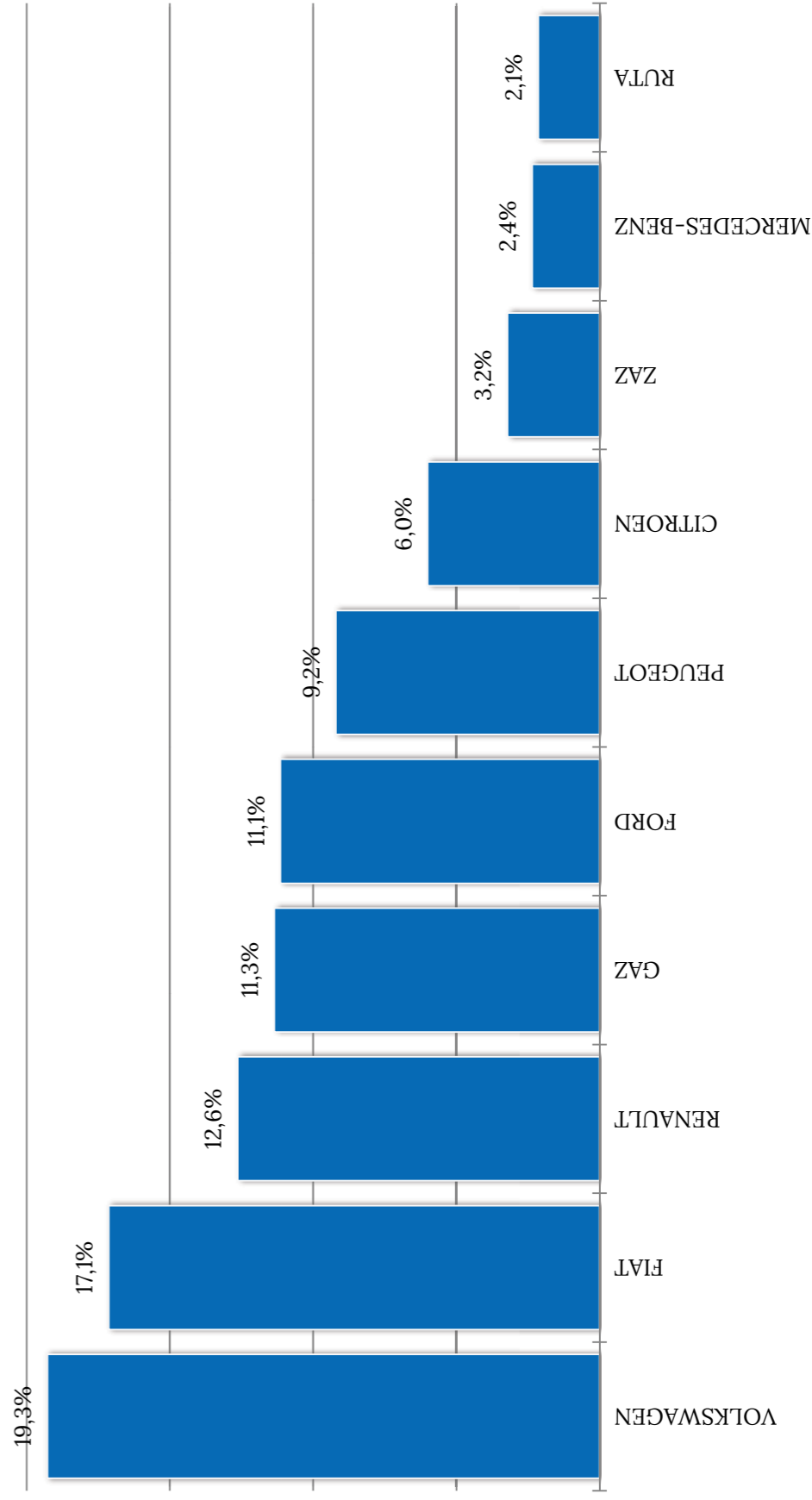


Джерело: IAG AUTO-Consulting

Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

РЕЙТИНГ ПРОДАЖІВ НОВИХ ЛСВ

(вересень 2014, % продажу всіх авто)

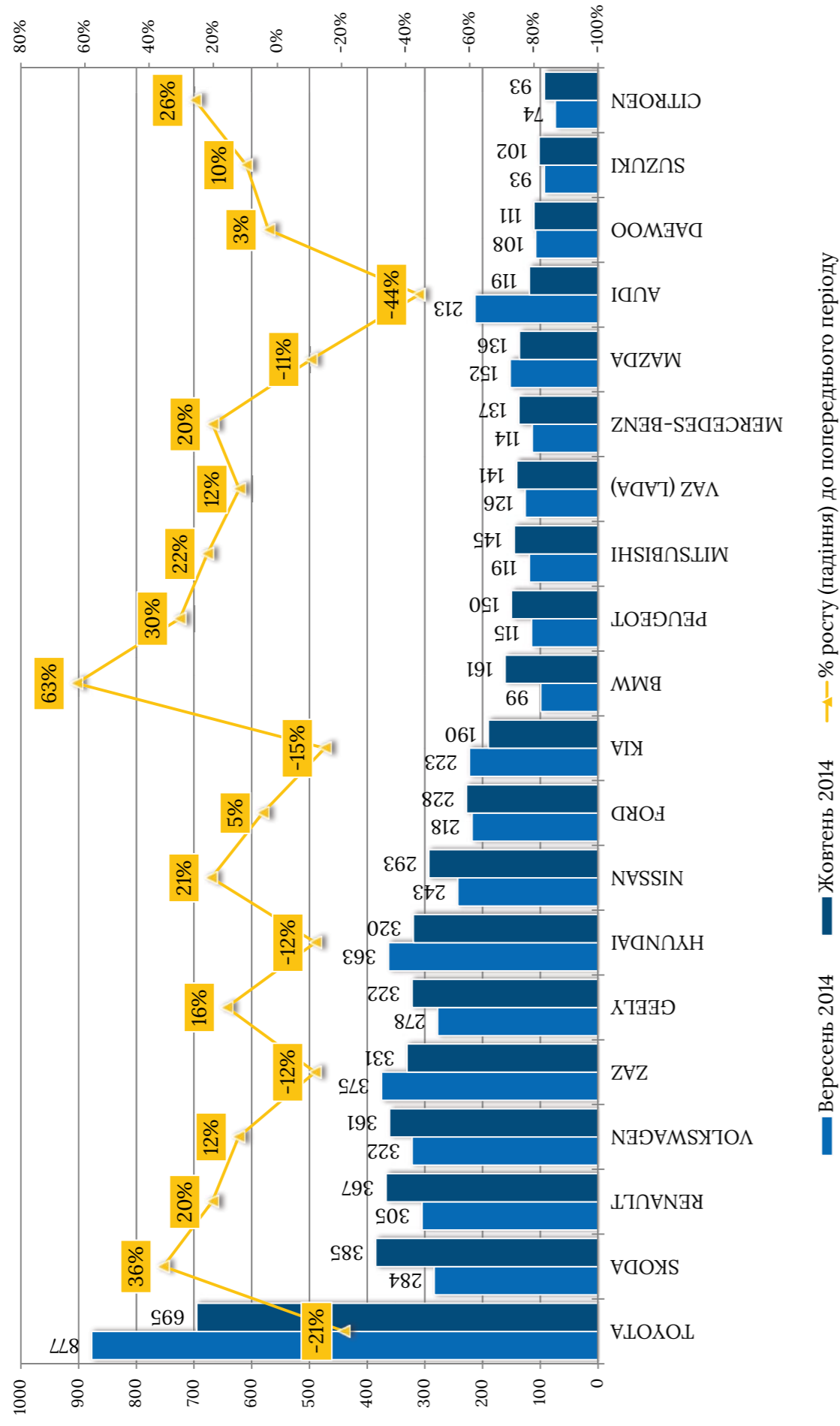


Джерело: IAG AUTO-Consulting

Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(вересень 2014 до жовтня 2014, шт. та % росту період до періоду)



■ Вересень 2014

■ Жовтень 2014

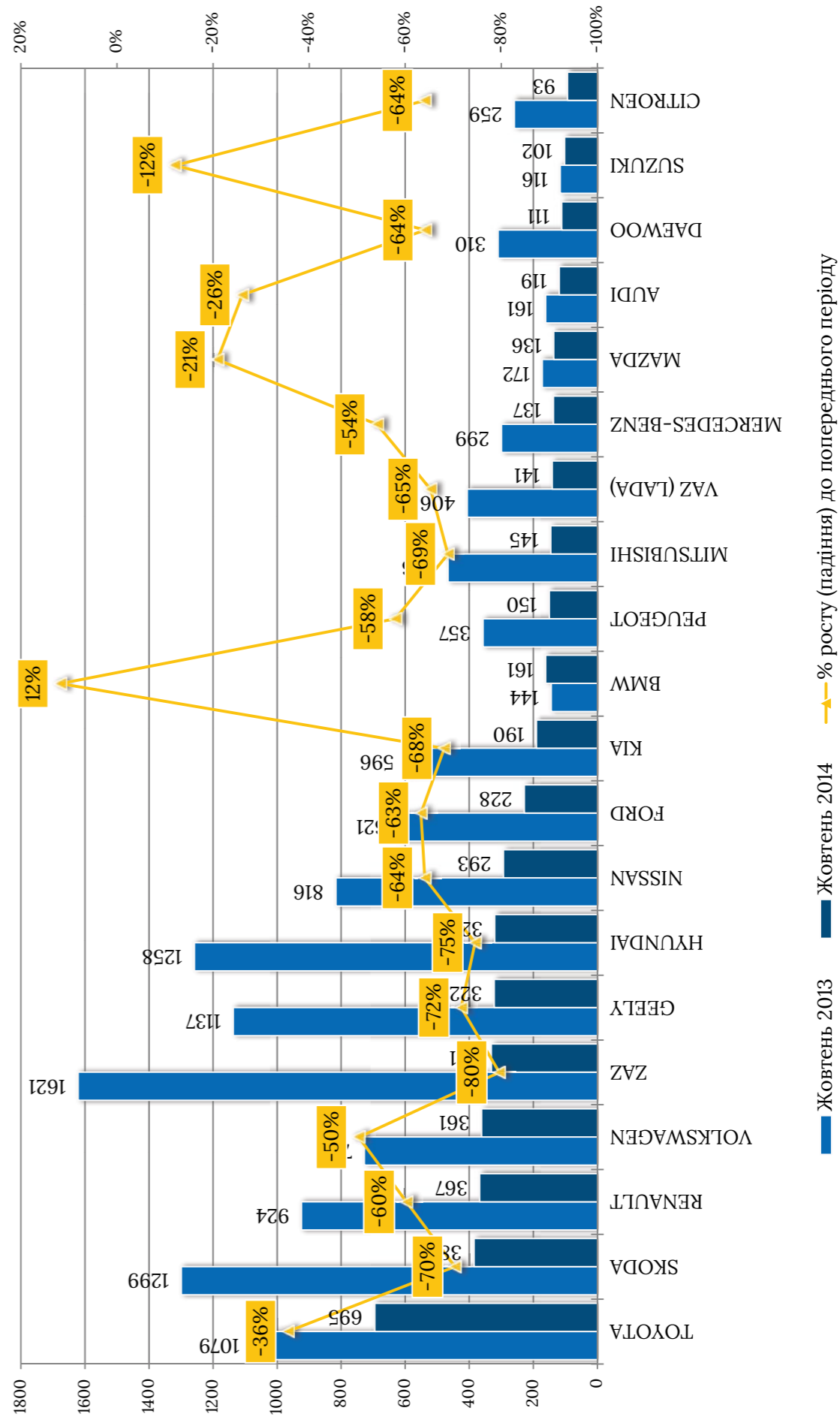
— % росту (падіння) до попереднього періоду

Джерело: IAG AUTO-Consulting

Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(жовтень 2013 до жовтня 2014, шт. та % росту період до періоду)



■ Жовтень 2013

■ Жовтень 2014

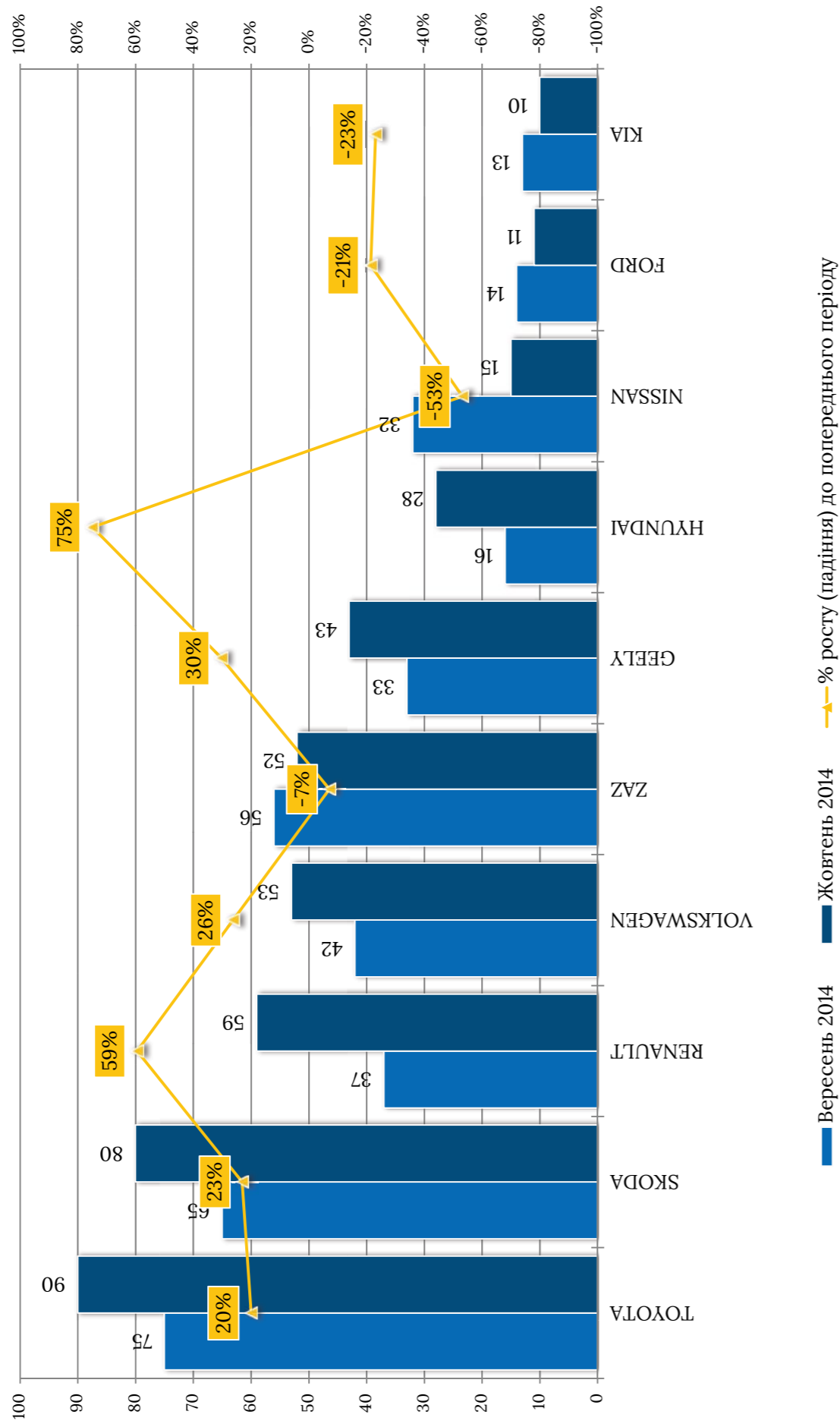
— % росту (падіння) до попереднього періоду

Джерело: IAG AUTO-Consulting

Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

ПРОДАЖІ НОВИХ ЛСВ

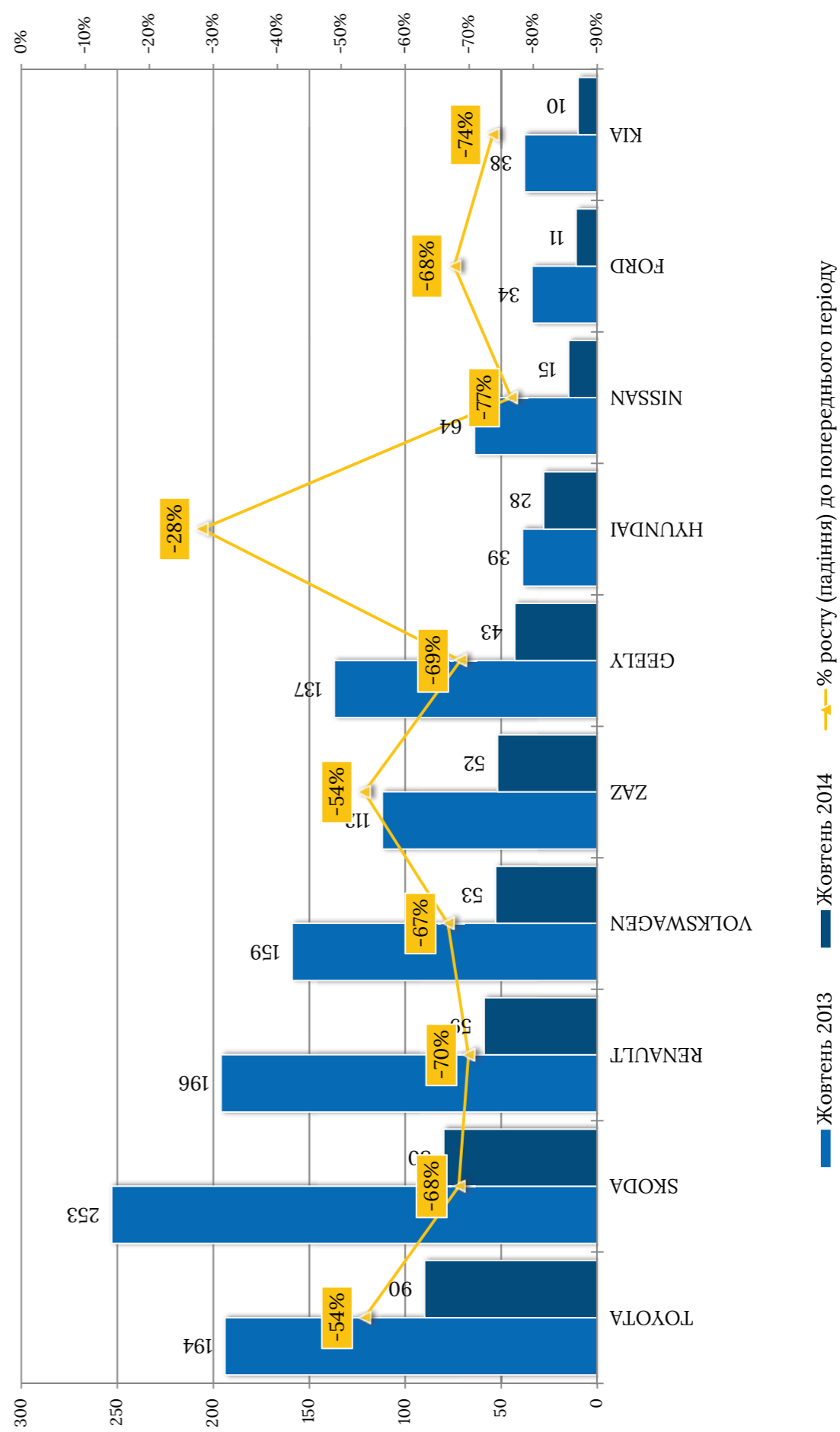
(вересень 2014 до жовтня 2014, шт. та % росту період до періоду)



Джерело: IAG AUTO-Consulting

ПРОДАЖІ НОВИХ ЛСВ

(жовтень 2013 до жовтня 2014, шт. та % росту період до періоду)



Джерело: IAG AUTO-Consulting