



ФЕДЕРАЦІЯ РОБОТОДАВЦІВ
АВТОМОБІЛЬНОЇ ГАЛУЗІ

№7 (7) ВІД 20.12.13

Review

AUTOMOTIVE INDUSTRY

КРОК ВПЕРЕД І ДВА НАЗАД

Україна не здатна захистити власну
автомобільну промисловість?

ЗБУДУЙ СОБІ РАЙ

Індустріальні парки можуть
стати якісно новим кроком
уперед для вітчизняної
промисловості

ХОРОШИЙ РІК

Німецькі автовиробники
очікують глобального
зростання продажів у
наступному році

ВЕЛИКІ СПОДІВАННЯ

Американський автопром
демонструє оптимізм і,
можливо, повертається
додому

ВОНИ ВІДПОЧИВАЮТЬ

Російські заводи вимушено
скорочують виробництво і
збільшують зимові канікули
через падіння продажів



Rewiev
AUTOMOTIVE INDUSTRY

№7 (7) від 20.12.13

**Офіційне видання Федерації роботодавців
автомобільної галузі України**

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

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

Росповсюджується безкоштовно в електронному вигляді.

ЗАМІСТЬ ПЕРЕДМОВИ

- Неможливо повірити у неможливе!

*- Просто в тебе мало досвіду, - відмітила королева. —
У твоєму віці я приділяла цьому питанню півгодини
кожного дня! У деякі дні я встигала повірити в здеся-
ток неможливостей до сніданку!*

Льюїс Керрол «Аліса в країні чудес»

Обережний оптимізм. Чи не найкраще слово-
сполучення, яке б змогло описати очікування
глобальної автомобільної промисловості в но-
вому році. Більшість провідних аналітичних
центрів вже оголосили свої прогнози на на-
ступний рік. Вони майже однакові: світовий
автопром зростатиме наступного року, і зро-
стання це становитиме, щонайменше, 3%. І це,
за словами директора Об'єднання німецької
автомобільної промисловості, «дуже обереж-
ний прогноз» — реальність може виявитись на-
багато кращою.

На жаль, українські автовиробники, скоріше за
все, зможуть лише позаздрити своїм німецьким

колегам: ситуація в українській економіці загалом і автомобільній галузі зокрема аж надто непередбачувана. Незважаючи на те, що роки виборів (президентських чи парламентських) ніколи не були простими для країни, ми вже, здається, звикли до вічного конфлікту між реальністю та політичним популізмом. Однак, напевно чи нам колись доводилось розпочинати новий рік з такою кількістю невідомих.

Під кінець року втомлюєшся не вірити у краще... Тому ми віримо. Віримо, що далі буде ще складніше. І разом з тим, віримо у неможливе!

Від редакції. Ми від щирого серця вітаємо усіх наших читачів з різдвяними та новорічними святами. В новому році ми бажаємо вам професійних та особистих успіхів, міцного здоров'я вам та вашим рідним!

Щиро ваші,

Редакція Review: automotive industry

95,5%

ВАНТАЖООБОРОТ УСІХ
ВИДІВ ТРАНСПОРТУ*

95,0

ІНДЕКС ПРОМИСЛОВОЇ
ПРОДУКЦІЇ*

97,7%

ВАЛОВИЙ ВНУТРІШНІЙ
ПРОДУКТ*** За січень-листопад 2013 до січня-листопада 2012 року, Держстат
** Третій квартал 2013 року до третього кварталу 2012 року, Держстат

ДАВАЙТЕ ПІДТЯНЕМОСЬ

За підсумками листопаду деякі ключові галузі економіки показали зростання

Так, наприклад, темпи зростання в сільському господарстві прискорилися до 11,7%, а темпи спаду в будівництві та транспортній сфері скоротилися на кілька процентних пунктів. Проте експерти не поспішають радіти: тривале зростання економіки неможливе без поліпшення купівельної спроможності українців та підвищення попиту на товари українського експорту, повідомляє **«Коммерсант»**.

Згідно з даними Державного статистичного агентства, кумулятивне зростання в сільському господарстві прискорилось з 9,9%, за підсумками січня-жовтня, до 11,7% - за 11 місяців. На жаль, динаміку галузі не можна назвати стабільною: після різкого спаду у вересні (на 20,2% до аналогічного місяця 2012 року), викликаного пізнім збором врожаю, в жовтні показник галузі покращився на 42,9%. У листопаді позитивна динаміка в галузі продовжилася: у порівнянні з аналогічним місяцем минулого року сільське господарство показало підйом на 42,2%. «Таке зростання було викликане пізнім збором врожаю. Зараз урожай в основному зібраний, тому темпи зростання

в галузі з грудня вже будуть нижче», - пояснив генеральний директор асоціації «Український клуб аграрного бізнесу» Володимир Лапа.

Одночасно сповільнилися темпи спаду в будівництві (з 16,3% до 14,6%) та сфері транспорту (з 3,1% до 2,6%). «Спад в економіці не дозволяє галузі вийти з кризи. Однак спрощення системи дозволів на будівництво призвело до поживавлення будівництва житла. Тому скорочення спаду є об'єктивним», - вважає глава Конфедерації будівельників України Лев Парцхаладзе.

Роздрібна торгівля показала негативну динаміку - тут темпи зростання сповільнилися з 9,5% до 9,2%. «Загальне зростання забезпечує тривале відкриття нових торгових майданчиків: їх бізнес-плани були затверджені багато років тому, і їх уже неможливо скорегувати. Проте обсяг продажів, підрахований по одному магазину, падає - в середньому за рік на 15%», - пояснює ситуацію співвласник компанії Maratex (магазини одягу брендів Esprit, Aldo та River Island) Дмитро Єрмоленко.

СОН РОЗУМУ

Кабмін схвалив проект бюджету на наступний рік

Оновлений проект держбюджету на 2014 який за інформацією **ZN.UA** буквально за останні 12 годин переглянули в Кабміні (після досягнення низки домовленостей з Росією), передбачає розрахункове значення номінального ВВП на наступний рік у розмірі 1,653 трлн грн при закладеному в держбюджет дефіциті 58,5 млрд грн.

Таким чином, в уряді очікують збільшення номінального ВВП на 14,7%. Втім, як зазначають експерти, розрахунковий ВВП нинішнього року, який складає 1,44 трлн грн, може бути штучно завищено, щоб підігнати показники до більш обґрунтованого вигляду.

Як відзначають експерти, коментуючи закладений в бюджет прогноз номінального ВВП, «сон розуму в українському уряді триває, країну знову прирікають на хронічний дефіцит через явно завищені очікування».

Як повідомлялось раніше, спочатку при розгляді проекту держбюджету передбачали розгляд двох сценаріїв розвитку економіки на 2014 рік, розрахованих Мінекономрозвитку станом на кінець листопада 2013 року.

Так, відповідно до першого, більш помірному сценарію (експерти називають його і більш обґрунтованим), розрахунковий показник номінального ВВП складе 1,54 трлн грн, а за другим - 1,57 трлн.

При цьому його значення на нинішній рік перераховано Мінекономрозвитку у бік зниження (від закладених у Держбюджеті 1,58 трлн грн до 1,44 трлн).

Таким чином, номінальне зростання ВВП у 2014 році за першим варіантом має дорівнювати 6,9% (при споживчій інфляції 3,8% грудень до грудня м.р.), а з другого - 9% (при інфляції - 4%). Зростання реального ВВП передбачається, відповідно, - 1,8 і 2,8%.

Фонд оплати праці найманих працівників і грошового забезпечення військовослужбовців - 480 (1-й сценарій) і 487 млрд грн (2-й), а середньомісячна номінальна заробітна платня - 3480 і 3520 грн.

Як очікувалося, дефіцит зовнішньоторговельного балансу може скласти \$ 9,8 млрд за першим і \$ 11,3 млрд - за другим сценарієм. При цьому прогноз на нинішній рік переглянуто з передбачених у держбюджеті на цей рік \$ 14,99 млрд до 1\$ 1,3 млрд у 2014 році.

79,4 ^{пункти}

склав **Індекс промислової продукції для автопрому** за січень-листопад 2013 року (до січня-листопада 2012 року), повідомляє **Держстат**. Роком раніше відповідний показник становив 101,9 п. Це найгірший показник з усіх видів переробної промисловості України.

\$11,54 ^{млрд}

становить **від'ємне сальдо зовнішньої торгівлі** за десять місяців поточного року, повідомляє **Держстат**. За січень-жовтень 2013р. експорт товарів склав 51876,8 млн дол. США, імпорт - 63413,9 млн дол. Порівняно з відповідним періодом 2012р. експорт та імпорт склали по 90,6%. Традиційно на формування негативного сальдо найбільше вплинули окремі товарні групи: палива мінеральні, нафта і продукти її перегонки, засоби наземного транспорту, крім залізничного та механічні машини.

87,7%

становили **капітальні інвестиції** за січень-вересень 2013 року (до відповідного періоду попереднього року), повідомляє **Держстат**. Для переробної промисловості загалом цей показник становить 106,3%, а для автомобільної - 105,2%.

НОВИЙ СТАНДАРТ

ЗАЗ переходить на «Євро-4»



Із листопада 2013 року усі автомобілі ЗАЗ сертифіковані відповідно до стандарту «Євро-4» і повністю відповідають нормам і вимогам екологічного стандарту щодо мінімізації шкоди навколишньому середовищу, повідомляє [прес-служба компанії](#).

«Євро-4» – екологічний стандарт, що регулює вміст шкідливих речовин у вихлопних газах (у відповідності до Правил Європейської економічної комісії ООН № 83-05 (В)). Процедура доопрацювання авто-транспортних засобів під екологічний стандарт «Євро-4» передбачає проведення низки модернізаційних дій із автомобілем, що спрямовані на зменшення викидів шкідливих речовин у атмосферу. Починаючи із листопада 2013 року усі автомобілі модельної лінійки ЗАЗ відповідають новому екологічному стандарту.

На автомобілі ЗАЗ Sens проведено оптимізацію програмного забезпечення системи управління упорскування палива, змінено наповнення каталізатора, а також форму камери згорання та систему вентиляції картера двигуна. Такі зміни дозволили оптимізувати робочий процес, знизити вміст залишкових вуглеводнів у вихлопних газах, підвищити стабільність роботи двигуна на холостому ходу

та отримати норми токсичності автомобіля, що відповідають стандарту токсичності «Євро-4».

В автомобілях ЗАЗ Lanos з метою відповідності екологічному стандарту «Євро-4» застосовано новий блок управління системою упорскування палива «Gipix», який поліпшив ізові якості автомобіля та дозволив знизити витрати палива.

Також у відповідності до екологічних стандартів «Євро-4» приведено і автомобілі ЗАЗ VIDA та ЗАЗ Forza, однак, яких саме змін вони зазнали, прес-служба компанії не повідомляє.

Нагадаємо, що, за даними інформаційно-аналітичної групи «Автоконсалтинг», за результатами 11 місяців поточного року ЗАЗ займає 1 місце на автомобільному ринку України з часткою 8,86% (16 424 проданих легкових авто).

«Цього року ми не тільки стали лідером ринку, але й змогли закріпити лідерство на досить довгий час. – говорить Андрій Залуцький, Генеральний директор Філії «АвтоЗАЗ-сервіс». – Ключ до успіху – не тільки стабільна якість автомобілів ЗАЗ в поєднанні з доступною ціною. Це також і наше постійне прагнення бути максимально лояльним до клієнта».

ПЛЮС ОДИН

АвтоКрАЗ продовжує розвиток нової лінійки автомобілів



ПАТ «АвтоКрАЗ» продовжує розвиток нової лінійки вантажних автомобілів з компонуванням «кабіна над двигуном». Згідно з планом компанії на 2013 рік, до лабораторно-дорожніх випробувань передано новий автомобіль-самоскид підвищеної вантажопідйомності КрАЗ-7511С4 колісної формули 6х4, повідомляє [прес-служба компанії](#).

Нова розробка має вантажопідйомність 26 тонн. Автомобіль оснащений 400-сильним дизельним рядним двигуном WP12.400E40 екологічного класу «Євро-4», з потенціалом забезпечення «Євро-5». Він обладнаний системою SCR, яка надає двигуну додаткових екологічних переваг: надзвичайно малі викиди відпрацьованих газів в атмосферу, низька витрата палива і менший вміст оксидів азоту у вихлопних газах. Двигун встановлюється із зчепленням MFZ-430 і коробкою передач 9JS200TA.

На самоскид КрАЗ-7511С4 встановлена ліцензійна кабіна MAN, наділена високими ергономічними показниками робочого

місця водія: комфортабельним сидінням на пневмопідвісці, регульованою рульовою колонкою, функціональною панеллю приладів і рядом інших переваг, що забезпечують комфорт водія під час роботи.

Самоскид КрАЗ-7511С4 обладнаний новою 14-кубовою самосвальною платформою напівкруглого перетину з телескопічним підйомним механізмом «Binotto».

В даний час автомобіль-самоскид КрАЗ-7511С4 проходить лабораторно-дорожні випробування, після чого відправиться на сертифікаційні випробування.

Нагадаємо, що, згідно з даними Асоціації «Укравтопром», за підсумками десяти місяців поточного року ПАТ «АвтоКрАЗ» залишається лідером з виробництва вантажних авто в Україні. З січня по жовтень 2013 року підприємство випустило 700 одиниць готової продукції, що становить 45% від загального об'єму виробництва вантажних авто за вказаний період. Падіння ж виробництва (рік до року) за звітний період складає 12%.

КРОК ВПЕРЕД І ДВА НАЗАД

Україна не здатна захистити власну автомобільну промисловість?



фото: limga.ua

Будь-яка держава намагається захистити галузі, які вважає стратегічними та пріоритетними, жодним чином не дозволяючи собі бездіяльність в частині використання доступних та легітимних інструментів захисту.

Даний постулат досить яскраво ілюструє відношення країн світу до власних автомобільних галузей під час світової кризи.

Чи стосується даний постулат українського автопрому? Чи вважає Україна свій автопром стратегічною галуззю?

16 серпня поточного року Кабмін затвердив перелік пріоритетних галузей економіки. Чи є серед них автопром? Як не дивно, є!

Пріоритетний статус галузі, в класичному розумінні, може означати першочергову можливість застосування ряду інструментів захисту і підтримки: від прихованих (добре або

не дуже) субсидій та стимулювання попиту до інструментів торгівельного захисту та прямих чи опосередкованих пільг.

Найбільш цікавою, з точки зору застосування прецедентного права, на відміну від більш звичного для нас *jus cogens*, є категорія субсидій.

Гра за правилами?

Угода про субсидії та компенсаційні заходи COT (Safeguard and Countervailing measures agreement 1994) класифікує субсидії на три види: заборонені (*prohibited*) – їх ще називають «червоні субсидії»; такі, що дають підставу для вжиття заходів (*actionable*), або «жовті субсидії», і такі, що не дають підставу для вжиття заходів (*non-actionable*), або «зелені субсидії» (натомість Закон України «Про захист національного виробника від субсидованого імпорту» від 22 грудня 1998 року використовує

ПОРІВНЯЛЬНА ТАБЛИЦЯ ПРЯМИХ ТА НЕПРЯМИХ СУБСИДІЙ АВТОПРОМУ

(за країнами, поточні та такі, що використовувались після 2008 року)

Країни	Премія за утилізацію	Витрати держави	Інша підтримка
АВСТРІЯ	1,5 тис. євро (з 1 квітня до 31 грудня 2009 р.)	45 млн євро (кошти виділено державою та автомобільними компаніями на паритетних началах)	
ВЕЛИКОБРИТАНІЯ	2 тис. фунтів		3,2 млрд дол. США виділено найбільшим авто виробникам країни (1,5 млрд дол. – урядом у вигляді державних гарантій при залученні кредитів, 1,7 млрд дол. через Європейський Інвестиційний Банк на розробку нових екологічно чистих технологій).
ІСПАНІЯ	1,2 млрд євро виділено урядом на реалізацію програми стимулювання автомобільного ринку (програма почала діяти від березня 2009 року).		
ІТАЛІЯ	1,5 тис. євро	2 млрд євро	
НІДЕРЛАНДИ	Уряд виступив гарантом при наданні кредиту у розмірі 1,5 млрд євро найбільшому в Європі оператору на ринку лізингу автомобілів і літаків-голандській компанії LeasePlan.		
НІМЕЧЧИНА	2,5 тис. євро	1,5 млрд євро (додатково виділено 5 млрд євро)	Введено нові правила нарахування транспортного податку: від 1 липня 2009 року податок розраховуватиметься, як за обсягами викидів вуглекислого газу, так і за об'ємом двигуна. Нове правило приведе до зменшення суми податку для власників легкових автомобілів середнього та малого класів з пониженим викидом CO2. Правило діятиме для нових автомобілів.
ПОЛЬЩА	Уряд впроваджує повернення покупцям нових автомобілів сплачених сум ПДВ, ставка якого у Польщі при продажі автомобілів дорівнює 22%. Виплати здійснюватимуться з «ресайклінгового» фонду, на рахунках якого знаходиться понад 350 млн дол. США. Фонд наповнюється за рахунок державного мита на первинну реєстрацію авто, що становить близько 150 дол. США.		
ФРАНЦІЯ	1 тис. євро		Автомобілебудівній галузі надано фінансову підтримку в обсязі 6 млрд євро, з яких 1 млрд призначено для підрозділів Renault та Peugeot-Citroen, що займаються кредитуванням покупців, за умови, що концерни не закриватимуть виробництва на території Франції
ШВЕЦІЯ	Від 1 липня 2009 року уряд звільнив екологічно чисті автомобілі від транспортного податку на перші 5 років після придбання. 2,5 млрд євро надано компаніям Volvo та Saab на розвиток «зелених» технологій.		
БРАЗИЛІЯ	У січні 2009 року було знижено податки на закупівлю промислових товарів, у тому числі автомобілів. Також від грудня 2008 року до кінця березня 2009 року комерційним банкам було надано 3,6 млрд дол. США на видачу автомобільних кредитів і знижено податки за споживчими кредитами.		
КАНАДА	На підтримку людей, які збираються придбати автомобіль компанії General Motors або Chrysler, виділено 700 млн канадійських доларів (близько 565 млн дол. США).		
КИТАЙ	Від 20 січня до 31 грудня 2009 року знижено податок на малолітражні моделі автомобілів і з двигуном до 1,6 літра. З метою субсидування сільського населення китайський уряд виділив 732 млн дол. США. У період від 1 березня до 31 грудня 2009 року діятимуть знижки при купівлі автомобіля – 10%, при купівлі мотоцикла – 13%. Також держава гарантує субсидії в розмірі 300-500 дол. США при заміні старих трьох- і чотирьохколісних транспортних засобів на нові. Крім цього, уряд Китаю виділив 1,46 млрд дол. США на розробку автомобіля з альтернативним видом палива.		
ПІВДЕННА КОРЕЯ	Від 1 травня до 31 грудня 2009 року кожен, хто обміняє старий автомобіль, виготовлений до 1 січня 2000 року, на новий, отримує 70-відсоткову знижку податку з продажу. Уряд надасть кошти компаніям, які займаються автокредитуванням, та автовиробникам для розробки нових моделей. Державний банк Кореї та ще кілька інвесторів створять фонд в обсязі 744,6 млн дол. США для фінансування злиття та поглинання в автомобільному секторі країни.		
США	У грудні 2008 року Конгрес Сполучених Штатів виділив компаніям GM і Chrysler 13,4 млрд дол. США для уникнення банкрутства (кошти були повернуті уряду достроково). На початку 2009 року у США набрав чинності Закон про податкові пільги для покупців нових автомобілів, згідно з яким покупці нового автомобіля у період від 16 лютого 2009 року до 1 січня 2010 року звільняються від сплати податку на прибуток з виплаченої за автомобіль суми (не повинна перевищувати 49,5 тис. дол. США). Пільги не діють на американців, які заробляють понад 125 тис. доларів на рік на одну особу, або 250 тис. доларів на сім'ю. Кошти на реалізацію цієї програми закладено до загального пакету стимулювання американської економіки в сумі 787 млрд доларів. Уряд США придбає для своїх потреб 17600 економічних автомобілів національного виробництва. На реалізацію Програми державних закупівель буде спрямовано 285 млн доларів з антикризового фонду. Також внесено законопроект щодо виплати премій за утилізацію старих автомобілів. При продажі старого авто його власник отримує від держави чек на 3,5-4,5 тис. доларів, який він зможе використати при купівлі нового автомобіля (програма діятиме протягом року, а її кошт вистачить субсидування купівлі одного млн нових автомобілів).		
ЯПОНІЯ	Покупці гібридних автомобілів, електромобілів та деяких бензинових і дизельних моделей, що відповідають відповідним екологічним стандартам, отримають знижку близько 3 тис. дол. США. Купуючи компактні автомобілі (kei-car) з об'ємом двигуна до 600 см3, клієнти отримують знижку близько 1 тис. дол. США. Додаткову знижку в 100 тис. ієн можна отримати за утилізацію автомобіля, виготовленого до 2000 року.		

Джерело: дані авторів

терміни «легітимна» та «нелегітимна субсидія»).

До заборонених субсидій належать експортні субсидії (export subsidies) та субсидії, обумовлені використанням вітчизняних товарів на противагу імпортованим (import substitution subsidies).

Однак більшість субсидій, які надаються членами СОТ, становлять не заборонені, а такі, що дають підстави для вжиття заходів. Тобто факт надання цих субсидій є причиною виникнення спору лише в тому випадку, коли такі заходи фінансового сприяння зумовлюють несприятливі наслідки («adverse effects») для інтересів іншого члена СОТ.

Третій вид – субсидії, які не дають підставу для вжиття заходів, – є дозволеними та неадресними, тому до них не застосовуються положення Угоди про субсидії та компенсаційні заходи. До 31 грудня 1999 року до цієї категорії тимчасово належали певні види адресних субсидій, наприклад, деякі субсидії, призначені для підприємств конкретного регіону, спрямовані на сприяння захисту навколишнього середовища або наукових досліджень. Утім, починаючи з 1 січня 2000 року ці субсидії вважаються такими, що дають підставу для вжиття заходів.

Фактично всі фінансові заходи, що використовуються світовими лідерами автовиробництва (до речі, членами СОТ) можна сміливо класифікувати до червоної, або жовтої скриньки. І тільки деякі, із переважної більшості, – до зеленої. Цей факт, як не дивно, не заважає їм професійно використовувати такі інструменти захисту.

Безцінний досвід.

До прикладу, варто згадати досвід інших країн-членів СОТ в підтримці власних автомобільних галузей.

США

- Федеральна програма виробництва електромобілів
- Підтримка General Motors, Chrysler в рамках програми Automotive Industry Financing Program. У грудні 2008 року Конгрес Сполучених Штатів виділив компаніям GM і Chrysler 13,4 млрд доларів для уникнення банкрутства (в

обмін на акції компанії).

- Підтримка постачальників комплектуючих для автомобілебудівних підприємств.
- Утилізація старих автомобілів в обмін на нові, більш економічні тощо. При продажі старого авто його власник отримує від держави чек на 3,5-4,5 тис. доларів, який він зможе використати при купівлі нового автомобіля.

РОСІЯ

- Утилізація старих автомобілів в обмін на нові.
- Підтримка автопрому (обов'язкові умови по обсягу випуску автомобілів, рівню локалізації виробництва, державних закупівель тощо).
- Субсидування відсоткових ставок по споживчих кредитах на придбання легкових автомобілів національного виробництва (наразі скасовано через незадовільні результати спеціальної програми).
- Субсидування відсоткових ставок лізинговим компаніям виробників автомобілів тощо.
- Росія прийняла зміни до законів стосовно утилізації транспортних засобів. З 2014 року утилізаційний збір має розповсюджуватись в тому числі на локальних автовиробників. Більше того в бюджеті РФ на 2014-2016 роки закладена досить нескромна сума в 99,25 млрд рублів «для компенсації витрат автомобілебудівників від переходу на новий екологічний стандарт» та на деякі інші (вельми сумнівні, як для «ринкової економіки») категорії витрат.

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ СОЮЗ

- Утилізація старих автомобілів та схеми утилізації «scrappage schemes».
- Фінансова державна підтримка автопрому.

- Програма CARS 21.
- Тимчасові заходи фінансової підтримки (Temporary framework діяли з 2008 по 2011 рік), які включали допомогу в розмірі від 500 тис євро, державні гарантії. Пільгові гарантії по кредитах до 90% суми, зниження процентних ставок до овернайт за залученими коштами, субсидування кредитних ставок до 50%.
- Постійні заходи фінансової підтримки De minimis etc. (від 3,8 до 6,8 млрд євро): від 200 до 1,5 млн євро фінансової допомоги, надання гарантій на ринкових умовах, соціальні програми щодо зниження безробіття та збереження робочих місць.

Крок вперед і два назад.

Іншими словами, стратегії розвитку української автомобільної галузі, не зважаючи на хитку активізацію інструментів торгівельного захисту, не існує.

І річ навіть не в тім, що проект програми розвитку вітчизняного автопрому блукає в повному розумінні цього слова міністерствами ще з 2008 року. Скоріше, річ в тім, що при всій різноманітності механізмів підтримки автопрому в інших країнах та їх обсягами фінансування галузі ми наївно намагаємось конкурувати з ними аж на надто відкритому ринку України. Розподіл сил у грі важко назвати рівним. І які б закиди ми не отримували на свою адресу в частині чи то впровадження спец пит., чи то утилізаційного збору, наші невпевнені та сором'язливі дії неспівставні з тим рівнем захисту галузі, що притаманний іншим країнам-членам СОТ.

Між ними і нами існують значна різниця: для них торгівельний тарифний та нетарифний захист – є лише одним з цілої низки доступних інструментів, в той час як для нас – чи не єдиним можливим.



ОБМІНЯЮТЬ НА ТРУБИ?

Україна знизить мита на імпортні авто

photo: valmedia.org

На початку наступного року Україна лібералізує захисні спецмита на імпортні автомобілі, стало відомо під час верстки номеру. Про це повідомив міністр економічного розвитку і торгівлі України Ігор Прасолов за підсумками торгового діалогу з Євразійською економічною комісією - наднаціональним органом Митного союзу, повідомляє [«Економічна правда»](#).

«Зараз в Міністерстві економічного розвитку і торгівлі відпрацьовується питання про етапи і розміри лібералізації поставок автомобілів... Зараз ведемо розмову про те, що відбуватиметься лібералізація в питанні спецмита на автомобілі», - сказав Прасолов. При цьому на уточнююче питання про те, коли будуть змінені спецмита, він відповів, що це має відбутися на початку року. За словами Прасолова, є три варіанти зниження захисних мит і вони будуть обговорюватися з українськими виробниками.

У свою чергу, міністр торгівлі ЄЕК Андрій Слєпнев повідомив, що в ході переговорів обговорювалося питання скасування захисних заходів з боку Митного союзу і України. За його словами, МС стурбований захисними заходами України по автомобілях і вугіллю, а українська сторона стурбована обмеженнями поставок в МС труб і карамелі.

ВИМІРЯТИ ПРОГРЕС

Рейтинги можуть стати відправною точкою на шляху до реальних реформ



В останні 3-4 роки інформація Міжнародних рейтингових агентств є топ інформацією телевізійних новин і перших сторінок газет. **Forbes** стверджує, що «такий високий інтерес до рейтингів з боку держави, громадських організацій, журналістів, і, що найцікавіше, простих громадян виникає в так званий “військовий час”, коли в умовах криз починається масова “втеча до якості”».

Звичайно ж, підвищена увага до власних позицій в міжнародних рейтингах з боку держави має позитивне значення, оскільки призводить (у кращому, звичайно, випадку) до впровадження необхідних реформ і, як наслідок, поліпшення іміджу країни, активізації знаків для іноземних інвесторів і національного бізнесу.

Україна, на щастя, не є винятком. Так, 30 січня 2013 року на виконання завдання Прези-

дента України, Кабінет Міністрів погодив План заходів по покращенню показників України в рейтингу Doing Business. **Forbes**, який має в своєму розпорядженні текст вказаного Плану, оприлюднив 10 основних заходів Плану, що, на думку українських чиновників, мають покращити позиції України:

1. дозволити підприємцям працювати без використання печатки;
2. скоротити строки відкриття розрахункових рахунків в банках;
3. відмінити обов’язкове отримання свідоцтва платника ПДВ та єдиного податку;
4. відмінити реєстраційний збір;
5. гарантувати можливість отримання статусу платника ПДВ одразу після реєстрації;

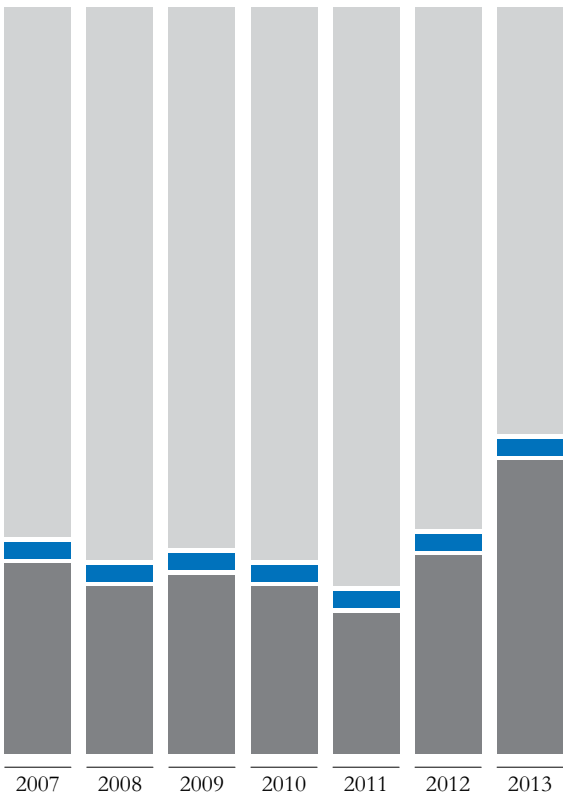
6. спростити отримання дозволів на будівництво;
7. відмінити режим звільнення від сплати ПДВ;
8. знизити ставку ПДВ;
9. впровадити систему митного контролю, що скоротить кількість оглядів товарів та транспорту до 5%.

чина (див. табл.).

Як ми бачимо з таблиці Україна відстає від Грузії – єдиної країни пострадянського простору, що увійшла до першої десятки загального рейтингу – на 104 пункти, від Польщі - на 67, Румунії, Угорщини та Словаччини на 39, 58 і 63 пункти відповідно. Від свого найбільшого сусіда Росії - на 20 пунктів.

Для чіткого розуміння, що являє собою

УКРАЇНА У DOING BUSINESS
(місце в загальному рейтингу)



Джерело: doingbusiness.org, 2007-2013 рр.

Така пильна увага з боку українських високопосадовців призвела до прогресу: в черговому рейтингу Світового банку – Doing Business Report 2014 – Україна піднялась на 25 пунктів, з 137 на 112 позицію зі 189 країн.

Безумовно, поліпшення позиції країни в 25 пунктів у рейтингу Doing Business - 2014 є рекордним показником України за останні роки (див. графік «Україна у Doing Business»).

Проте, демонструючи значні поліпшення в позиційному положенні, Україна все ж відстає як від країн колишнього Радянського Союзу, так і країн найближчих сусідів, таких як Польща, Словаччина, Угорщина, Румунія і Туреч-

DOING BUSINESS НА ПРОСТОРАХ СРСР
(місце в загальному рейтингу, Doing Business 2014)

ГРУЗІЯ	8
ЛИТВА	17
ЛАТВІЯ	22
ЕСТОНІЯ	24
ВІРМЕНІЯ	37
ПОЛЬЩА	45
СЛОВАЧЧИНА	49
КАЗАХСТАН	50
УГОРЩИНА	54
БІЛОРУСЬ	63
КИРГИЗІЯ	68
ТУРЦІЯ	69
РУМУНІЯ	73
АЗЕРБАЙДЖАН	70
МОЛДОВА	78
РОСІЯ	92
УКРАЇНА	112
УЗБЕКИСТАН	146

Джерело: doingbusiness.org, 2013 р.

112 місце в Doing Business - 2014, необхідно зрозуміти результати країни в рейтингу за основними ключовими показниками: реєстрація підприємств, отримання дозволів на будівництво, підключення до системи електропостачання, реєстрація власності, кредитування, захист інвесторів, Оподаткування, міжнародна торгівля, забезпечення виконання контрактів, вирішення неплатоспроможності (див. порівняльну таблицю ключових показників в рейтингу за 2014 та 2013 роки в таблиці на наступній сторінці).

Аналізуючи конкретні індекси в Doing Business Report-2014 ми бачимо сильні сторо-

ни країни, наприклад, в сфері отримання дозволів на будівництво, реєстрації прав власності, кредитуванні, реєстрації підприємств і, водночас, бачимо проблемні сфери, де має місце регрес, наприклад, у підключенні до системи електропостачання -2 пункти, захисті інвесторів -1 п. чи процедурі банкрутства -5 п. Невтішною є також ситуація і в міжнародній торгівлі і забезпеченні виконання контрактів, показники яких не змінилися.

«Інвест газета» зазначає, що українські і міжнародні експерти хоч і відмічають певні позитивні зрушення, та все ж таки вважають «...що більшість змін або не працюють, або не є пріоритетними для бізнесу. Безумовно, інвестори орієнтуються не тільки на

спростити податкові декларації по сплаті ПДВ і податкові накладні (форми цих документів); перейти від щомісячного подання податкової звітності (особливо щодо ПДВ) до квартального. Звичайно, ми зацікавлені і в тому, щоб представляти всю звітність в електронній формі».

Ще одним фактором, що впливає на практичну складову рейтингу – це якість роботи судової системи. Так, Анна Власюк, юрист компанії «Астери», відмічає високий рівень корупції в судах, який негативно впливає на бажання інвесторів вкладати кошти в Україну.

«Інвест газета» звертає увагу читачів на заяву Чимяо Фан, голови Всесвітнього банку

ДИНАМІКА КЛЮЧОВИХ ПОКАЗНИКІВ DOING BUSINESS (місце України у відповідному субіндексі, Doing Business 2013 та 2014)			
Показники	Doing Business 2014	Doing Business 2013	Динаміка
Реєстрація підприємств	47	50	+3
Отримання дозволів на будівництво	41	186	+145
Підключення до системи електропостачання	172	170	-2
Реєстрація власності	97	158	+61
Кредитування	13	24	+11
Захист інвесторів	128	127	-1
Оподаткування	164	168	+4
Міжнародна торгівля	148	148	0
Забезпечення виконання контрактів	45	45	0
Вирішення неплатоспроможності (процедура банкрутства)	162	157	-5

Джерело: doingbusiness.org, 2013 р.

рейтинг, вони оцінюють «повну картину» - купівельну спроможність населення, динаміку розвитку ринку, а також, що важливо, відгуки інших підприємств, які вже ведуть бізнес в Україні».

Підтверджує висновки експертів і газета «Дзеркало тижня. Україна». Вона, наприклад, посилається на пораду (доволі практичну, як на нас) президента Американської торгової палати в Україні Хорхе Зукоски, яка б могла забезпечити не лише номінальне підвищення позицій України в міжнародних рейтингах, а й реальні відчутні зміни в практичній роботі підприємців: «Ми пропонуємо ввести сплату податків на зарплату один раз на місяць замість існуючої практики платити їх двічі на місяць;

в Україні, Молдові і Білорусі, яка зазначила, що такі важливі показники як рівень корупції, вибіркове застосування законодавства, недобросовісна конкуренція залишилися поза увагою Doing Business, хоча мають важливе значення для практичного ведення бізнесу в Україні.

Підтверджує цю думку і Штефан Мергенталер, який в ході публічної дискусії в Фонді «Ефективне управління» відзначив наступне: «Індекси ніколи не представляють абсолютну правду, їх завжди потрібно розглядати в контексті. Підсумковий номер у рейтингу не має значення сам по собі, завжди необхідно дивитися на фактори, які вплинули на цей

номер, це найбільш цікаво. Потрібно не робити сліпе порівняння, а досліджувати причини і те, що стоїть за цифрами. Тож фактично позиція країни в міжнародних рейтингах можна порівняти з вигранем марафону, для чого необхідно переконати учасників тренуватися, навіть перемагаючи біль. Ефективний діалог між гравцями - урядом, приватним сектором та суспільством - є ключовим».

Чудовим прикладом системного підходу в проведенні аналізу позиціонування країни в міжнародних рейтингах, в том числі Doing Business, можна назвати досвід Малайзії, яка протягом останніх років входить до першої десятки країн (в останньому рейтингу, наприклад, країна посіла 6 позицію). Со Хун Лі, старший директор з глобальної конкурентоздатності розповідає: «Три роки тому, коли в Малайзії з'явилася нова економічна модель, націлена на високу прибутковість економіки, ми стали ставитись до індексів дуже серйозно, і взяли на себе зобов'язання розвивати конкурентоспроможність країни». Для досягнення мети при прем'єр-міністрі країни створений спеціальний підрозділ Remandu (Performance Management & Delivery Unit), робота якого націлена на підвищення конкурентоздатності країни. Кожному міністерству видається кілька ключових показників ефективності, які підраховуються і аналізуються, в тому числі і на основі міжнародних індексів. Кожного року підрозділ Remandu готує звіт, що аналізує і висвітлює ефективність роботи міністерств.

Тож, старт, який взяла Україна, є чудовою позицією для початку дискусій про стратегію і пріоритети в розвитку економіки країни. А завершити хотілось б словами Со Хун Лі: «Конкурентоспроможність країни ... - це гонка без фінішу. ... Це безперервний процес змагання, удосконалення та взаємодопомоги».

І нам потрібно бути готовими до того, що роботи попереду дійсно багато.

Doing Business Report - щорічне дослідження Світового банку, що оцінює простоту здійснення підприємницької діяльності. Відмінною рисою Doing Business є те, що дослідження не тільки вказує на проблеми, які перешкоджають розвитку підприємництва, а й визначає їх причини і містить рекомендації про проведення необхідних реформ.



СИСТЕМНИЙ УСПІХ

Кабмін виконує обіцянки

Системна робота уряду з проведення економічних реформ дозволила Україні за один рік суттєво поліпшити свої позиції в рейтингу Doing Business, вважає Олег Устенко, виконавчий директор міжнародного фонду Блейзера. Про це він сказав інтерв'ю виданню «Дело», коментуючи результати останнього звіту IMF.

«Як нам вдалося так стрімко піднятися в цьому рейтингу? Вперше за новітню економічну історію український уряд працювало відразу по декількох напрямках, не роблячи якихось одиночних ударів, як це було раніше: окремі кроки, пов'язані з дерегуляцією, окремі з податковою системою і так далі. А працювали за декількома ключовими напрямками, що і дало такий колосальний ефект. Крім того, в уряді було чітке бачення "вузьких місць", які негативно впливали на наші позиції в Doing Business. Якщо вдасться зберегти взятий темп, то країна реально може увійти в першу сотню рейтингу вже в наступному році», - сказав пан Устенко.

«Такий зліт в рейтингу Doing Business дає сигнал інвесторам, що дані урядом рік тому обіцянки виконуються, хоча тоді деякі не сприйняли їх серйозно. Зараз інвесторам продемонстрували, що виконання даних обіцянок це факт. Це дає країні додаткові переваги в очах інвесторів», - упевнений виконавчий директор міжнародного фонду Блейзера.



ЗБУДУЙ СОБІ РАЙ

Чи здатні індустріальні парки якісно змінити національну промисловість?

фото: прес-служба «Сезпарксервіс»

За коментарем щодо розвитку індустріальних парків в Україні Review звернулось до Володимира Панова, директора компанії «Сезпарксервіс», що займається розвитком «Індустріального парку «Соломоново» в Закарпатській області.

Сьогодні тема індустріальних парків дуже актуальна. Скажіть, будь ласка, які, на Вашу думку, перспективи розвитку сегменту індустріальних парків в Україні?

Від виникнення першого індустріального парку – Траффорд-парку в 1896 році в Англії – і до сьогодні індустріальні парки продемонстрували, що вони є потужним інструментом розвитку економіки багатьох країн. Чому б цим перевіреним та багатим досвідом не скористатися і в Україні? Переконалися, що це могло б стати ефективним стимулом для роз-

витку національної промисловості.

Останні декілька років індустріальні парки почали створюватися в багатьох регіонах України. Нарешті на цю тему звернула увагу преса та експерти. Я радий, що активно почав вивчатися шлях, який пройшли наші сусіди, наприклад, Угорщина, Словаччина, Румунія, Польща, на шляху розвитку спеціальних промислових зон.

Я дуже радий з того, що «Соломоново» йде в авангарді цього процесу і на своєму прикладі показує, що Україна зможе повернути собі славу країни з високотехнологічною промисловістю. Чому ми не можемо? Впевнений, зможемо!

Щодо «Соломоново», як з'явилась ідея створення індустріального парку?

У нас є ідея — створити новий український автопром. Індустріальний парк «Соломоново», як нам здається, один з найбільш ефективних

інструментів, здатних втілити цю ідею в життя. Створення індустріального парку допоможе нам і світовим лідерам по виробництву автокомпонентів, які стануть учасниками індустріального парку; і вітчизняним виробникам, які пройдуть сертифікацію Фольксваген Групи; і всесвітньо відомих транснаціональним компаніям, які вже працюють в Україні. Вони зможуть виготовляти продукцію для вітчизняного автопорому з більшою вигодою для себе.

Ми сподіваємось, що нам вдасться збудувати класичний автомобільний кластер, від якого виграють всі гравці автомобільного ринку, а також і Закарпаття, і Україна в цілому.

Які переваги підготовував для своїх учасників індустріальний парк «Соломоново»?

Перш за все, це створення прецеденту цивілізованих правил гри, рівних умов для конкуренції. Ми намагаємось стимулювати автомобільну галузь до збільшення обсягів та локалізації виробництва, підвищення стандартів якості та ефективності технологічних процесів.

Чим відрізняється ваш індустріальний парк від тих, які створюються в Україні?

Реалізація проекту індустріального парку «Соломоново» розпочалась задовго до прийняття Закону України «Про індустріальні парки». Ми перші розпочали цілеспрямовано створювати автомобільний парк в Україні.

Нам, як першопрохідцям, дуже складно, але ми намагаємось не опускати рук. Ми моделюємо ситуації розвитку автомобільної промисловості, реалізуємо амбітні цілі. Ми прокладаємо шлях, який дозволить зробити якісний крок уперед в національному автомобілебудуванні.

Найбільш конкурентна перевага парку — це, звичайно ж, якірне підприємство «Єврокар», яке, я певен, стане надзвичайно сильним «магнітом» для компаній по виробництву автомобільних комплектуючих та компонентів. Плюс шалені логістичні переваги, які дозволяють думати не тільки про сьогоднішній день, але й закладати перспективу на багато років вперед.

Місцем реалізації проекту вибрано Закарпаття. Чому?

Думаю, читачам буде цікаво дізнатись про те, що в Європі таких регіонів, які межують одночасно с 4-ма країнами ЄС всього тільки три: Валлон в Бельгії, Восводино в Сербії та Закарпаття в Україні. Ще один цікавий фактор: в радіусі двох кілометрів від індустріального парку три залізничних контрольно-пускових пункти: Словаччини, Угорщини та України. Від Соломоново до угорського автобану М-3 всього лише 60 км! А це вихід на Будапешт, Відень, Трієст, Салоніки. Те ж саме ми маємо і у східному напрямку: з Москвою, наприклад, нас поєднує широка [українська – ред.] залізнична колія; а з Європою — вузька [європейська – ред.] колія, які з'єднується з центральною магістраллю залізничного вузла.

На якому етапі розвитку індустріальний парк знаходиться сьогодні?

Ми створюємо високотехнологічну територію машинобудування — аналог кращих світових зразків. Це концепт. Але вже сьогодні ведуться роботи по облаштуванню території парку площею біля 70 га.

Перший етап нашого парку, а це лакофарбовий, зварювальний, монтажний цехи, зона логістики, реалізований вже майже на 80 відсотків. Ми вже закінчуємо будівництво інженерної інфраструктури.

В рамках другого етапу, завершуємо будівництво перших об'єктів: пожежного депо і понижуючої трансформаторної електростанції, а також впорядковуємо систему залізничних гілок на території парку.

Паралельно наша команда займається маркетингом території і проводить переговори з потенційними учасниками парку.

Що ви можете запропонувати учасникам парку, чим будете заохочувати?

У нас дуже досвідчена і злагоджена команда. Всі страхи і ризики західних партнерів ми нівелюємо в ході переговорів, так як вирішення найпроблемніших, з їх точки зору, питань ми беремо на себе. Наші послуги по інжинірингу і консалтингу відповідають найкращим світовим стандартам. Ми прагнемо, щоб західний партнер не помітив різницю ведення бізнесу в своїй країні і в Україні. Весь контакт з вітчизняною бюрократією — це головний біль управляючої компанії.



Крім цього, у нас дуже хороші пропозиції потенційним учасникам парку. Ми можемо побудувати виробничі площі і продати їх, або запропонувати варіант будівництва промислового об'єкту з наданням його в довгострокову оренду. Для тих, хто має свої будівельні компанії або партнерів по будівництву, ми пропонуємо інженерно-підготовлені земельні ділянки. Більше того, ми завжди готові інвестувати і створювати спільні підприємства. Погодьтеся, таких пропозицій на нашому ринку не так і багато.

Ми робимо все можливе, щоб інвестори подолали «комплекс України». Ми завжди раді показати потенційним учасникам парку, що ж насправді відбувається на території. Ми хочемо, щоб вони переконались, що будівництво і робота йде не на папері.

Імплементация Закону України «Про індустриальні парки», державні гарантії на строк не менше 30 років та преференції для учасників парку продемонструють політичну волю держави створити сприятливе середовище для інвесторів. І, ми сподіваємось, це відбудеться вже найближчим часом.

Які результати від реалізації проекту індустриального парку очікуєте?

Я вважаю, що найголовнішим завданням економіки будь-якої країни, є створення робочого місця. В індустриальному парку «Соломоново» буде створено, як ми очікуємо, більше 6000 робочих місць. Тільки одного цього показника достатньо щоб підкреслити значення проекту не тільки для Закарпаття, а й для всієї країни.

За незалежними прогнозами, «Соломоново» може залучити до економіки країни не менше 700 млн дол. США прямих інвестицій. Індустриальний парк дозволить збільшити експортний потенціал країни на 100 легкових автомобілів щорічно, що не зможе не позначитись на зовнішньоторговельному балансі країни.

А перспективи і стратегічні можливості розвитку регіону в зв'язку з створенням і функціонуванням індустриального парку «Соломоново» – це тема, яка заслуговує особливої уваги, але вже в окремому інтерв'ю.

Review висловлює особливу подяку Марині Парашинець за допомогу в підготовці інтерв'ю.



КОМУ ЗА ТРИДЦЯТЬ?

Кабмін пропонує скоротити термін надання землі під індустриальні парки

фото: kmug.com.ua

Кабінет міністрів України пропонує Верховній Раді скоротити термін надання земельних ділянок під індустриальні парки терміном до 50 років. Про це йдеться в урядовому законопроекті №3700 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо створення та функціонування індустриальних парків», текст якого розміщений на сайті Верховної Ради України.

Законопроект, згідно з текстом пояснювальної записки, створений з метою вдосконалення законодавчого регулювання питань створення і функціонування індустриальних парків в Україні. Він, перш за все, направлений на вдосконалення регулювання земельних відносин під час облаштування індустриальних парків та реалізації у їх межах проектів, посилення правових гарантій прав держави, територіальних громад при наданні ними земельних ділянок для створення і функціонування індустриальних парків. Окрім того, проект закону має за мету посилення державної підтримки створення та функціонування індустриальних парків, в тому числі шляхом ввезення на митну територію України устаткування, обладнання та комплектуючих до них, матеріалів. Також, за задумом авторів, законопроект направлений на визначення статусу керуючих компаній індустриальних парків.

Так, законопроект вносить доповнення до статті 93 Земельного кодексу України, згідно з якими «у разі створення індустриального парку на землях державної чи комунальної власності земельна ділянка надається керуючій компанії на строк не менше 30 років і не більше 50 років». Нагадаємо, згідно діючого законодавства, граничний строк оренди землі під індустриальний парк не обмежується.

Крім того, законопроект вносить зміни до закону України «Про індустриальні парки» в частині узгодження інструментів та механізму державної підтримки створення і функціонування індустриальних парків з відповідними інструментами і механізмами, визначеними Бюджетним і Митним кодексами України, уточнення статусу керуючої компанії, а також усунення посередницьких функцій керуючих компаній індустриальних парків, у тому числі шляхом виключення можливостей передачі ними земельних ділянок індустриальних парків державної і комунальної власності в суборенду учасникам цих парків.

«Прийняття проекту закону дозволить удосконалити законодавче регулювання питань створення і функціонування індустриальних парків в Україні, визначивши його як ефективний інструмент залучення інвестицій у національну економіку для модернізації та розвитку промислового виробництва», - йдеться в пояснювальній записці до законопроекту.

ХОРОШИЙ РІК

Німецький автопром налаштувався на глобальне зростання продажів

Об'єднання автобудівників Німеччини опублікувало прогноз на 2014 рік, назвало найбільш багатобічючі ринки планети і оцінило перспективи Західної Європи та країн БРІК, повідомляє DW.

Зайняті в німецькій автомобільній промисловості працівники вимушені будуть насолоджуватись одним з найкоротших різдвяних канікул в сучасній історії галузі. Наприклад, Завод BMW в Лейпцигу відновить свою роботу не 6 січня, як планувалося раніше, а вже 2 січня. Daimler двічі скоротив новорічні відпустки (до одного тижня) одразу на всіх своїх підприємствах у Німеччині та США. Головні ж заводи Volkswagen у Вольфсбурзі і Audi в Інгольштадті будуть працювати понаднормово ще в кінці грудня.

За даними авторів звіту, сталося те, чого мало хто очікував: виробництво заледве встигає за зростаючим попитом. В Об'єднанні німецької автомобільної промисловості (VDA) переконані, що в 2014 році сумарний випуск нових легкових машин збільшиться на планеті на 3 відсотки і досягне 74,7 мільйона одиниць.

Здається, 2014 рік може стати найкращим роком з часу початку фінансової кризи та глобального падіння продажів.

«Ми певні того, що всі значущі ринки, за винятком Японії, покажуть позитивну динаміку», - заявив президент VDA Маттіас Віссман, представляючи в Берліні галузевий прогноз на 2014 рік. При цьому він підкреслив, що очолювана ним організація зазвичай обережна у своїх оцінках. Іншими словами, реальність цілком може перевершити очікування.

Очікується, що на найбільшому автомобільному ринку світу, в Китаї, зростання продажів складе 7 відсотків. «Тим самим Китаю, судячи з усього, вдасться подолати рубіж в 17 мільйонів [проданих авто]», - уточнив Маттіас Віссман. На другому за розмірами ринку, в США, продажі зростуть на 3 відсотки і можуть досягти майже 16 мільйонів легкових автомобілів.

Вперше за чотири роки очікується збільшення збуту в охопленій борговою кризою Західній Європі. У VDA вважають, що зростання складе всього 2 відсотки, так що

продати вдасться небагатьом понад 11,6 мільйона машин. Але головним є не абсолютні (чи відносні показники), а зміна тренду: з другої половини 2013 року цифри поволі, але йдуть вгору, переконані аналітики.

Згідно з прогнозом VDA, значна частка тих 14,7 мільйона легкових авто, які будуть випущені в 2014 році під німецькими брендами, зійде з конвеєрів за межами Німеччини. Та й як мінімум три чверті тих 5,47 мільйона автомобілів, які планують виготовити безпосередньо на території ФРН, відправлять на експорт. Саме завдяки зростанню світового ринку німецькі автобудівники зможуть в 2014 році збільшити виробництво на 3,5 відсотка, вважають у VDA. При цьому основні надії пов'язані з США і особливо з Китаєм. А ось значного попиту зі сторони інших великих імпортерів авто, наприклад, країн БРІК, німецькі автобудівники поки не чекають, хоча і передрікають їм позитивну динаміку.

Так, російському ринку, який в 2013 році скоротився на 7 відсотків (до 2,7 мільйона автомобілів), німецькі експерти передбачають в 2014 році зростання на 3 відсотки. Індійський ринок, що звалився в цьому році на 9 відсотків (до 2,5 мільйонів одиниць), може зрости на 7 відсотків, а бразильський після падіння на 1 відсоток (до 3,6 мільйона авто) збільшиться на 2 відсотки.

При цьому, на думку Об'єднання німецьких автобудівників, в 2014 році «Індія і Росія ще не повною мірою вичерпають свої можливості зростання». «Ми, як і раніше віримо в те, що ще в цьому десятилітті російський ринок стане найбільшим у Європі», - заявив в кінці листопада в Калузі голова правління Volkswagen Мартін Вінтеркорн, повідомивши про намір концерну до кінця 2018 вкласти в Росії 1,2 мільярда євро.

Сьогодні на німецьких автомобільних заводах зайняті 760 тисяч осіб, яким, за словами голови VDA, «загрожує екстрене скорочення зимової відпустки через переповнені портфелі замовлень». На жаль, зовсім інша ситуація в Італії та Франції. VDA очікує, що в 2014 році італійські автозаводи випустять близько 400 тисяч автомобілів, хоча їхні виробничі потужності розраховані на 1,5-2 мільйони. А у Франції обсяги виробництва вже скоротилися з 3 до 2 мільйонів авто.

ВЛАДИТИ МІЛЪЯРД

VW інвестує в російські проекти



Концерн Volkswagen має намір у найближчі чотири роки інвестувати в російські проекти 1,2 мільярди євро. Про це повідомив голова правління концерну Мартін Вінтеркорн на урочистій церемонії випуску семисоттисячного автомобіля на заводі в Калузі.

«Росія є для нас зростаючим ринком номер один в Європі», - заявив пан Вінтеркорн.

Зараз на заводі Volkswagen в Калузі працює 5,5 тисячі чоловік. В 2015 році поряд з діючим підприємством концерн відкрис завод двигунів. З 2006 року в виробництво в Росії і розробку нових моделей для російського ринку концерн інвестував загалом 1,3 мільярда євро.

«У короткостроковій перспективі Росія стане автомобільним ринком номер один в Європі і змістить з п'єдесталу Німеччину», - вважає глава VW.

ВОНИ ВІДПОЧИВАЮТЬ

Російські автомобільні заводи зупиняються через падіння продажів



За даними видання «Ведомости», завод Ford у Всеволоді змушений зупинити конвеєр більш, ніж на місяць. Завод GM у Санкт-Петербурзі також переходить на двозмінний режим роботи.

За словами представника компанії Ford Єлизавети Новикової, новорічні канікули, які розпочалися 6 грудня на заводі Ford Sollers в Ленінській області Росії, триватимуть до 19 січня. За цей час російський підрозділ американського автовиробника планує оптимізувати виробничі плани через скорочення продажів в C і D сегментах.

Торік канікули на підприємстві тривали значно менше: завод простоював з 17 грудня до 8 січня. Корективи у виробничі плани компанія почала вносити ще в серпні, коли завод був зупинений на один день, потім простої вводилися ще кілька разів. На початку вересня завод перейшов на двозмінний режим роботи. З березня таку ж практику провадитиме і GM.

Петербурзький завод General Motors не буде працювати з 30 грудня до 13 січня, заявила виданню представник компанії Вікторія Чуйкіна. За її словами, це пов'язано з обслуговуванням виробничого обладнання. Інші автозаводи Санкт-Петербурзького кластеру Toyota, Nissan і Hyundai збільшувати новорічні канікули не планують, повідомили їх представники.

Голова профспілкового осередку Міжрегіональної профспілки працівників автопрому Олександр Кашицин підтвердив плани Ford Sollers, зазначивши, що цей період буде оголошений простоєм, крім останнього тижня грудня, коли робітники отримають офіційну додаткову відпустку за шкідливість виробництва. Згідно із російським законодавством, якщо простій у роботі відбувається з вини роботодавця, то працівникові виплачується не менше двох третин від середнього заробітку, який включає всі премії і додаткові виплати; у разі простою із незалежних від працівника і роботодавця причин виплачується дві третини окладу за тарифною ставкою.

Нагадаємо, що за 10 місяців поточного року продажі автомобілів Ford впали на 19%, в порівнянні з тим же періодом минулого року, до 85 430 одиниць. Продажі найпопулярнішої марки Ford на російському ринку – моделі Focus – впали ще більше: на 27%.

Аналогічна ситуація спостерігається і з модельним рядом GM. Продажі Opel Astra і Chevrolet Cruze, які входять до 25 найбільш популярних моделей ринку легкових авто РФ та виробляються на заводі в Санкт-Петербурзі, за десять місяців скоротились на 24% і 11% відповідно. Загалом російський ринок «просів» на 7%, зазначається у звіті АЕВ.



РОССТАТ ПАДІННЯ НЕ ПОМІТИВ

Виробництво авто не встигло вчасно підготуватись до падіння продажів

фото: avtocheta.ru

Загальний обсяг виробництва легкових автомобілів у Росії за результатами січня-листопада поточного року впав на 2,3%, в порівнянні з аналогічним періодом минулого року, і склав 1,8 мільйона одиниць, повідомляє auto.newsru.com з посиланням на Росстат, який представив актуальний статистичний звіт за підсумками роботи промисловості за 11 місяців 2013 року. Виробництво, як ми могли і очікувати, не змогло оперативно відреагувати на падіння продажів, які за одинадцять місяців показали 6-відсоткову негативну динаміку.

Схожа ситуація і на ринку вантажних автомобілів та автобусів. Наприклад, виробництво вантажних автомобілів з початку року скоротилося на 2,4% і склало 188 тисяч одиниць (без урахування самоскидів). Виробництво автобусів також впало, на 6% (випущено 48,4 тисячі одиниць).

Нагадаємо, що, згідно з дослідженнями автомобільного ринку Асоціації європейського бізнесу, в країні продовжується падіння продажів автомобілів. Згідно актуального прогнозу АЕВ, за підсумками 2013 року в Росії буде продано 2,79 мільйона легкових і легких комерційних автомобілів, що на 5,1% менше порівняно з показниками продажів в 2012 році. За даним ж аналітичної агенції «Автостат»,

за підсумками одинадцяти місяців 2013 року російський авторинок вже скоротився на 6%.

Лідерство на російському авторинку зберігає «АвтоВАЗ», який, щоправда, став і лідером зі зниження продажів. У листопаді Волзький автозавод продав 36,5 тис. автомобілів, що на 19% нижче результату роком раніше. Зниження продажів на «АвтоВАЗі» пояснюють тим, що завод ще не вийшов на оптимальний обсяг виробництва нової Lada Kalina (покупці чекають розширення опцій і пропозиції цих машин у всіх комплектаціях) і оновленої Lada Priora. Крім того, «АвтоВАЗ» досі не зміг вирішити проблем з логістикою та постачальниками.

Друге місце за обсягом продажів на російському ринку зберігає Renault, що продала 17,7 тис. авто (+3%). Цей показник забезпечує французької марці лідерство на ринку іномарок. На третьому рядку в рейтингу продажів залишається Kia з показником 17,4 тис. машин (+16%). Далі як і раніше йде Hyundai – автомобілі цієї марки вибрали 15,5 тис. російських покупців (+6%). Замикає п'ятірку лідерів цього разу Nissan, який реалізував 14,6 тис. машин (+36%). У топ-10 найбільш популярних марок за підсумками листопада також увійшли Chevrolet, Volkswagen, Toyota, Ford, Skoda і Mitsubishi.

ПОВЕРНЕННЯ ФЕНІКСА

SAAB відновлює серійне виробництво на заводі в Трольгеттані



Новий власник Saab, National Electric Vehicle Sweden (NEVS), розпочинає серійне виробництво моделі 9-3 (седан) на заводі в місті Трольгеттан (Trollhattan) в Швеції після майже дворічної перерви.

Востаннє автомобілі сходили з цього конвеєра ще у квітні 2011 року, а за дев'ять місяців, 19 грудня того ж року, національний шведський автовиробник був визнаний банкрутом.

«Так, ми розпочнемо справжнє виробництво у понеділок [другого грудня]», - розповів прес-секретар компанії Мікаель Оестлюнд (Mikael Oestlund) в інтерв'ю [Automotive News Europe](#). Він також додав, що перші обсяги виробництва будуть «доволі скромними», але з часом компанія намагатиметься їх покращити.

National Electric Vehicle Sweden, врятувала SAAB від банкрутства в серпні минулого року. Відновлення ж виробництва стало можливим лише після довгих перемовин з постачальниками, заявив пан Оестлюнд. Він також додав, що нове покоління 9-3 буде оснащуватись бензиновим двигуном з турбонадувом і нагадуватиме моделі попередніх років, зокрема тестових моделей, що зійшли з конвеєра у вересні цього року, які, в свою чергу, є майже повною копією моделі 2011 року.

Крім того, компанія планує поставляти на

китайський ринок електричний варіант 9-3, запуск у серію яких планується в 2014 році одразу по завершенню робіт з дизайном.

Я повідомлялось раніше, основними ринками для SAAB мають стати Європа та Китай; повернення марки на ринки Північної Америки найближчими роками не планується. Нові авто планується випускати на архітектурі Phoenix. Остання була розроблена до банкрутства автовиробника для того, щоб позбавити авто 20% комплектуючих, права на які належать General Motors.

Нагадаємо, що з кінця 80-х років до 2010 року Saab перебував під контролем General Motors. Американська компанія серйозно постраждала під час фінансової кризи і в червні 2009 року подала заяву про початок процедури банкрутства. У рамках розпродажу активів Saab в лютому 2010 року дісталася голландській компанії Spyker. Заяву ж про банкрутство Saab було подано у грудні 2011 року, а в червні 2012 року автовиробника придбала National Modern Energy Holdings, що належить Каю Йохану Цзяню (Kai Johan Jiang), шведу з китайським корінням. Зараз гонконзькому холдингу належить 78% NEVS. Репта акцій компанії належать Qingdao Qingbo Investment - інвестиційній компанії, підконтрольній владі китайського міста Циндао (східна провінція Шаньдун).

ОБЕРЕЖНИЙ ОПТИМІЗМ

Автопром Іспанії пішов в ріст

Автомобільна промисловість Іспанії шле сигнали про вихід з кризи: виробництво авто поступово зростає, повідомляє сайт [espanarusa.com](#).

Незважаючи на те, що внутрішній попит все ще залишається низьким, нові рекорди для галузі забезпечили експортні поставки: 90% вироблених авто йдуть на експорт.

Лідери галузі повні оптимізму. За оцінками експертів, 2013 року в Іспанії буде випущено 2,2 мільйона легкових авто, в 2014 році очікується 2,4 мільйона, а в 2015 році галузь спробує взяти планку в 3 мільйони легкових авто.

Згідно з даними державної статистики, лише в першому кварталі поточного року автомобільна промисловість створили 2 400 нових робочих, що є доволі радісним показником для країни, 26% населення якої все ще залишаються безробітними.

На даний момент на іспанських конвеєрах збирають 39 різних моделей легкових та вантажних транспортних засобів провідних міжнародних марок: Nissan, Mercedes, General Motors, Renault, Volkswagen, Ford, Iveco, Peugeot, Citroen. Однак завантаженість конвеєрів є рекордно низькою. Згідно зі звітом Center Automotive Research Університету Дуйсбурга-Ессена, складальні заводи чотирьох південно-європейських країн (Франції, Італії, Португалії та Іспанії) працюють лише на 58% від їх номінальної потужності. Це найгірший показник післявоєнних років.

ОБЕРЕЖНИЙ ПЕСИМІЗМ

Автопром Туреччини чекає падіння

Цей рік може стати рекордним для автомобільного ринку Туреччини, але наступного авто продажі можуть впасти на 2%, зазначає Генеральний директор Renault Mais Ібрагім Айбар у своєму коментарі виданню [europe.autonews.com](#).

«Листопад і грудень – це найактивніші місяці продажів автомобілів, і угоди, укладені протягом цього періоду, можуть мати значний вплив на річні показники, наприклад, допомогти збільшити обсяг продажів до 810-820 тис. авто до кінця року», - коментує ситуацію пан Айбар.

Продажі автомобілів в Туреччині можуть впасти на 2% до 800 тис. одиниць в наступному році, у зв'язку з тим, що ослаблення валюти робить імпортовані авто дорожче. Крім того уряд намагається уповільнити зростання кількості виданих автокредитів, пояснює Ібрагім Айбар. Турецька ліра втратила більше 14% по відношенню до євро і 8% по відношенню до долара США протягом останніх шести місяців. Окрім того, уряд Туреччини готується прийняти декілька постанов, що введуть обмеження мінімального початкового внеску в розмірі 25% за автомобільний кредит, а також обмежать максимально можливу кількість внесків.

Нагадаємо, що автопродажі в Туреччині за перші 10 місяців року зросли на 9% до 644,4 тис. одиниць. Загалом у 2012 році було продано 777,8 тис., зважаючи на те, що сектор постраждав від скорочення експортного ринку в Європі і слабого внутрішнього попиту.



ВЕЛИКІ СПОДІВАННЯ

GM отримує нового CEO та позбувається державної підтримки

Головний виконавчий директор і голова ради директорів General Motors Co. Ден Акерсон йде у відставку зі своїх постів 15 січня наступного року. Новим CEO автомобільного гіганта призначена Мері Барра, йдеться в [повідомленні прес-служби GM](#), повідомляє [Forbes](#).

Рада директорів GM обрала Мері Барра новим CEO компанії, йдеться в прес-релізі. Барра також увійде до ради директорів компанії. Головою ради директорів GM замість Акерсона стане Теодор Солсо, який входить до Ради з червня 2012 року.

Мері Барра 51 рік. В даний час вона займає пост віце-президента компанії з розвитку продуктів і контролю мережі поставок. Працювати в General Motors пані Барра розпочала ще на початку 1980-х, прийшовши в компанію Pontiac студентом Університету Кеттеринга. Протягом наступних років вона займала кілька інженерних та керівних посад у різних компаніях, що входять до складу концерну. Вона стане першою жінкою, що займає такий пост як в GM, так і у всій глобальній автомобільній індустрії.

Новий головний виконавчий директор очікує, що з «відмінною лінійкою легкових і вантажних автомобілів і найсильнішими фінансовими показниками за недавню історію, для GM настав дуже сприятливий час», говорить в заяві компанії.

«Я йду з компанії, задоволений тим, що ми зробили, з величезним оптимізмом щодо перспектив компанії, а також з великою гордістю за те, що ми відновлюємо ім'я General Motors в глобальній автомобільній галузі», - наводяться в прес-релізі слова Акерсона. Ден Акерсон приєднався до GM в 2009 році. Свою поточну посаду він отримав у вересні 2010 року. Під його керівництвом автовиробник провів первинне розміщення акцій на біржі, завоював нагороди за якість автомобілів, створив понад 25 тисяч робочих місць на заводах в США. Головним же досягненням Акерсона більшість аналітиків вважають відчутне покращення фінансового самопочуття компанії: протягом останніх чотирьох років GM стабільно демонструє прибуток.

65-річний Акерсон вирішив піти у відставку зі свого поста після того, як у його дружини

нещодавно діагностували рак.

Окрім того, Мінфін США повідомив у понеділок, що продав приватним інвесторам свій останній пакет акцій General Motors. Федеральний уряд отримав за всі придбані раніше акції GM \$39 млрд, при тому, що інвестиції в компанію в період фінансової кризи 2008-2009 років склали близько \$50 млрд. Таким чином, збиток уряду від покупки акцій компанії склав близько \$11 млрд. Самі ж акції після такої заяви подешевшали у вівторок на 0,7% - до \$40,6 за штуку.

«Тепер ця важлива глава в історії країни закрита», - заявив у понеділок міністр фінансів США Джейкоб Лью. Він також зазначив, що програма урядової допомоги допомогла американській автомобільній промисловості залишитися на плаву в період кризи, а також створити нові робочі місця і відновити виробництво.

Окрім того, як стало відомо раніше, General Motors відкличе свій бренд Chevrolet з проблемного автомобільного ринку Європи, відмовившись таким чином чинної десятирічної стратегії розвитку бренду. Остання передбачала, що Chevrolet повинен був конкурувати з такими недорогими суперниками, як Hyundai, Skoda і Dacia. Згідно з повідомленням компанії, Chevrolet зникне з автомобільного ринку Західної та Східної Європи наприкінці 2015 року. Ресурси, які використовувались на розвиток та підтримку бренду GM планують направити на інші свої марки, представлені на цьому ринку, наприклад, Opel і Vauxhall.

«Враховувалися три види [показників]. Перший - прихильність до бренду, другий - ринкові показники, третій - фінансові. Всі вони виявилися неприйнятними», - констатував заступник голови правління GM Стів Гірскі. - Це, по суті, визнання того, що ми добре просуваємося з Opel і Vauxhall».

Реструктуризація, яка очікує європейський підрозділ компанії, коштуватиме GM від \$700 млн до \$1 млрд дол. Згідно з європейськими правилами, GM зобов'язана продовжувати роздрібний продаж Chevrolet протягом двох років, до кінця 2015 року.

«Я б не називав це помилкою, - сказав Гірскі. - Помилкою було б продовжувати витрачати кошти на бізнес, в якому ми не просуваємося».

НІКУДИ НЕ ЙДЕ

Chevrolet залишається в Україні



Рішення американської корпорації General Motors припинити продажі більшості моделей марки Chevrolet в Європі в кінці 2015 року і направити зусилля на просування бренду Opel (в деяких країнах - Vauxhall) не торкнеться України.

Про це заявив офіційний дистриб'ютор Chevrolet в Україні «Дженерал Авто Груп».

Згідно із повідомлення прес-служби компанії, Україні дана ініціатива не торкнеться, оскільки українське представництво працює не з європейським підрозділом, а безпосередньо з заводом-виробником, компанією GM Korea. Більш того, вже існує узгоджений з GM план розвитку бренду Chevrolet в Україні на 2014-2018 роки, спрямований на збільшення продажів і частки ринку.

За даними автохолдингу Атлант-М, в січні-жовтні 2013 року в Україні було продано 4,59 тис. автомобілів Chevrolet проти 7,7 тис. за той же період 2012 року, проте, як раніше відзначали в Дженерал Авто Груп, у 2012 році в продажах враховувався Chevrolet Aveo T250, який був переданий для виробництва на ЗАЗ, і тепер продається під брендом ZAZ Vida.

НОВА ІНДУСТРІАЛІЗАЦІЯ

Американський автопром повертається додому



Останні декілька місяців економічні оглядачі найбільших видань світу активно обговорюють «нову індустріалізацію» США – процес повернення в країну заводів, які протягом попередніх двох десятиліть місцеві компанії воляли розміщувати в країнах, що розвиваються. Оптимісти вже пророкують Америці «нове економічне чудо» та палене збільшення інвестицій. Скептики ж наголошують: економічний ріст США чудово видно лише на фоні тяжкого становища Євросоюзу та Японії, і про який-небудь «бум» говорити ще зарано. Ми спільно з lenta.ru вирішили проаналізувати ситуацію, що склалась, щоб зрозуміти: Америка дійсно опинилась на порозі нового «золотого віку» чи ні?

Наприкінці 1990-х та початку 2000-х років здавалося, що світовий економічний порядок остаточно сформувався: країни «першого світу» забезпечують розвиток та розробку нових технологій, а країни, що розвиваються, забезпечують виробництво. Здавалось, що така глобалізована економіка вигідна усім: великі компанії знизили свої витрати,

небагаті країни отримали інвестиції, а значить, і можливість покращити добробут своїх громадян. Споживачі ж отримували дешеві товари у будь-якій частині світу. Очікували, що така вигідна для всіх модель виробництва та споживання існуватиме в незмінному вигляді щонайменше декілька десятиліть, однак вже на початку 2010-их стало зрозуміло: система потребує змін.

На початку грудня цього року газета The New York Times, з посиланням на дані Міністерства торгівлі США повідомила, що експорт автомобілів зі Сполучених Штатів за період 2009-2012 років зріс майже на 80 відсотків, а за десять місяців 2013-го зростання експорту склало майже дев'ять відсотків в річному вимірі. Якщо в 2012-му на експорт (включаючи Канаду і Мексику) відправлено 1,8 мільйона автомобілів, то за підсумками поточного року поставки із США можуть досягти вже двох мільйонів. Для порівняння, внутрішній ринок легкових авто Сполучених Штатів в 2013 році оцінюється в 15,5 млн нових авто.

Останні десятиліття країна була великим імпортером ключової (можливо, історичної) для себе галузі. Однак, після кризи автомобілі, вироблені на території США (зокрема, на заводах японських компаній Honda і Toyota), подешевшали, ставши конкурентоспроможними і за ціною, і за якістю. Вперше за довгий час автовиробники отримали можливість відправляти свої машини на експорт.

Не відстають від машинобудування і інші галузі промисловості. Так, про новий завод на території США заявила Apple, яка усі свої «яблучні» продукти виробляє виключно за межами Північної Америки. Нове підприємство розташовуватиметься в місті Меса (Арізона) та, скоріше за все, буде зайняте виробництвом компонентів із застосуванням сапфірового скла. На підприємстві буде створено більше двох тисяч робочих місць, а загальні інвестиції в проект складуть не менше 578 мільйонів доларів.

Аналітики відмічають, що за процесом «повернення додому», як сказав про це явище президент Барак Обама, звичайно ж має за основу не стільки економічний патріотизм, скільки прагматичний розрахунок. Одна з найбільш очевидних причин перенесення заводів з розвинених країн профільні ЗМІ називають високу вартість палива: з 2000 року нафта подорожчала приблизно в тричі. Дорожча бензину і газу автоматично веде до подорожчання перевезень, а отже, і до зростання вартості товарів, ввезених в США, які, незважаючи ні на що, залишаються найбільшим світовим імпортером. При цьому в самих Штатах в останні роки паливо (насамперед газ), завдяки «сланцевій революції», стабільно дешевшає. За оптимістичними сценаріями в найближчому майбутньому Сполучені Штати можуть стати не тільки промисловим експортером, але і постачальником енергоресурсів. Майже історична і абсолютно нереальна для початку 2000-х років ситуація.

Окрім того, істотно змінилися відносини між відносинами між роботодавцями та найманими робітниками. З одного боку, профспілки втратили значну частину впливу і більш охоче йдуть на безконфліктне вирішення спорів. З іншого, бізнес став гнучкіше в питаннях оплати праці та соціальних гарантій. Принаймні, саме така ситуація спостерігається в автомобільній

галузі.

Вагомим аргументом повернення промислових підприємств на американську землю є і висока кваліфікація робітників та їх продуктивність праці. Головний козир країн, що розвиваються, – низька вартість трудових ресурсів – повільно, але невпинно, нівелюється.

Восени 2012 року консалтингова компанія Boston Consulting Group опублікувала доповідь, в якій передбачила зростання числа зайнятих робітників в американській промисловості на п'ять мільйонів чоловік до кінця десятиліття. А вже до 2015 року експортувати промтовари з США буде на 5-25 відсотків дешевше, ніж з розвинених європейських держав або Японії. Небезпеку від реіндустріалізації Сполучених Штатів визнали, зокрема, в Китаї: ініціатива американського керівництва загрожує Пекіну втратою безлічі замовлень.

І все ж оптимізм з приводу промислових перспектив Сполучених Штатів не слід перебільшувати – говорити про індустріальний ренесанс Америки, здається, поки зарано. Підтвердженням тому може служити банкрутство Детройта влітку 2013 року. Колись столиця і символ «великої трійки» американських автовиробників, він виявився не в змозі виплатити приблизно 20 мільярдів доларів заборгованості. Крім очевидних прорахунків міської влади свою роль зіграла криза, що вразила автомобільну індустрію США – технологічне відставання американських автомобілів, на думку аналітиків, в кінці 2000-х призвело до скорочення попиту на бренди GM, Ford і Chrysler.

Очевидно, що промислове відродження Сполучених Штатів залежатиме від безлічі внутрішніх та зовнішніх факторів. Одним з найгостріших питань звучить, ну думку аналітика Morgan Stanley Джерарда Мінака, так: повернення виробництва в США, швидше за все, збільшить продуктивність, але чи буде воно супроводжуватися схожим за масштабами зниженням витрат великих компаній та зростанням котирувань їхніх цінних паперів (зростанням фондового ринку)? Відповідь на це питання не знає достеменно ніхто, але саме від нього і залежать перспективи реіндустріалізації США.



СААМ ПРОТИ

Автовиробники КНР виступають проти пом'якшення умов для іноземних інвесторів

Китайське авто лобі відчайдушно протистоїть можливому руху Пекіна у бік зниження обмеження на іноземну власність в автомобільній промисловості, заявивши, що цей крок може серйозно послабити позиції вітчизняних автовиробників, повідомляє europe.autonews.com.

Донг Янг, генеральний секретар Китайської асоціації автовиробників (СААМ) заявив, що якщо правила зовнішньої власності будуть пом'якшені, китайські автовиробники втратять контроль над спільним підприємствам, якими вони володіють і управляють разом з світових автовиробниками. «Іноземна власність будучи обмеженою на рівні 50 відсотків є червоною лінією, яку ми не повинні перетинати тому що ми повинні захистити наші китайські бренди, - наводить слова пана Янга прес-служба СААМ. - З іншого боку, нинішні обмеження не охолодили ентузіазм глобальних автовиробників в частині інвестування в Китай, так чому ми повинні бути більш відкритими?»

Китай вимагає від глобальних автовиробників, включаючи General Motors, Ford Motor Co, Volkswagen Group і корпорацію Toyota Motor, створювати спільні підприємства з метою виробництва автомобілів в країні. На додаток до 50-процентної частки власності, нинішня політика вимагає від іноземних автовиробників створити технічний центр в Китаї і передати деякі технології в руки своїх місцевих партнерів. Таким чином уряд Піднебесної намагається підвищити конкурентоспроможність галузі, сподіваючись, що китайські автовиробники зможуть перейняти іноземні технології та досвід управління транснаціональних корпорацій.

Інформаційний простір галузі нещодавно сколихнула заява уряду Китаю. Уповноважений представник міністерства торгівлі КНР заявив на медіа-брифінгу в Пекіні, що уряд, швидше за все, послабить обмеження на іноземні інвестиції найближчим часом в різних областях, включаючи автомобілебудівну промисловість.

Більше того, на автомобільній конференції в Ухані в жовтні, Чень Лін, представник Міністерства комерції який курирує Міжнародну автомобільну інвестиційну політику, визнав, що на відміну від Китаю, автовиробники інвестують в більшість країн по всьому світу, при цьому там не потрібно створити спільне підприємство з місцевим партнером, який повинен володіти і управляти будь-якими складальними заводами на своїх ринках.

«Ми бачимо цей дисбаланс політики», - сказав Чен під час дискусії, закликаючи китайських автовиробників вивчити ефект від можливого підвищення жорсткості або пом'якшення правила спільного підприємництва.

У своїй заяві СААМ рекомендують китайським політикам зважено оцінити можливі переваги та недоліки лібералізації участі іноземних компаній в автомобілебудівній галузі, перш ніж приймати такі рішення. СААМ наголошує на тому, що місцеві бренди ще недостатньо сильні, щоб самостійно захистити свої позиції. «Уряду не слід поспішати приймати рішення, які можуть зробити величезний вплив на галузь», - сказано в повідомленні; необхідно вивчити питання і дізнатися думку різних сторін, наскільки це можливо.

Зазначимо, що іноземні бренди домінують на китайських дорогах, займаючи більше 60% ринку Піднебесної. СААМ є одним з найбільших галузевих асоціацій Китаю, яка представляє інтереси автомобільного сектору. До асоціації входять більше 2000 членів, в тому числі одні з найбільших автомобілебудівних компаній, як, наприклад, SAIC Motor, FAW Group і Dongfeng Motor Group.

Б'ЮТЬ РЕКОРДИ

Автопром КНР уже виробив більше, ніж 2012 року



Виробництво автомобілів у Китаї збільшилося в листопаді на 21,17%, порівняно з аналогічним періодом минулого року, досягнувши рекордного показника в 2,13 мільйона машин, повідомляє Китайська асоціація автовиробників.

Продажі автомобілів у листопаді також стали рекордними в історії китайської автомобільної галузі: вони виросли на 14,12% в річному вираженні - до 2,04 мільйона одиниць. У порівнянні з жовтнем виробництво і продажі автомобілів у Китаї в листопаді зросли відповідно на 11,39% і 5,75%.

У січні-листопаді виробництво автомобілів в Китаї виросло на 14,34%, в порівнянні з аналогічним періодом 2012 року, склавши більше 19,99 мільйона одиниць. Продажі виросли на 13,53% - до 19,86 мільйона. Таким чином, за 11 місяців 2013 року в КНР вироблено і продано автомобілів більше, ніж за весь 2012 рік.

Нагадаємо, що Піднебесна в 2009 році випередила США в якості найбільшого в світі автовиробника і ринку продажів автомобілів. У 2012 році виробництво автомобілів в Китаї виросло на 4,6% - до 19,27 мільйона штук, обсяг продажів автомобілів виріс на 4,3% - до 19,31 мільйона одиниць.

ОДНИМ КЛІКОМ

Mercedes-Benz розпочинає продаж преміум-моделей через інтернет-магазин



фото: mercedes-benz.com

Mercedes-Benz розпочав продаж автомобілів через всесвітню мережу. На сайті [дилерського центру в Гамбурзі](#) клієнти можуть вибирати близько 70 готових комплектацій автомобілів чотирьох моделей марки - хетчбеків A і B класів, седанів CLA і універсалів CLS Shooting Brake. Автомобілі пропонуються в пакеті, який включає в себе лізинг, страхування та технічне обслуговування. Запуск інтернет-продажів збігся з часом, коли компанія виводить на ринок два десятки нових моделей і намагається відіграти втрачені позиції у своїх конкурентів BMW і Audi, пише газета [«Ведомости»](#) з посиланням на [The Wall Street Journal](#).

«Ми виходимо на нове для себе поле», - сказала керівник розвитку дилерської мережі та задоволеності клієнтів Mercedes-Benz Андреа Фінкбайнер-Мюллер. Компанія розраховує залучити клієнтів, які раніше не купували Mercedes.

Виробники йдуть на продажі через інтернет, відчувачи тиск з боку найбільших сайтів онлайн-продажів, наприклад, Mobile.de. За задумом компанії, інтернет-магазини допоможуть Mercedes охопити молодих інформаційно-просунутих громадян. «Mercedes намагається скорегувати стратегію продажів у відповідності

з новими технологіями, маючи на меті саме залучення до бренду молодих клієнтів», - заявив аналітик IHS Automotive Тім Уркварт в інтерв'ю виданню Automotive News Europe.

Вартість автомобілів в онлайн-магазині відповідає цінам у дилерських центрах, але інтернет-покупців збираються «заманювати» додатковими бонусами, наприклад, відвідуванням заходів з автоспорту чи безкоштовного прокату багажника під час відпустки, пише Bloomberg. Конфігуратора авто для інтернет-покупців поки що не передбачено: усі моделі пропонуються в стандартних комплектаціях без додаткових опцій.

Дилери будуть брати участь в покупці авто онлайн. У інтернет-магазині, наприклад, буде кваліфікований продавець, який, при необхідності, особисто виїжджатиме до клієнтів. Усі ж покупки будуть здійснюватись через дилерський центр в Гамбурзі. Daimler, якому належить марка Mercedes-Benz, планує запустити другий інтернет-магазин у Варшаві на початку 2014 року. Потім компанія розгляне можливість поширення такої послуги на інші ринки і розширення числа моделей. Зараз найбільшим ринком для Mercedes-Benz є США, який випереджає «домашній» німецький ринок Німеччини.



фото: mercedes-benz.com

Автовиробники все частіше шукають можливості прямо продавати машини клієнтам через інтернет. Наприклад, BMW почав використовувати онлайн-магазини для продажу електромобілів i3. PSA Peugeot Citroen і Renault давно експериментують з онлайн-продажами автомобілів, але в Європі вони складають лише невелику частку від загального обсягу. У Франції, наприклад, частка продажів легкових авто через інтернет зростає з 2% в 2008 р. до майже 5% в 2012 р., згідно з даними консалтингової компанії AlixPartners.

General Motors нещодавно представила сайт, що дозволяє покупцям в США вибрати автомобіль, зафіксувати ціну і зробити замовлення онлайн. Доставкою авто та оформленням документів займається найближчий до покупця дилер. Tesla Motors активно домагається можливості продавати в США свої електромобілі самостійно, у тому числі через інтернет, минаючи локальні дилерські центри.

У російського «АвтоВАЗу» з лютого 2013 існує система замовлень автомобілів через інтернет. Вибрати можна з машин, які є в наявності на регіональних складах, а потім оформити покупку у обраного дилера за вказаною на сайті ціною.

Очікується, що онлайн-продажі можуть дати

виробникам більший контроль над цінами, допоможуть краще планувати виробництво і знизити складність виробничої логістики. Однак, є небезпека в тому, що вони почнуть «з'їдати» продажі дилерських мереж, викликаючи невдоволення продавців, вважають аналітики International Strategy & Investment. Останнє, щоправда, мало хвилює Daimler. На початок цього року компанія володіла 98 салонами Mercedes-Benz, які забезпечували їй більше половини продажів у Німеччині. BMW, наприклад, належать 43 дилера, на яких припадає приблизно чверть обсягів продажів на домашньому ринку. У Audi в країні 16 власних дилерських точок, що дають менше 10% продажів.

Daimler заявив, що не бачить в онлайн-продажах загрози для дилерів. «Коли поряд з Аугсбургом замовляють машину, дилерський центр в Аугсбурзі доставить її, якщо вона є у нього на складі. Якщо її немає, тоді її поставить дилер з Гамбурга», - заявив відповідальний представник компанії.

При цьому Daimler продовжує відкривати реальні торгові точки у великих містах - Нью-Йорку, Парижі, Пекіні та інших мегаполісах світу. Зараз у компанії близько двадцяти таких магазинів, до 2020 року вона планує подвоїти це число.

ДОДОМУ ДОВЕЗЕ?

Volvo розпочинає дорожні випробування автопілота



Volvo починає дорожні випробування своєї системи автономного управління автомобілем. Днями компанія заявила, що випустить 100 машин з автопілотом на випробування в реальних дорожніх умовах у Гетеборзі.

Проект, який називається «Drive Me», є спільною ініціативою Volvo, шведської Адміністрації транспорту, Шведського агентства з питань транспорту, наукового парку Lindholmen Science Park та мерії Гетеборга.

Автомобілі будуть використовуватися, як сказано в заяві компанії, на «дорогах загального користування в повсякденних умовах водіння», від'їжджаючи від «типових міських артерій в передмістя» на відстань до 50 км.

Протягом 2014 року тестовими пілотами системи будуть інженери-випробувачі. Згодом система буде оснащена «інтерфейсом користувача і хмарними технологіями», і лише після цього прототип потрапить до звичайних водіїв.

«Наша мета полягає в тому, щоб автомобіль міг відпрацювати всі можливі сценарії руху

самостійно, включаючи рух у транспортному потоці, знаходження місця для стоянки та паркування, якщо водій з якоїсь причини втратить контроль», - пояснює Ерік Коелінг (Erik Coelingh), технічний фахівець Volvo Car Group.

У Volvo заявляють, що транспортні засоби в рамках пілотного проекту визначаються як «автомобілі вискової автономності». Останнє означає, що «автомобіль може виконувати всі функції водіння, які водій йому передасть. Водій, як очікується, буде просто контролювати, але матиме можливість взяти керування на себе».

Однією з найцікавіших особливостей проекту є функція повністю автоматизованого паркування, яку можна використовувати, навіть якщо водій не знаходиться безпосередньо в авто. Автомобіль, за задумом розробників, самостійно вибере місце для паркування і припаркується. Прототип збудовано на фірмовій масштабованій архітектурі Volvo Scalable Product Architecture (SPA).

ВИРОБНИЦТВО

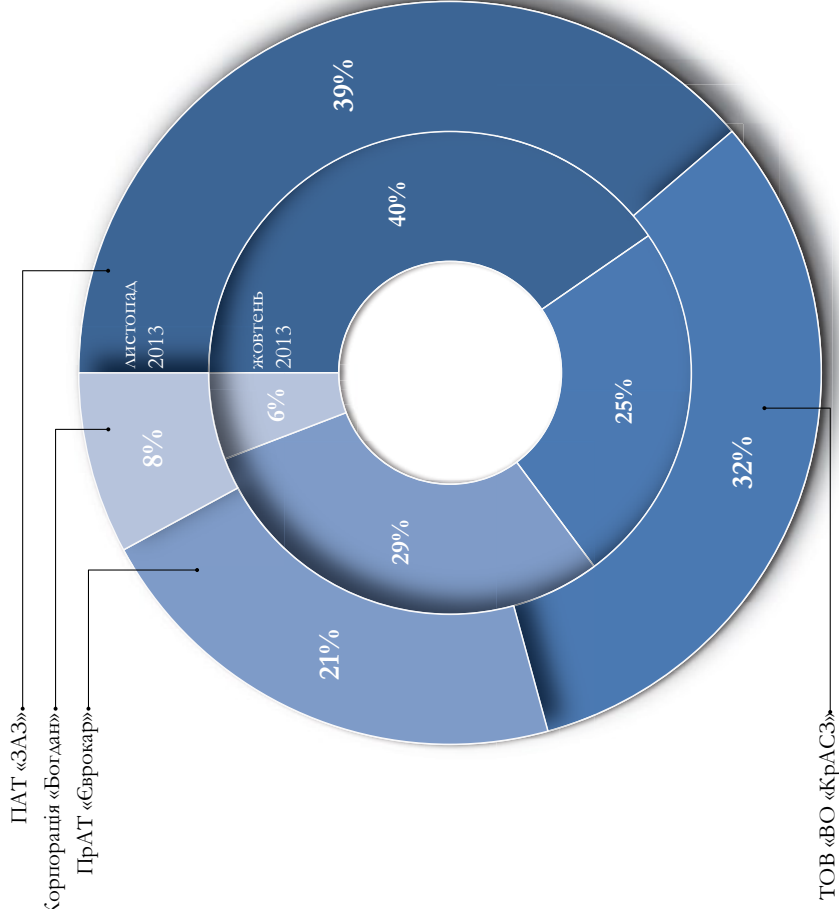
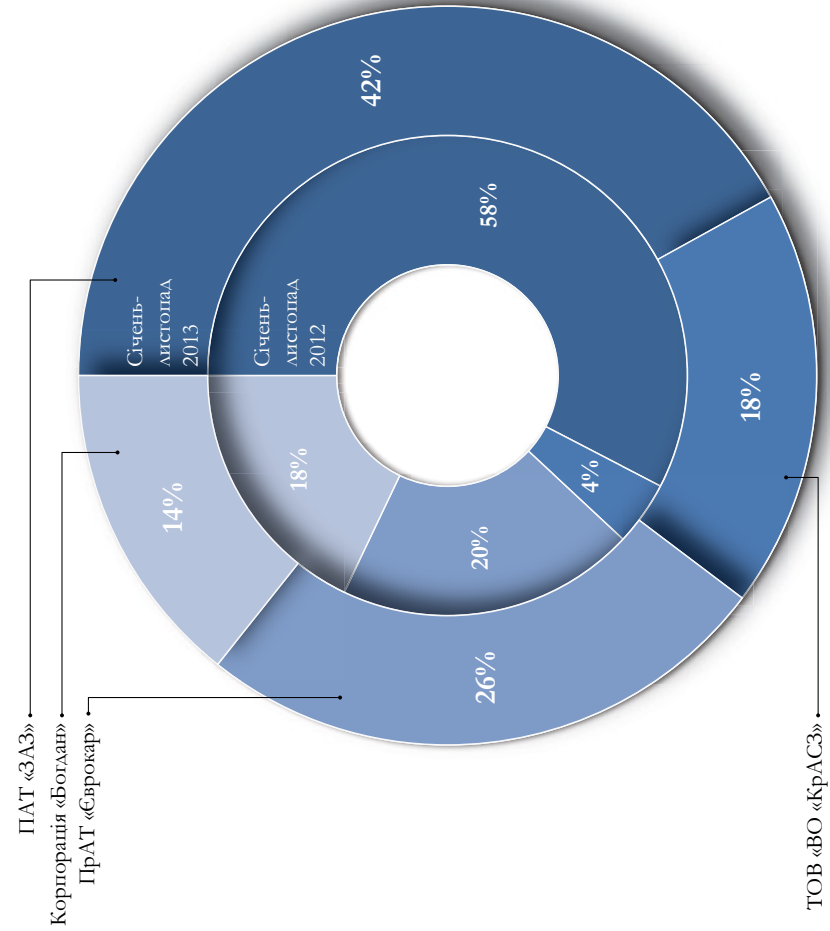
У листопаді українська автомобільна промисловість вперше цього року показала позитивну динаміку до аналогічного місяця 2012 року. За інформацією асоціації «Укравтопром», виробництво автотранспортних засобів усіх типів минулого місяця збільшилося на 2% - до 5,815 тис. машин.

Виробництво легкових автомобілів у листопаді 2013 року збільшилося на 1% до листопада 2012 року і на 6% до жовтня поточного року; загалом до 5,2 тис. одиниць. Зростання спостерігалось і в сфері комерційних авто - на 29 % (до 280 од.), як в річному співвідношенні, так і в порівнянні з жовтневим показником. Виробництво автобусів в показниках місяць-до-місяця також продемонструвало зростання - на 36%, до 333 штук, але в порівнянні з листопадом 2012 року знизилось на 8%.

Скоріше за все, листопадові результати роботи сектору навряд чи зможуть виправити негативний тренд усього року. Адже за 11 місяців 2013 року вітчизняний автопром знизив випуск на 39,4% проти січня-листопада 2012-го, до трохи більше 44 тис. од. Сподіваємось, однак, що показники листопада можуть стати точкою відліку для виправлення ситуації в галузі, яка вкотре завершує з помітним падінням обсягів виробництва.

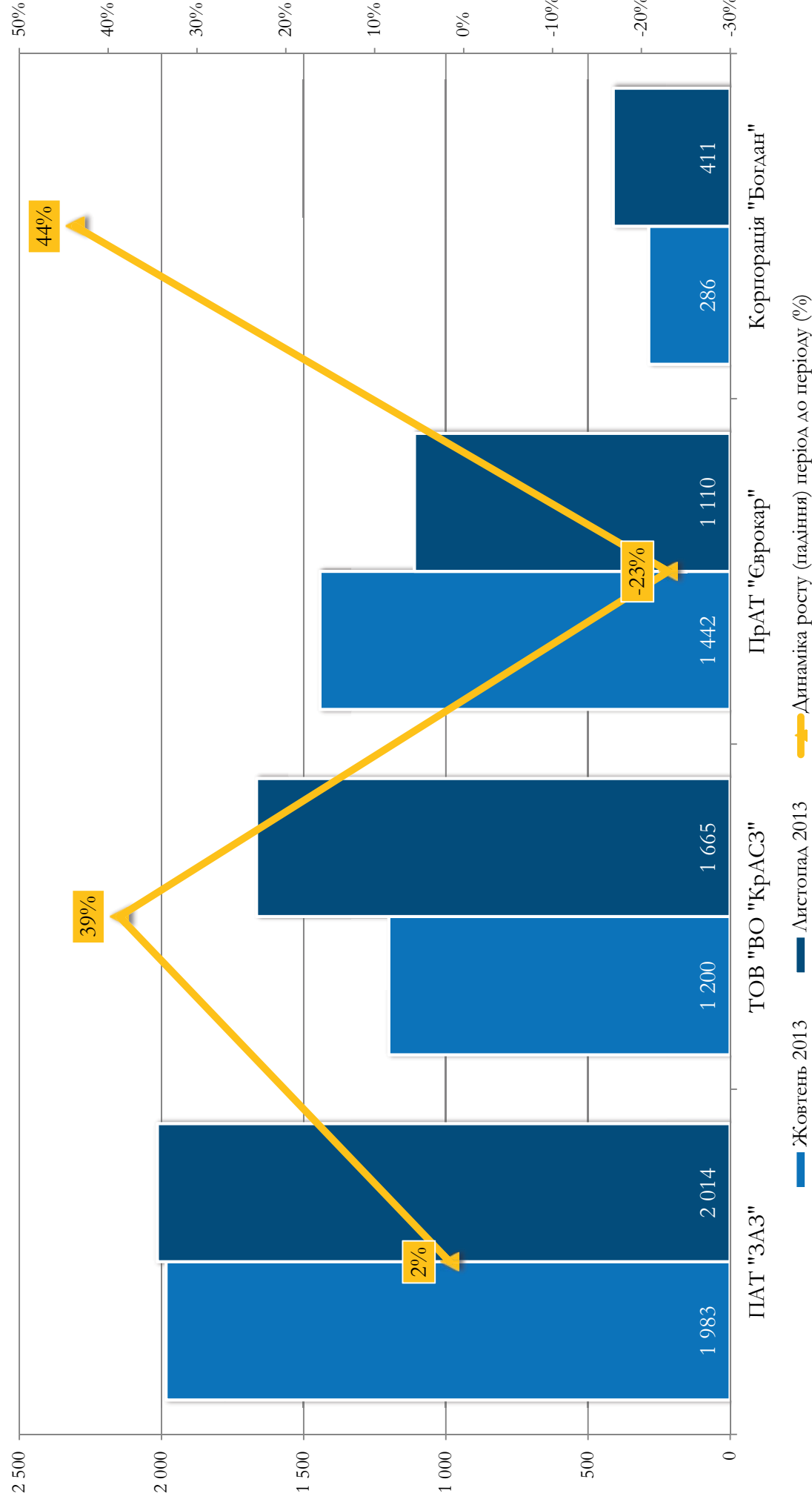
ВИРОБНИЦТВО: ЛЕГКОВІ АВТО

(у % до відповідного періоду)



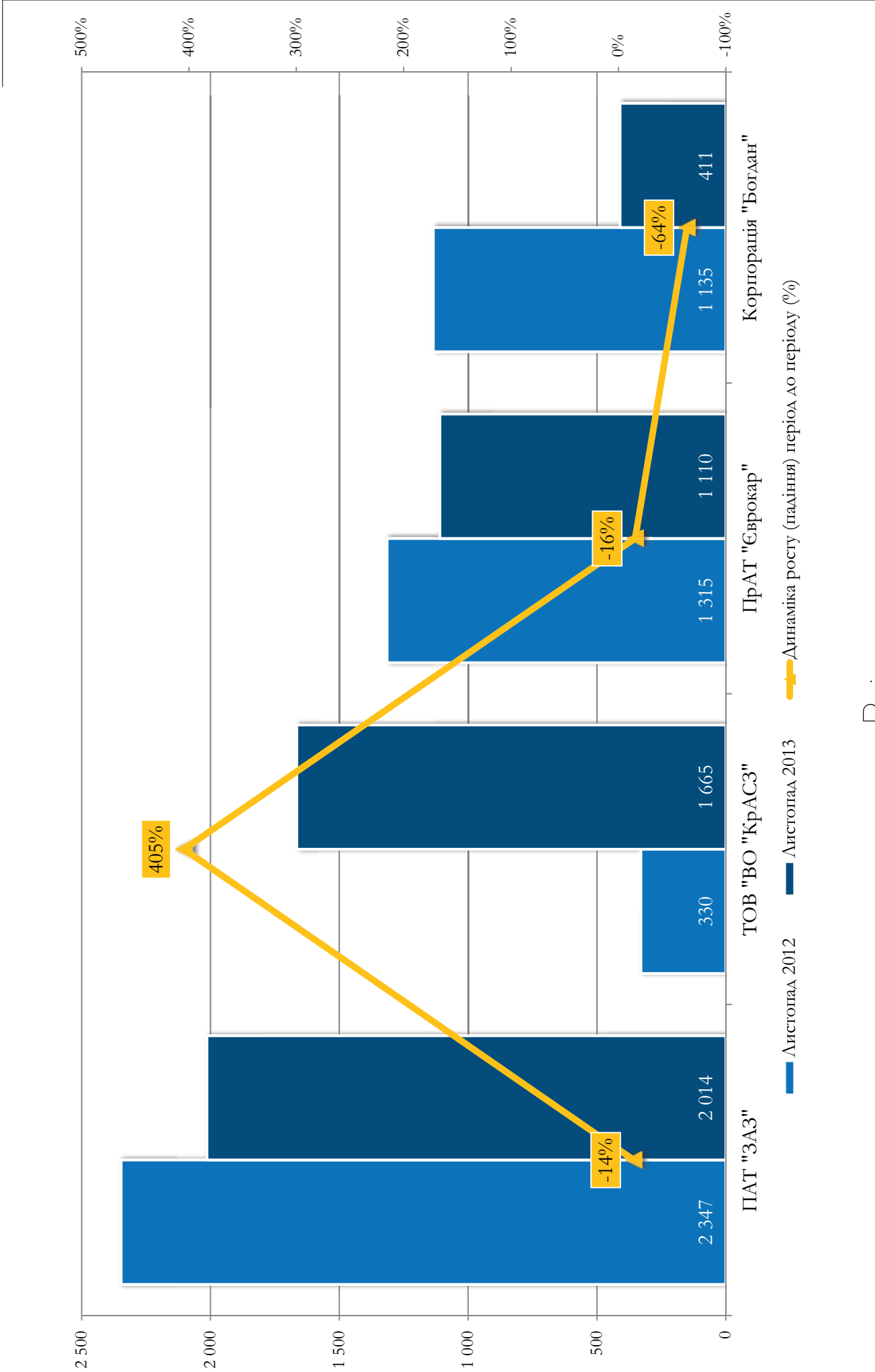
ВИРОБНИЦТВО: ЛЕГКОВІ АВТО

(Жовтень 2013 до листопада 2013, птук та % росту період до періоду)



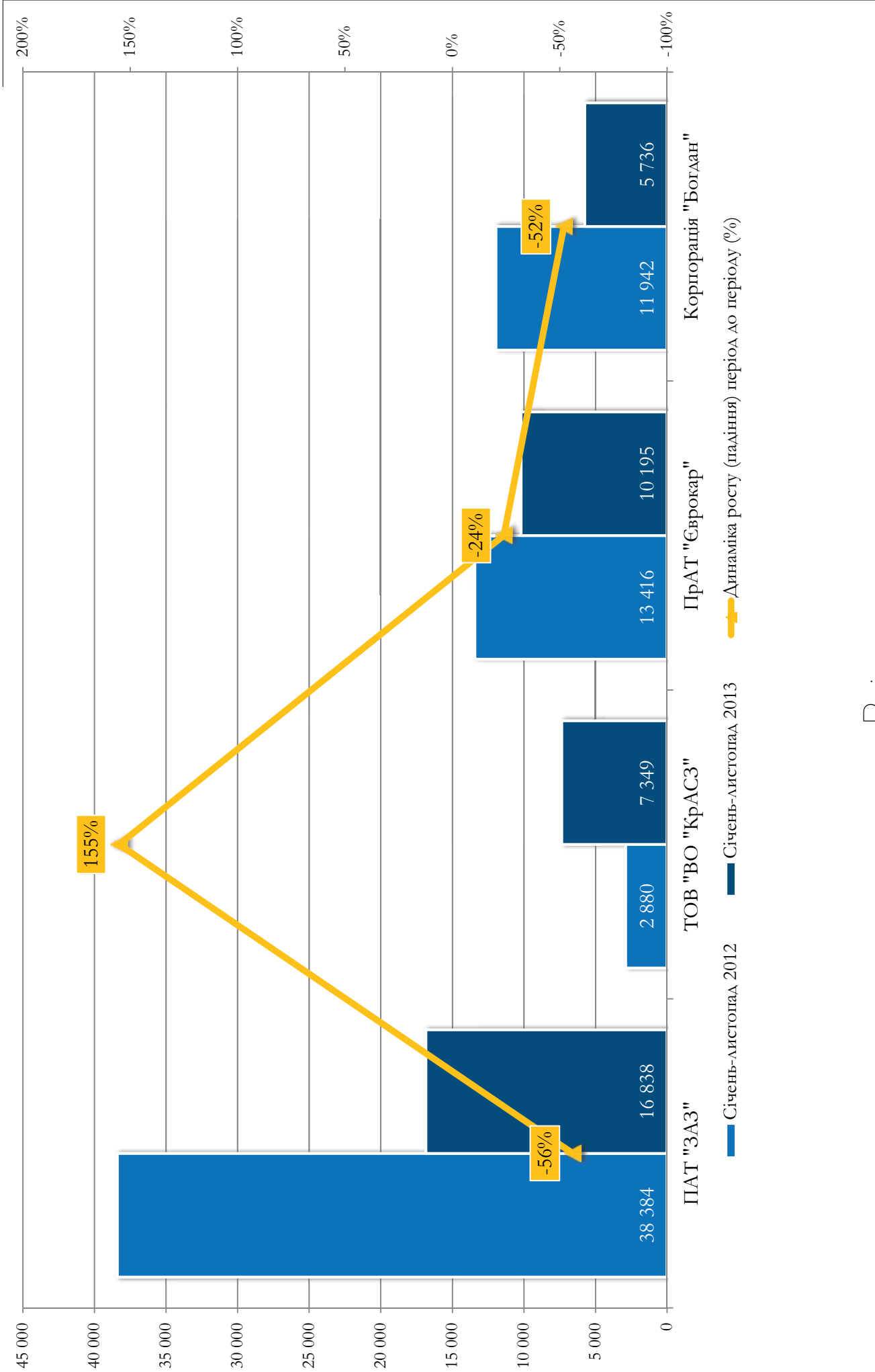
ВИРОБНИЦТВО: ЛЕГКОВІ АВТО

(Листопад 2012 до листопада 2013, штук та % росту період до періоду)



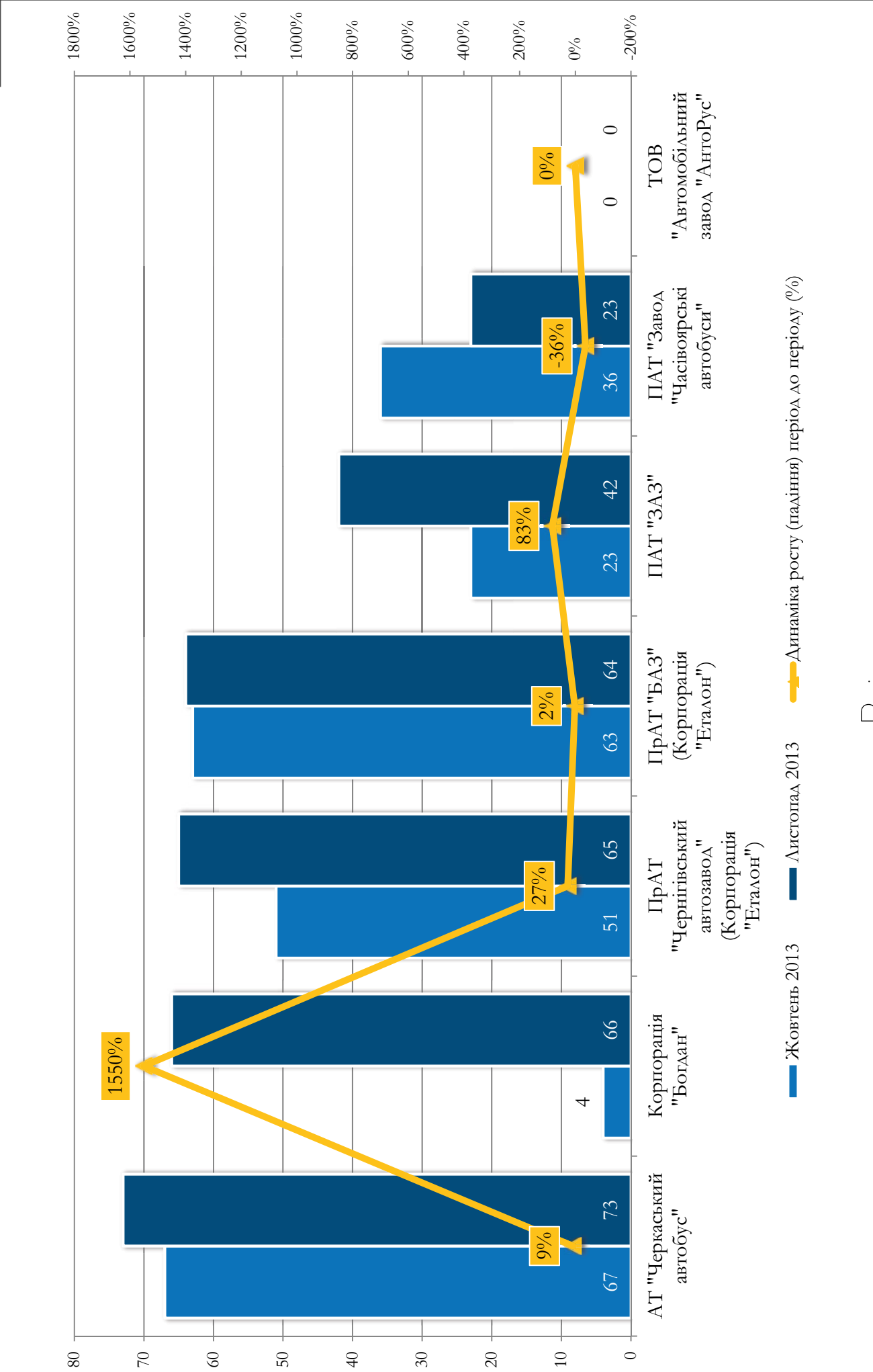
ВИРОБНИЦТВО: ЛЕГКОВІ АВТО

(Січень-листопад 2012 до січня-листопада 2013, штук та % росту період до періоду)



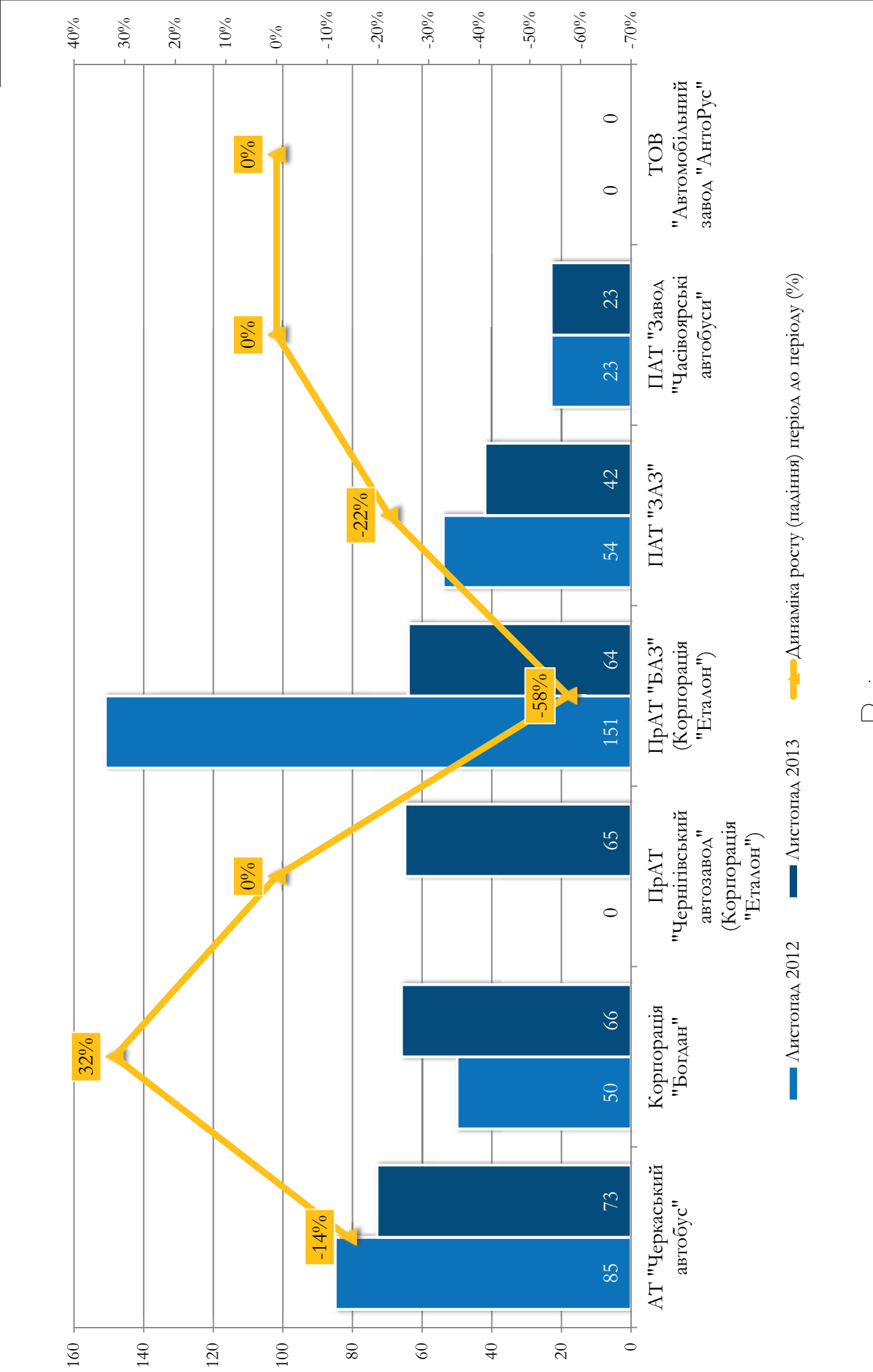
ВИРОБНИЦТВО: АВТОБУСИ

(Жовтень 2013 до листопада 2013, птук та % росту період до періоду)



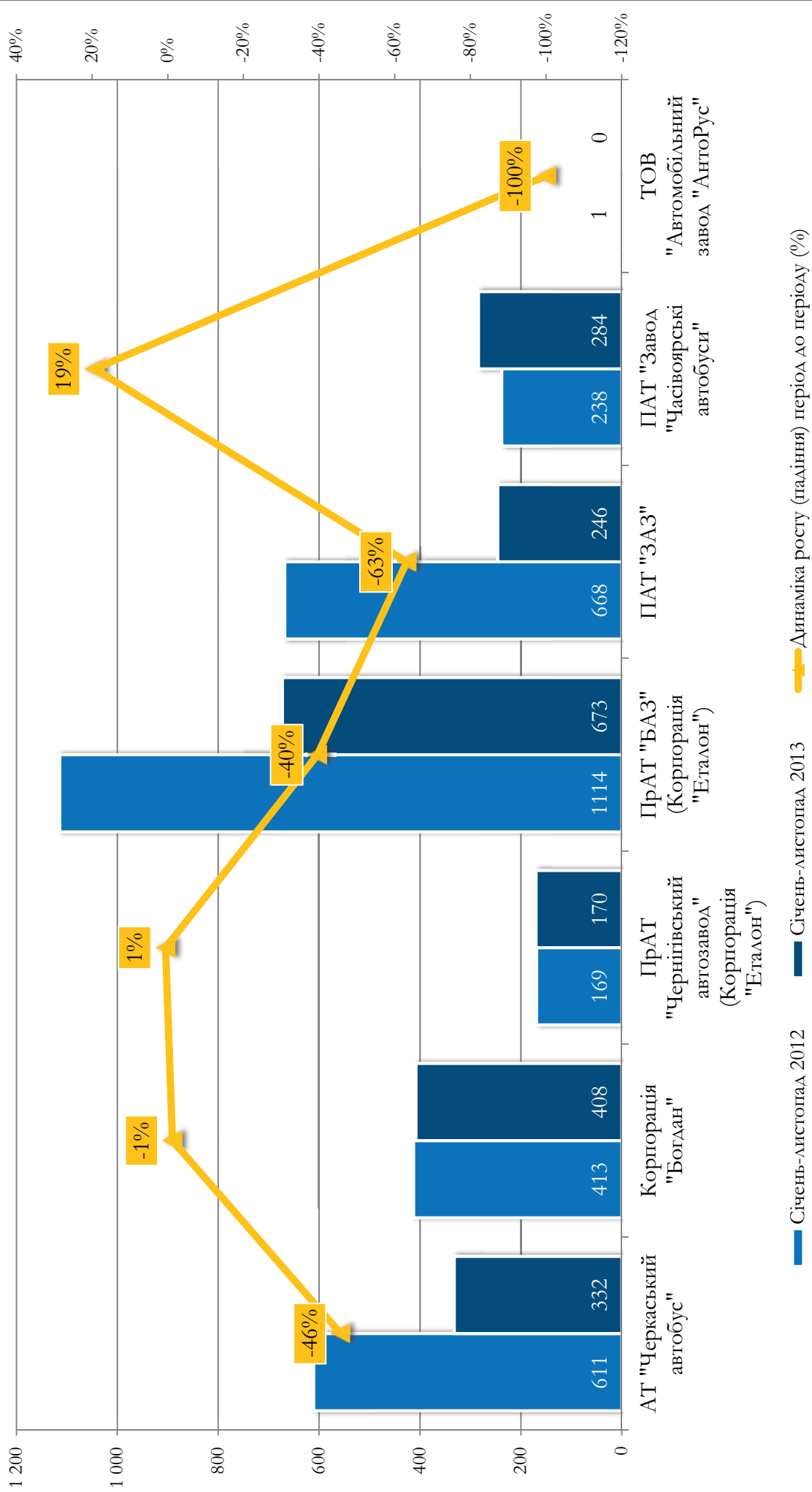
ВИРОБНИЦТВО: АВТОБУСИ

(Листопад 2012 до листопада 2013, птук та % росту період до періоду)



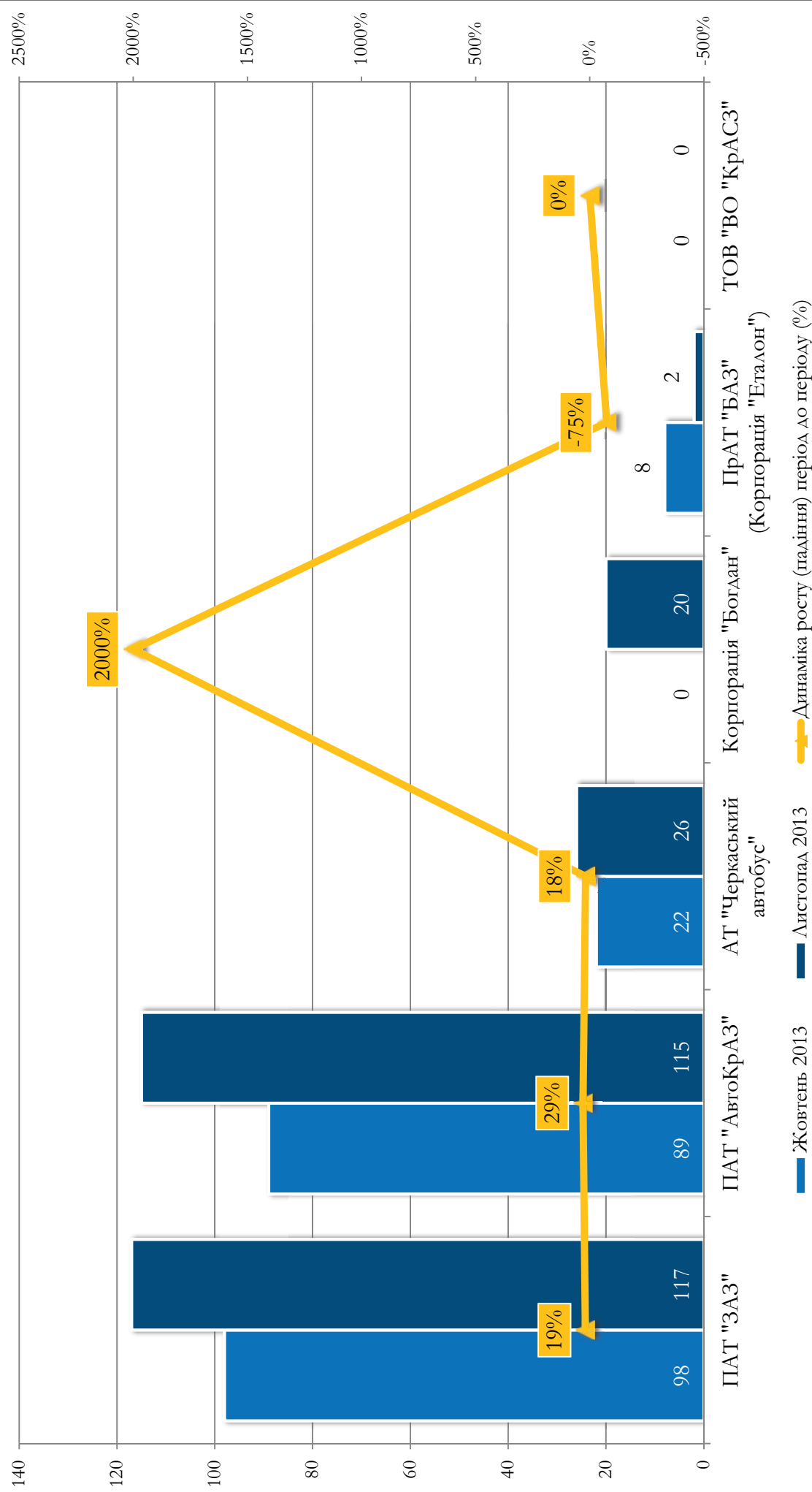
ВИРОБНИЦТВО: АВТОБУСИ

(Січень-листопад 2012 до січня-листопада 2013, штук та % росту період до періоду)



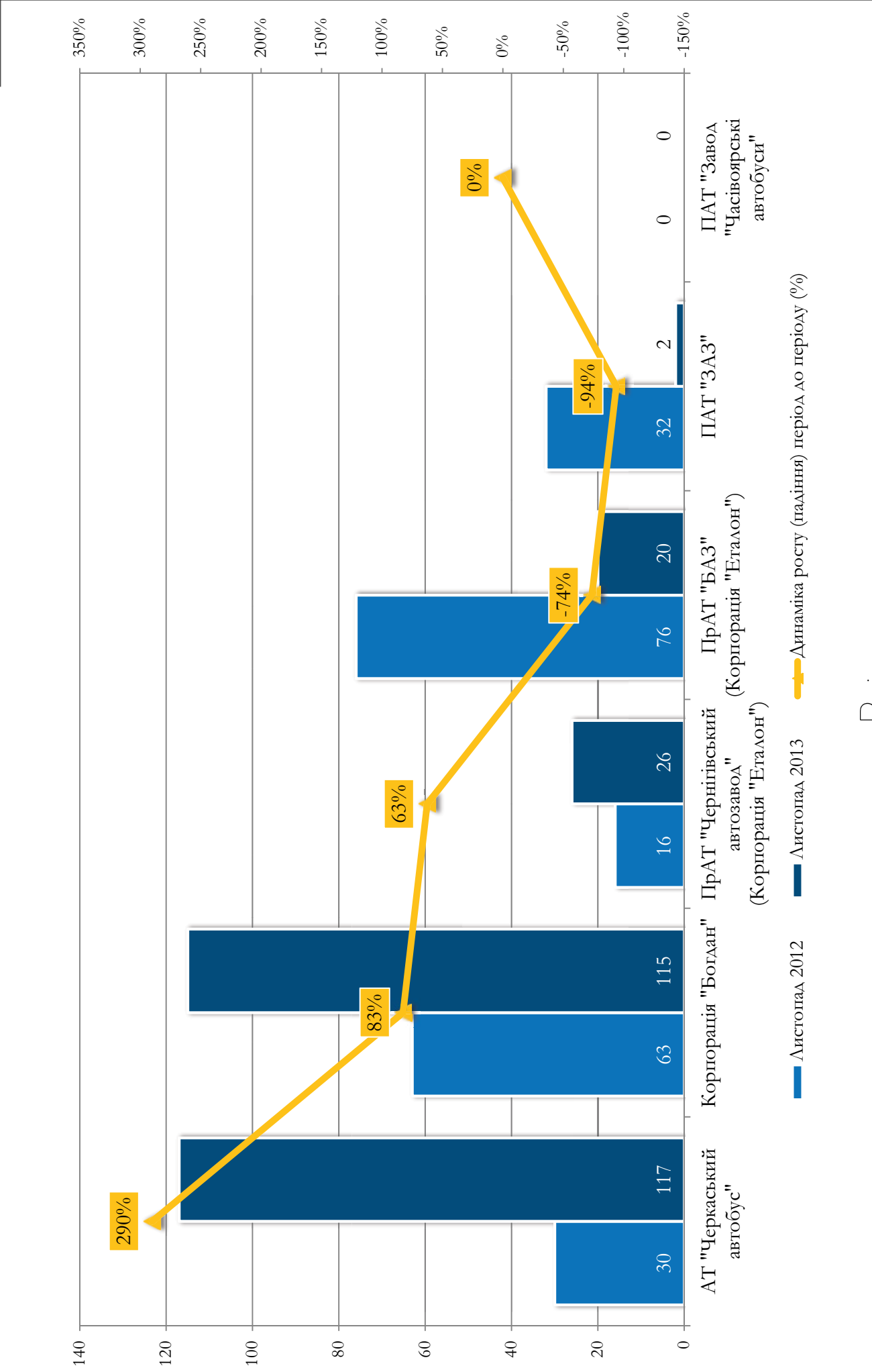
ВИРОБНИЦТВО: ВАНТАЖНІ АВТО

(Жовтень 2013 до листопада 2013, штук та % росту період до періоду)



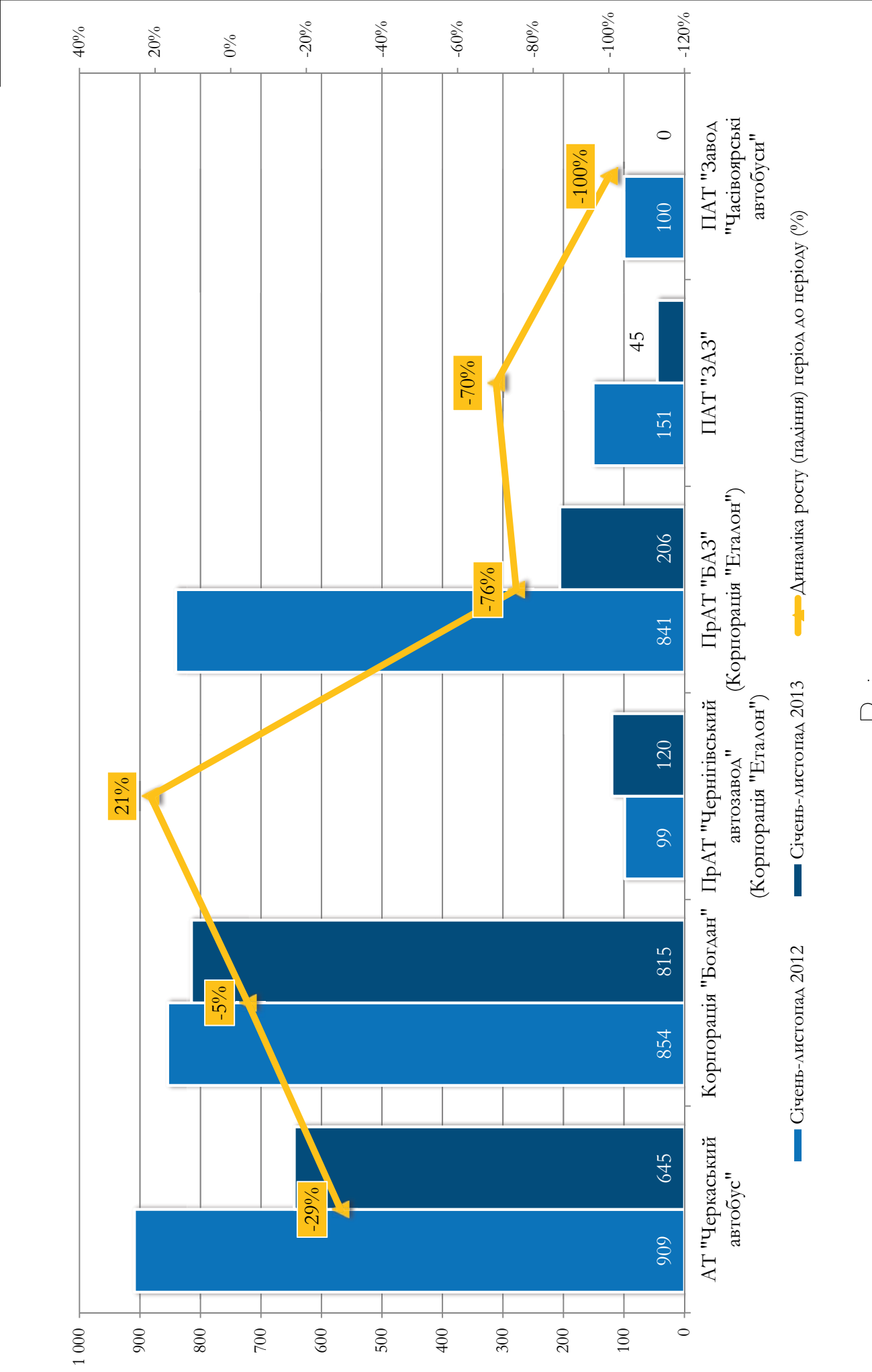
ВИРОБНИЦТВО: ВАНТАЖНІ АВТО

(Листопад 2012 до листопада 2013, штук та % росту період до періоду)



ВИРОБНИЦТВО: ВАНТАЖНІ АВТО

(Січень-листопад 2012 до січня-листопада 2013, штук та % росту період до періоду)



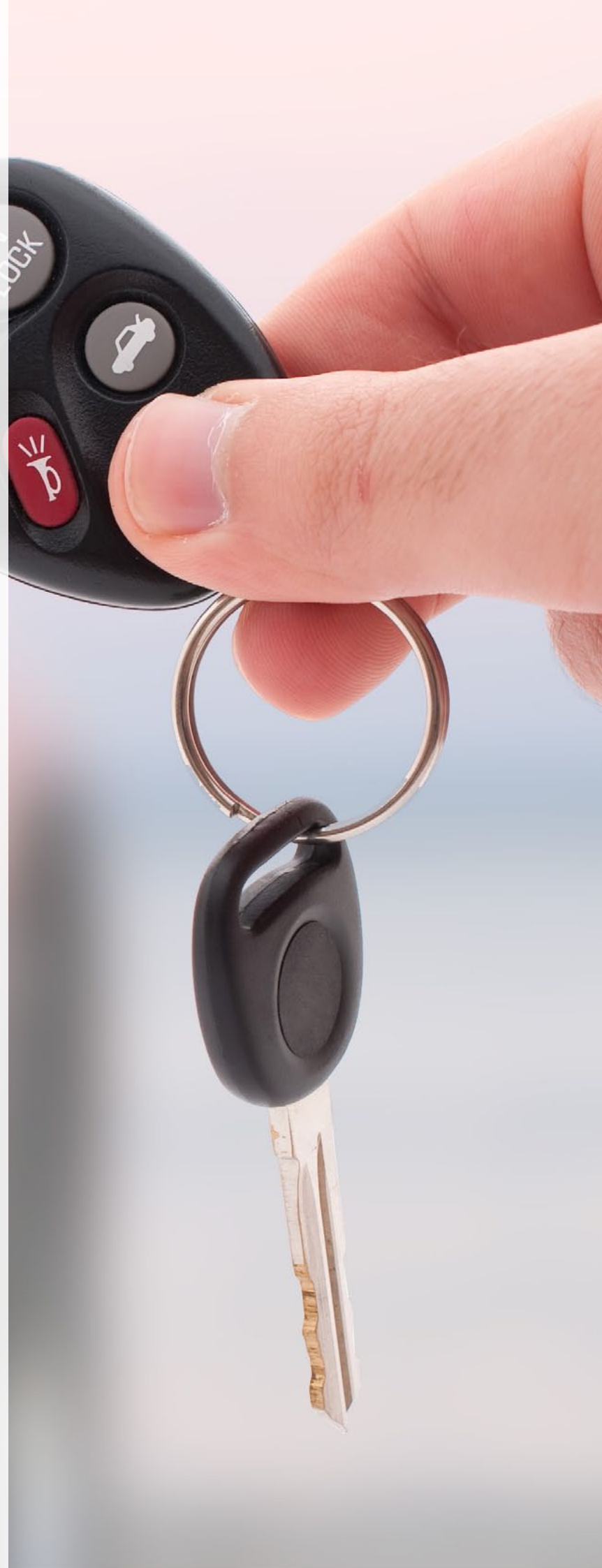
ПРОДАЖІ

Як повідомляє AUTO-Consulting, в листопаді український авторинок продовжив спад і скоротився до показників менше 15 тис. автомобілів. Це майже на 3% менше, ніж у жовтні, і на 18 % менше, ніж рік тому, коли було реалізовано майже 18 тис. автомобілів. Однак, на тлі триваючого спаду продажів, відбулися істотні зміни в сегменті лідерів.

Так, маркою №1 в листопаді стала Toyota, якій вдалося зайняти 10,5% українського ринку. Успіх японських автомобілів був забезпечений великим замовленням Toyota Prius для потреб Міністерства внутрішніх справ.

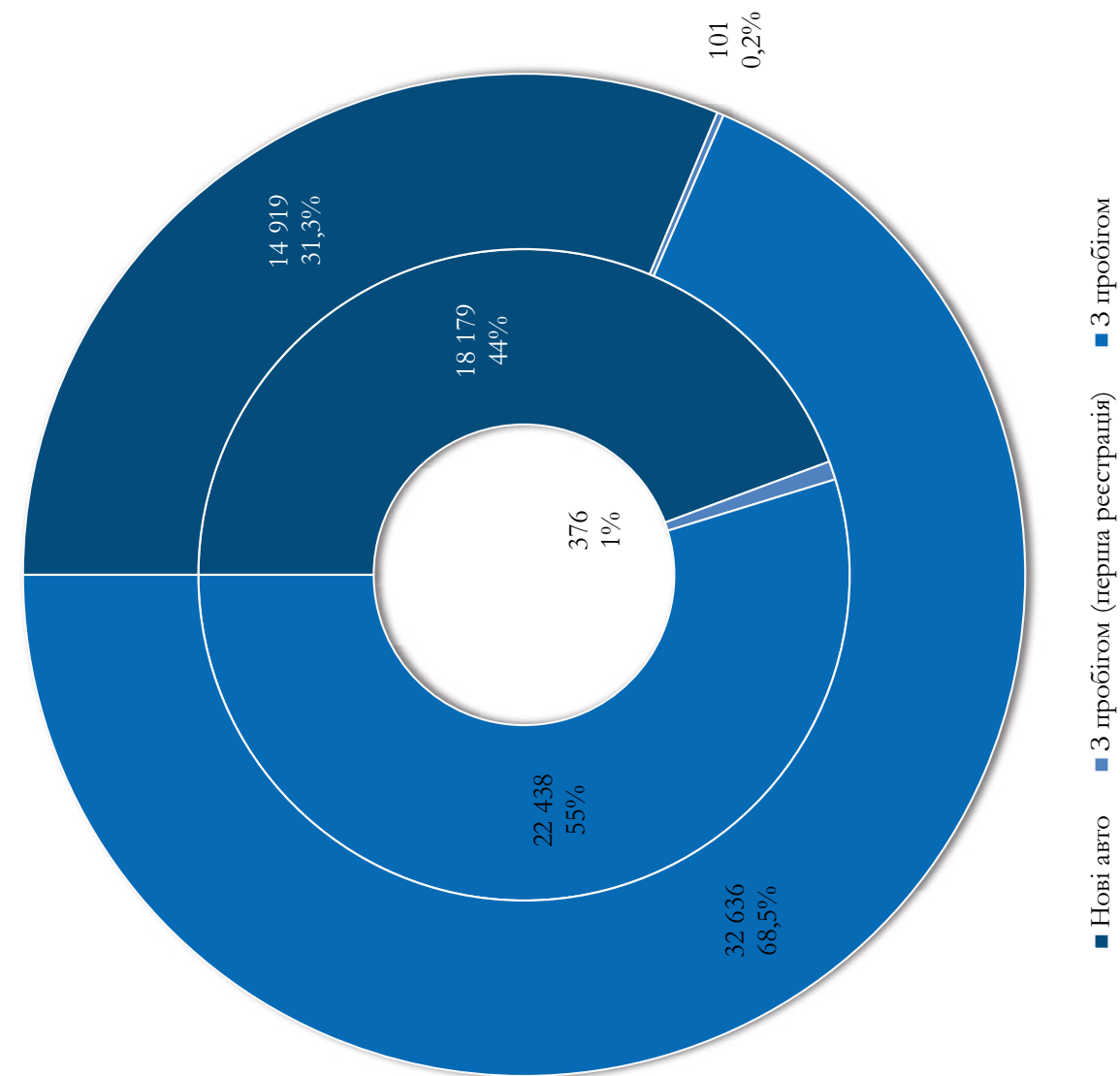
ЗАЗ в листопаді перемістився на друге місце на ринку з результатом в 9,8%, але буквально за півкроку від нього виявилися і автомобілі Geely. Відзначимо і феноменальне зростання продажів у Renault, якому вдалося стати № 4 на українському ринку.

Майже не втратила своїх позицій, за підсумками листопада, і Skoda, яка змогла випередити навіть торішнього лідера продажів Hyundai. Hyundai тепер майже зрівнявся за обсягами продажів з Kia і контролює близько 5,5% ринку.



ПРОДАЖІ: СТРУКТУРА РИНКУ

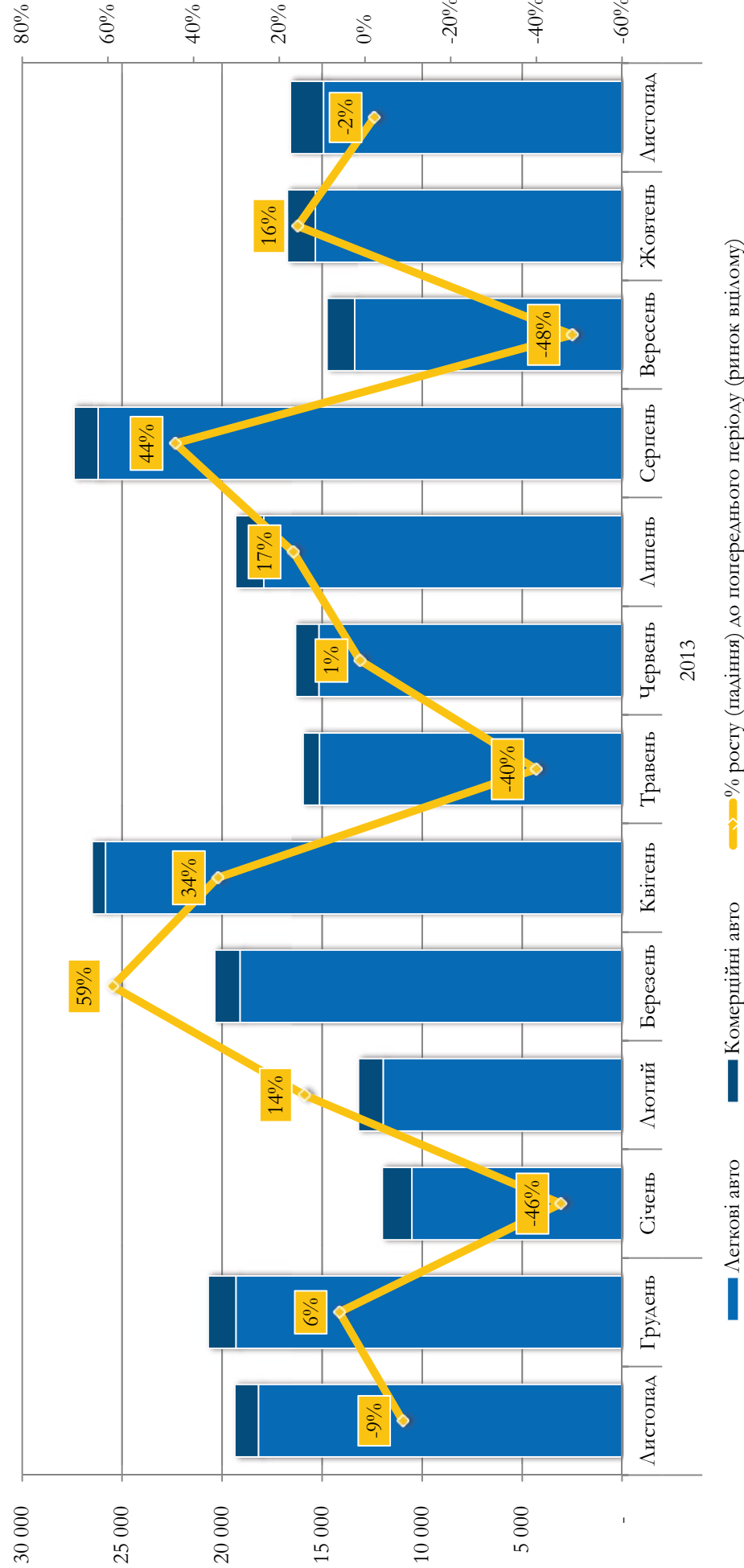
(Січень-листопад 2012 та січень-листопад 2013, штук та %)



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

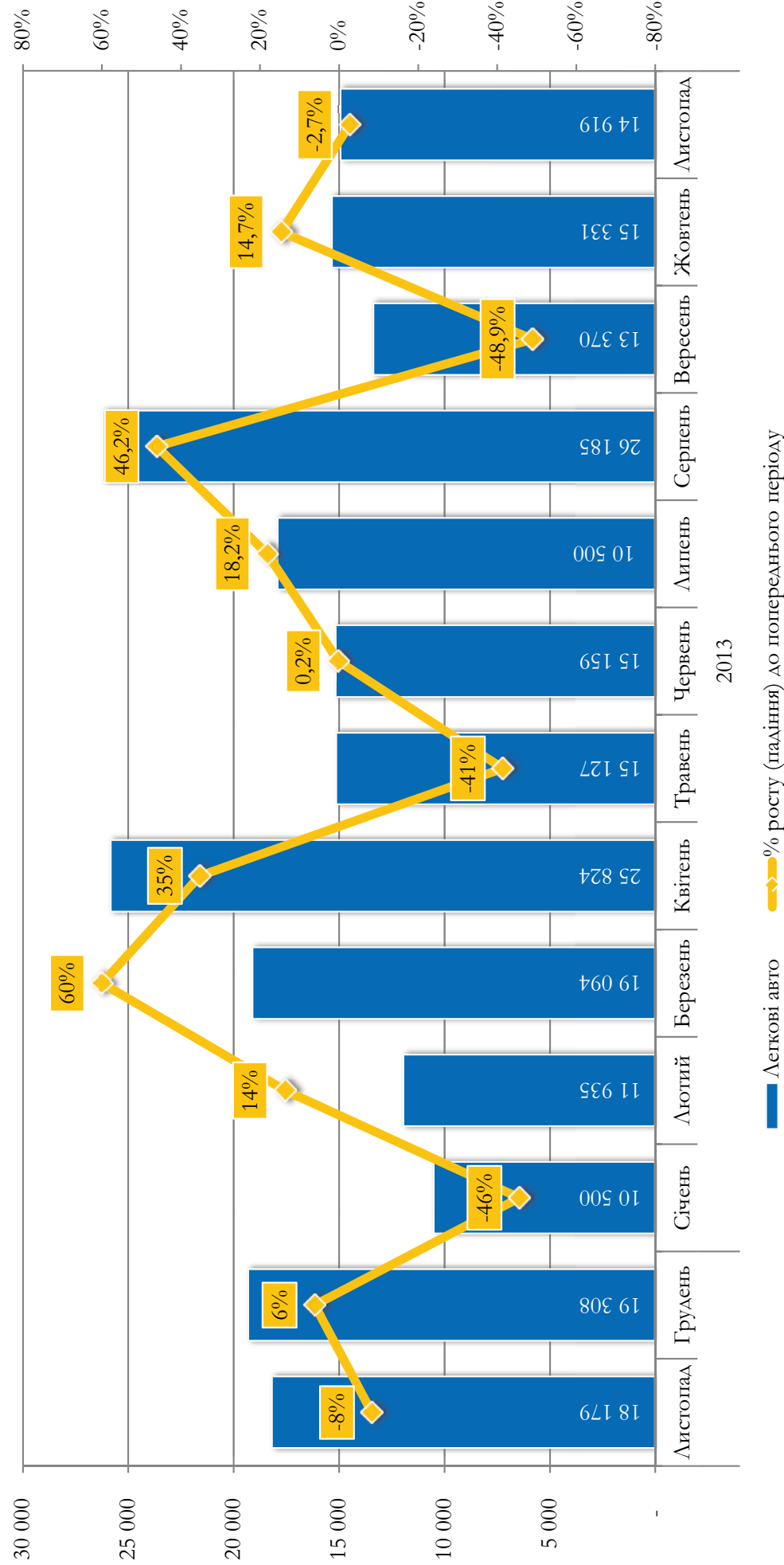
ПРОДАЖІ: ДИНАМІКА РИНКУ

(Листопад 2012 - листопад 2013, % росту місяць до місяця)



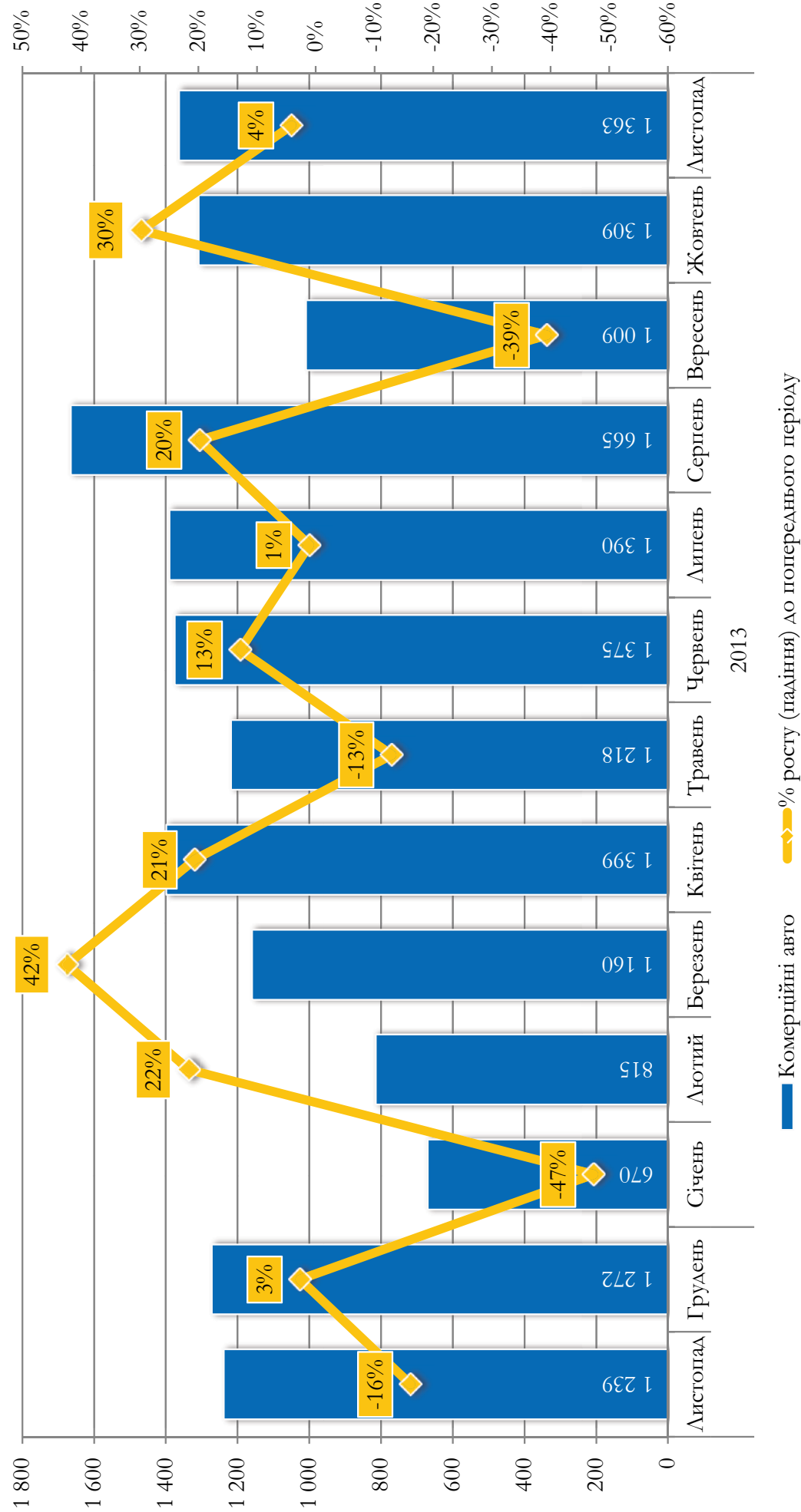
ПРОДАЖІ: ЛЕГКОВІ АВТО

(Листопад 2012 - листопад 2013, птук та % росту місяць до місяця)



ПРОДАЖІ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО

(Листопад 2012 - листопад 2013, щук та % росту місяць до місяця)

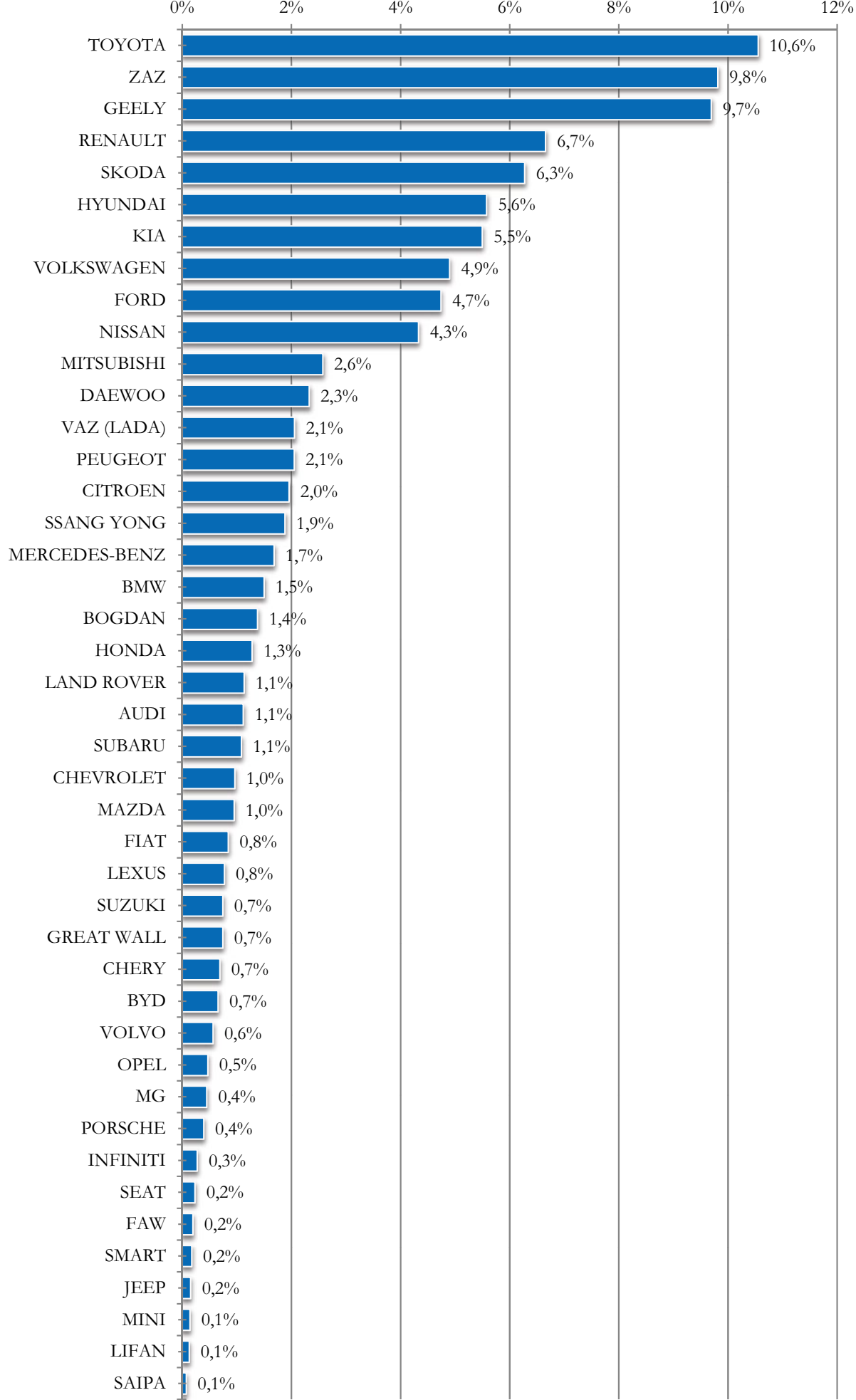


Review

№6 (6) ВІА 25.11.13

РЕЙТИНГ БРЕНДІВ: ЛЕГКОВІ АВТО

(Листопад 2013, % ринку)

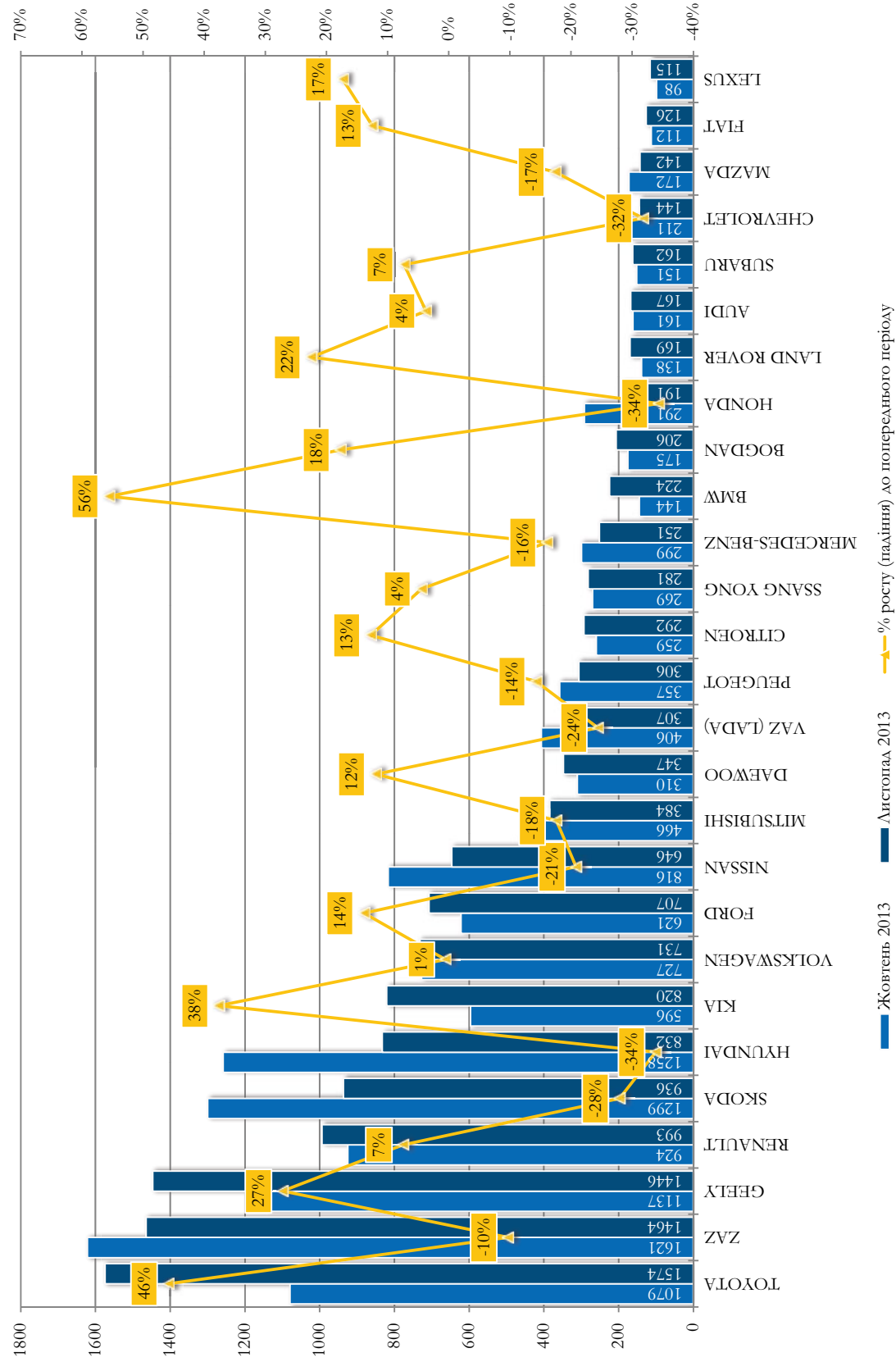


Review

№6 (6) ВІА 25.11.13

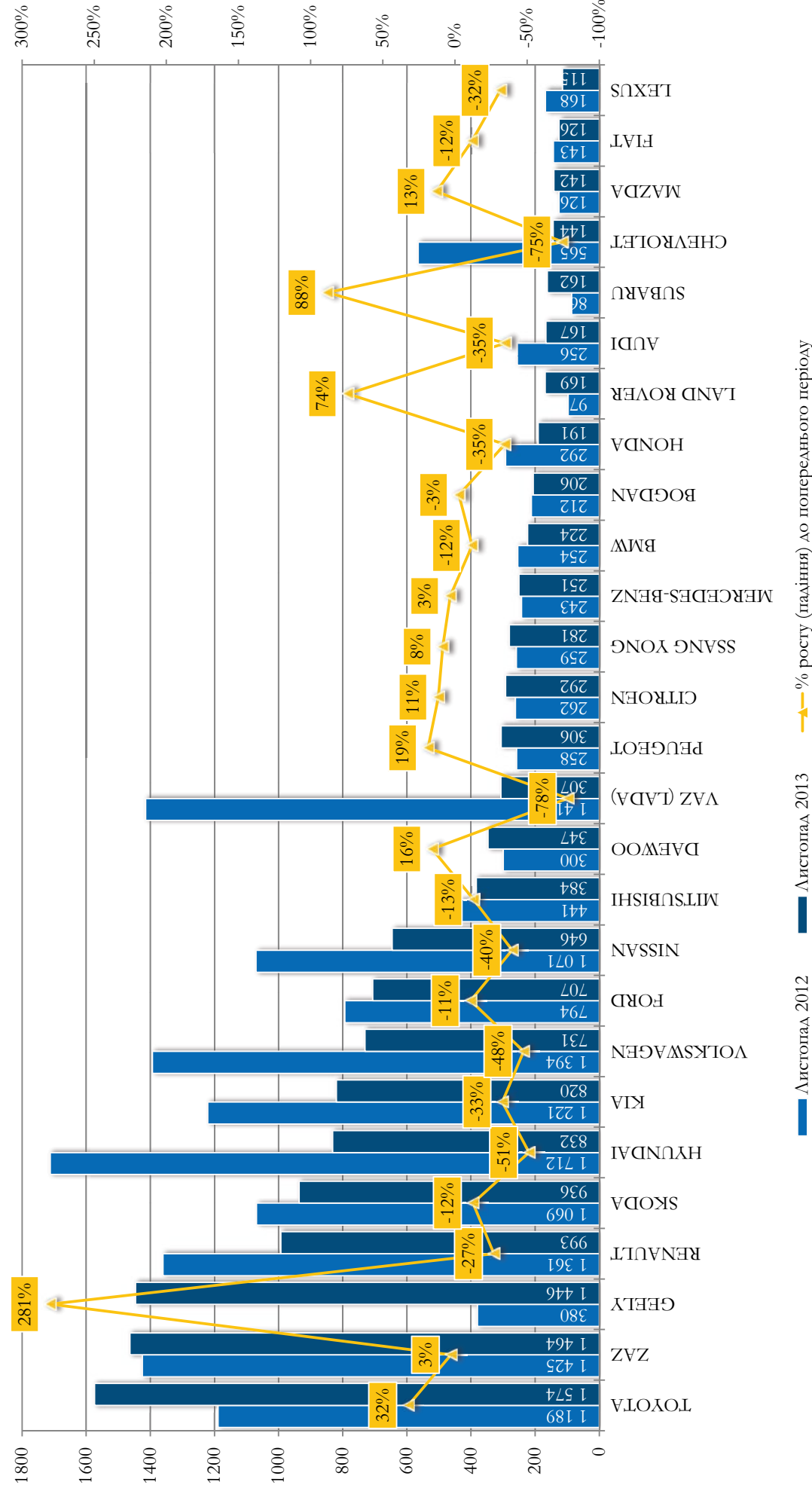
ПРОДАЖІ: ЛЕГКОВІ АВТО

(Жовтень 2013 до листопада 2013, штук та % росту період до періоду)



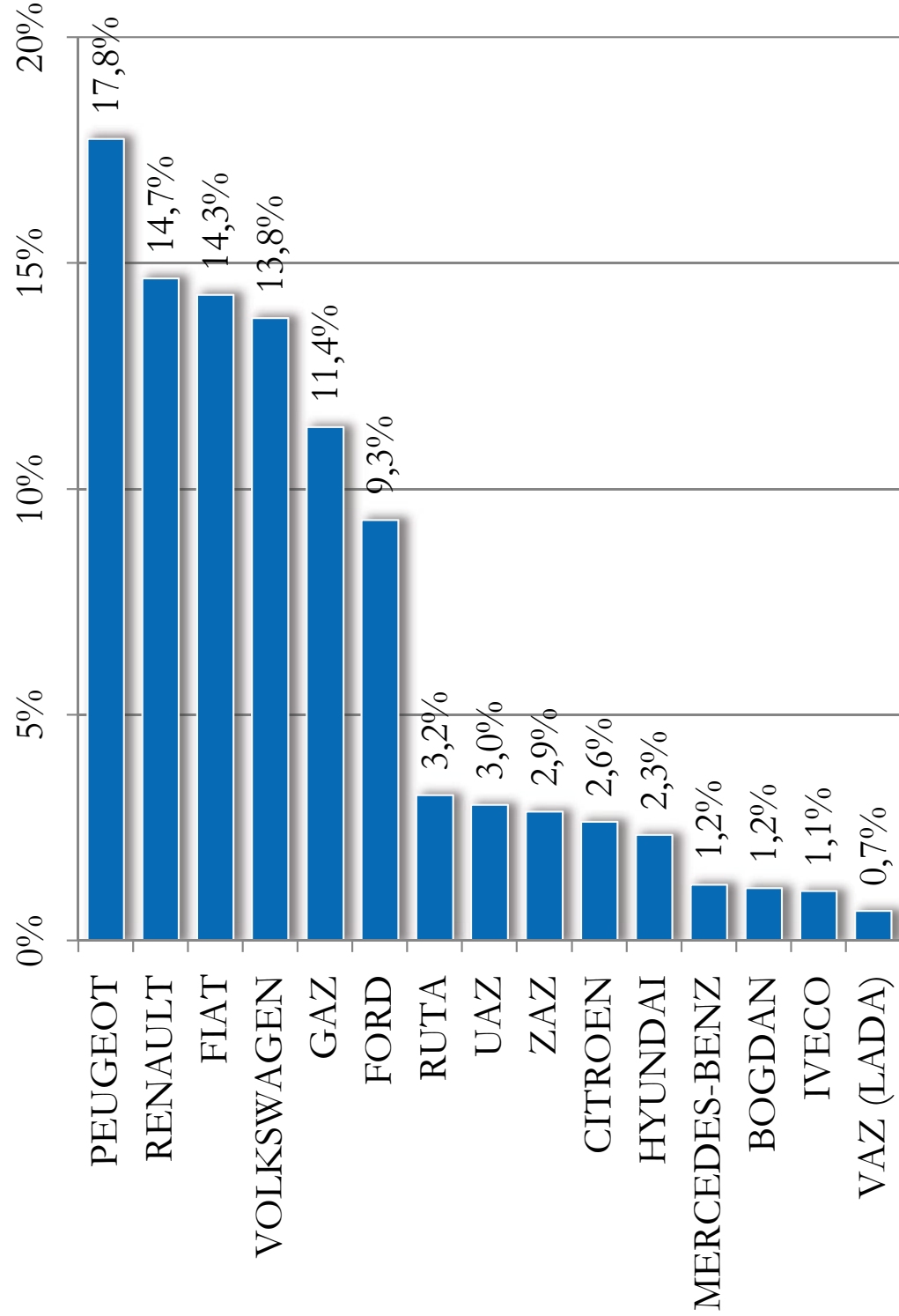
ПРОДАЖІ: ЛЕГКОВІ АВТО

(Листопад 2012 до листопада 2013, штук та % росту період до періоду)



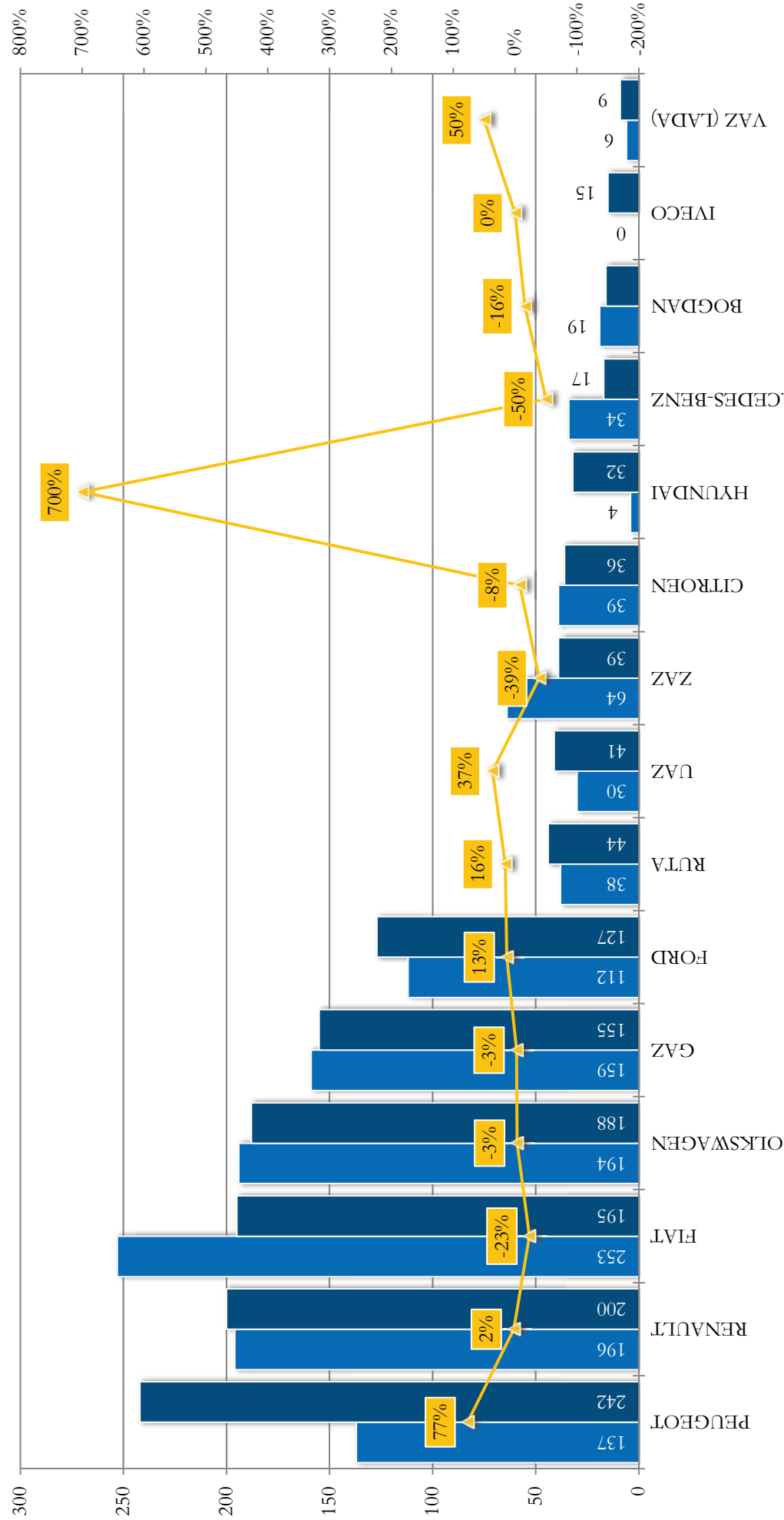
РЕЙТИНГ БРЕНДІВ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО

(Листопад 2013, % ринку)



ПРОДАЖІ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО

(Жовтень 2013 до листопада 2013, птук та % росту період до періоду)



ПРОДАЖІ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО

(Листопад 2012 до листопаду 2013, шук та % росту період до періоду)

