



ФЕДЕРАЦІЯ РОБОТОДАВЦІВ  
АВТОМОБІЛЬНОЇ ГАЛУЗІ

# Review

AUTOMOTIVE INDUSTRY

## ДВИГУН ДЛЯ АВТОПРОМУ

Прийнята Кабміном Концепція може стати необхідним поштовхом для розвитку галузі

## ЗАХІДНИЙ ФОРПОСТ

Китай, здається, знайшов своє власне вікно у Європу та Митний союз

## ПОГАНІ СПОДІВАННЯ

Українці сумніваються в економічних перспективах країни та відкладають великі придбання «на потім»

## ПЕРЕЛОМНИЙ РІК

Аналітики переконані, що 2014 рік стане переломним для світової автомобільної промисловості

## РІЖЕ ПО ЖИВОМУ

Новий керівник «АвтоВАЗу» розпочинає рік новою стратегією та скороченням працівників



**Rewiev**  
AUTOMOTIVE INDUSTRY

№1 (8) від 27.01.14

**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.

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

Росповсюджується безкоштовно в електронному вигляді.

Фото на титульній сторінці надано прес-службою ТОВ «Єврокар».

## ЗАМІСТЬ ПЕРЕДМОВИ

Ще один рік пройшов. А разом із ним примарні надії на стрімкий ріст галузі. Відтак, на фоні подій, що розгортаються в центрі столиці 7,4% падіння продажів сприймається скоріше з обережним оптимізмом та надією на подальше хоча б незначне зростання. Так що ж несе нам рік прийдешній?

Економісти Economist Intelligence Unit прогнозують ріст автомобільного ринку та галузі в цілому в усьому світі, окрему увагу приділяючи ринкам що розвиваються. Чи справдиться цей оптимістичний прогноз у випадку з Україною? Наскільки ймовірним є прогнозування можливості вирішення рівняння з такою кількістю невідомих?

Чи взагалі можливо та доречно розмірковувати на предмет подальшої долі однієї галузі за умов повної невизначеності не просто всієї промисловості, а й країни взагалі?

Переходячи Рубікон наступного календарного року без цюнайменшої визначеності та впевненості не тільки в тому чим закінчиться завтрашній, а й сьогоднішній день несвідомо задасяся питанням: «Що буде якщо...?»

Ми з нетерпінням чекаємо принаймні часткової визначеності та новин. Бажано добрих новин. А щоб очікування не здалось надто тяжким та довгим варто все ж почати будувати плани на майбутнє. До речі, а у вас є план «Б»? якщо ні вам очевидно буде над чим поміркувати.

Завершуючи цю найскладнішу для нас за всі вісім випусків нашого видання колонку редакції хотілося б все ж спробувати віднайти позитивні моменти та зрушення в галузі та країні в цілому. Не варто при цьому й списувати з рахунку можливо надто амбітну та перфекціоністську концепцію розвитку легкового автопрому до 2020 року, що незадовго до цього була прийнята Кабміном. Це можливо дуже незначний, але відверто обнадійливий крок назустріч галузі. Він не перший, не останній. Попереду ще дуже довгий шлях, тим не менш ми принаймні визначились із напрямком, а це вже немало. І в завершення, варто відмітити значний якісний стрибок України на шляху до побудови громадянського суспільства, що не може априорі залишати байдужим безвідносно до сфери наших інтересів чи наявності політичних вподобань.

96,1%

ВАНТАЖООБОРОТ УСІХ  
ВИДІВ ТРАНСПОРТУ\*

95,3

ІНДЕКС ПРОМИСЛОВОЇ  
ПРОДУКЦІЇ\*

109,5%

ОБОРОТ РОЗДРІБНОЇ  
ТОРГІВЛІ\*\*\* За січень-серпень 2013 рр. проти грудня 2012 року; Агреговані  
\*\* Аналогічний показник до грудня 2012 року становить 113%; Агреговані

## В ОЧІКУВАННІ ДЕФОЛТУ

Експорт товарів з низькою доданою вартістю не врятує українську економіку

Гривня — одна з найстабільніших валют світу, а українська економіка — одна з найслабших. Обмінний курс перестав бути показником економічного здоров'я: хворому все гірше, але температура більш-менш нормальна.

ВВП України падає п'ятий квартал поспіль. У держбюджеті на 2013 рік було заплановано зростання економіки у розмірі 3,5%, проте за десять місяців зафіксовано падіння на 0,6%. І це на тлі колосальних боргів, — повідомляє часопис «Фокус».

Директор економічних програм Центру Разумкова Василь Юрчишин вважає, що

коли світ почне долати стагнацію, двигунами зростання стануть зовсім інші чинники, ніж раніше.

«Докризова українська модель зростання, заснована на експортній експансії товарів з низькою доданою вартістю, безнадійно застаріла, — стверджує пан Юрчишин. — Вона не спрацює ні в короткостроковій, ні в довгостроковій перспективі».

Це означає, що в 2014 році стабільними будуть лише гривня та очікування дефолту, підсумовує видання.

Фото: lena.ua.net

101,7%

Індекс цін виробників промислової продукції за 2013 р. становив 101,7%. При цьому у добувній промисловості і розробленні кар'єрів ціни зросли на 5,8%, постачанні електроенергії, газу, пари та кондиціонованого повітря — на 5,2%. Водночас у переробній промисловості відбулося зниження цін на 0,2%, повідомляє Держстат.

100,5%

Індекс споживчих цін (індекс інфляції) (грудень до грудня 2012 р.) становить 100,5%, що є найнижчим показником за роки статспостережень, крім дефляційних 2002 та 2012 років, повідомляє Держстат.

3,7%

становить зростання валового внутрішнього продукту в четвертому кварталі минулого року до третього кварталу

3265 грн

Середньомісячна номінальна заробітна плата штатного працівника за 2013 р. становила 3265 грн., що у 2,7 раза вище рівня мінімальної заробітної плати. Порівняно з 2012 р. заробітна плата збільшилась на 7,9%.



## ПІВМІЛЬЯРДА

Утилізаційний збір почав наповнювати бюджет

Протягом минулого року бюджет отримав майже 440 млн. грн. від сплати екологічного податку за утилізацію транспортних засобів, про це повідомляє прес-служба Міністерства доходів і зборів.

За статистикою Міндоходів, значну частину надходжень, а саме 430 млн. грн., становлять надходження від справляння «утилізаційного збору» при ввезенні транспортних засобів в режимі імпорту.

Ще 5 мільйонів надійшло від сплати екологічного податку при продажу на внутрішньому ринку України транспорту, який був виготовлений на митній території України.

Нагадаємо, що у минулому році для забезпечення своєчасної утилізації знятих з експлуатації транспортних засобів було розроблено низку змін до Податкового кодексу відносно оподаткування ввезення транспортних засобів на митну територію держави.

Відповідно до закону, з 1 вересня 2013 року громадяни, які здійснюють ввезення, виробництво та придбання транспортних засобів та кузовів до них, повинні сплачувати екологічний податок за подальшу утилізацію цього транспорту.

Фото: lena.ua.net



## ПОГАНІ СПОДІВАННЯ

Українці сумніваються в економічних перспективах країни

У грудні 2013 року зафіксоване погіршення споживчих настроїв українців. Індекс споживчих настроїв (ІСН) дорівнює 80,3, що на 5,2 пункту менше, ніж у листопаді. ІСН знизився після періоду двомісячної стабільності. Найбільшою мірою впав індекс економічних очікувань внаслідок відмови від підписання Угоди про асоціацію з ЄС. Про це свідчать дані дослідження споживчих настроїв в Україні, яке щомісяця здійснює **GfK Ukraine**.

У грудні 2013 року індекс споживчих настроїв (ІСН) погіршився на 5,2 пункту до значення 80,3.

Оцінка поточного становища погіршилася на 3,6 пункту та дорівнює 81,3.

Складові цього індексу змінилися наступним чином: індекс поточного особистого матеріального становища втратив відразу 7,1 пункту до значення 77,7; індекс доцільності робити великі покупки залишився майже без змін та дорівнює 84,9, що на 0,2 пункту гірше листопадового значення.

Очікування щодо розвитку економіки країни погіршилися на 6,3 пункту та дорівнюють 79,7. Складові цього індексу змінилися наступним чином: індекс очікуваних змін особистого матеріального становища втратив 6 пунктів і становить 87,5; індекс очікуваного розвит-

ку економіки країни впродовж найближчого року погіршився на 4,7 пункту до значення 73,5; різко погіршилися очікування розвитку економіки країни впродовж найближчих п'яти років: на 8,1 пункту до 78.

Одночасно у грудні збереглася тенденція до поліпшення очікувань українців щодо динаміки безробіття: відповідний індекс дорівнює 129, що на 6,4 пункту менше, ніж у листопаді. Інфляційні очікування залишилися майже без змін: відповідний індекс дорівнює 181,7, що на 0,6 пункту менше листопадового показника. Також майже не змінилися очікування українців щодо курсу гривні впродовж найближчих трьох місяців: індекс девальваційних очікувань додав 0,3 пункту до значення 135,2.

Ключовою ж тенденцією грудня стало більш суттєве падіння індексу економічних очікувань, ніж індексу поточного становища, що може бути наслідком відмови від підписання угоди Про асоціацію з ЄС. Найбільше падіння споживчих настроїв спостерігалось в Центральній Україні, також значення індексу знизилася у південному і західному регіонах.

«Зниження індексу споживчих настроїв у грудні пов'язане із тенденцією поступового вповільнення темпів зростання показників внутрішнього попиту, зокрема доходів громадян та обсягів роздрібного товарообігу», – коментують аналітики GfK Ukraine.



## ЙДЕМО ВНИЗ

S&P знижує прогноз росту

Міжнародне рейтингове агентство Standard & Poor's Ratings Services знизило прогноз зростання реального ВВП України за підсумками 2014 року до 1% з прогнозованих у листопаді 2013 року 1,5%.

Про це йдеться в повідомленні S&P, повідомляє «Економічна правда».

Згідно з прогнозами рейтингового агентства, зростання реального ВВП України в 2014 році становитиме 1%, в 2015 році - 2,5%, в 2016 році - 3,5%.

Номинальний ВВП на 2014-2016 роки прогнозується на рівні 193 млрд доларів, 218 млрд доларів і 252 млрд доларів, відповідно. Зростання індексу споживчих цін на ці роки прогнозується на рівні 5%, 8% і 8%, відповідно.

За оцінками Standard & Poor's, в 2013 році падіння реального ВВП в Україні становило 1%, але в той же час, номинальний ВВП у порівнянні з 2012 роком зріс на 2 млрд доларів - до 178 млрд доларів. Також рейтингове агентство оцінює падіння споживчих цін за підсумками 2013 року на 0,5%.

Як повідомлялося, в листопаді 2013 року Standard & Poor's прогнозувало зростання реального ВВП України за підсумками 2013 року на рівні 1%, в 2014 році - на 1,5%, в 2015 і 2016 роках - по 3,5% щорічно.



## ТОЧНО ВНИЗ

ЄБРР приєднується до прогнозу S&P

Європейський банк реконструкції та розвитку погіршив прогноз щодо скорочення української економіки у 2013 році до 0,8% із попередньої оцінки у 0,5%. Водночас прогноз щодо 2014 року залишився незмінним: ЄБРР прогнозує, що цього року економіка України зросте на 1,5%.

«В Україні економіка перебуває у рецесії з другої половини 2012 року через скорочення на традиційних експортних ринках, падіння приватних та державних інвестицій, а також послаблення внутрішнього споживчого попиту», - йдеться у огляді банку, повідомляє українська служба BBC.

Аналітики також прогнозують, що найближчим часом зовнішні фактори тиску на українську економіку дещо послабшають завдяки домовленостям із Росією про зниження ціни на газ, а також завдяки кредиту в 15 млрд доларів.

Водночас експерти банку наголошують, що без проведення структурних реформ поживлення в українській економіці буде лише тимчасовим і не триватиме довше 2015 року.

При цьому інвестиційна активність в Україні і надалі залишатиметься слабкою через несприятливий бізнес-клімат, а також через соціальну та політичну нестабільність, що панує останнім часом.



## ЛАЗ ВІДХОДИТЬ УПБ

Український професійний банк отримує активи автобусного заводу за борги

Львівський автобусний завод підприємця Ігоря Чуркіна може позбутися частини виробничих приміщень. Український професійний банк добився в суді передачі йому заставного майна по кредиту на суму понад 31 млн грн. Власник підприємства має намір подати апеляцію. Втім, експерти відзначають, що списання застави в рахунок заборгованості може виявитися вигідним власнику ЛАЗу, повідомляє «Коммерсант».

Рішення Господарського суду міста Києва, про те, що Український професійний банк отримає активи автобусного заводу було прийнято 10 січня цього року. Борг утворився у зв'язку з непогашенням кредитом у розмірі 29,23 млн грн., його простроченою частиною на суму 20 тис. грн., заборгованістю по строковим відсоткам у розмірі 86,58 тис. грн., а також за простроченими відсотками у розмірі 1,73 млн грн.

За даними видання, в жовтні 2008 року ЛАЗ відкрив в УПБ кредитну лінію на суму 29,25 млн грн. з терміном погашення до грудня 2015 року. 21 листопада того ж року в рамках забезпечення зобов'язань за кредитним договором завод передав банку в іпотеку 12,6 тис. кв. м. нерухомості.

Представники УПБ влітку 2013 року в ході виїзної перевірки наявності та збереження застави встановили, що нерухомість руйнується. Це «може призвести до її знищення і фактично позбавити позивача можливості задовольнити свої вимоги». У результаті банк звернувся

до суду з позовом, в якому вимагав передати йому в управління майно ЛАЗу за іпотечним договором.

Колишній директор з виробництва ЛАЗу Ігор Іванів каже, що активи, закладені в рахунок кредиту давно не використовувались і виробничих потужностей в них немає (хоча плани про часткове перенесення виробництва в ці корпуси і розглядались минулого року).

В текстовому повідомленні, яке отримало видання від Ігоря Чуркіна, сказано, що власник збирається оскаржувати рішення суду, а також подавати скаргу в прокуратуру, посилаючись на непрозорі умови кредитного договору.

Офіційно в УПБ уточнили, що борг буде стягнуто в рамках чинного законодавства. Втім, джерело «Коммерсант» у банку запевнило, що майно заводу буде виставлено на продаж відразу після отримання такого права.

На думку експертів, рішення суду може виявитися навіть вигідним ЛАЗу. За словами партнера адвокатського бюро «Єгоров, Пугинський, Афанасьєв і партнери» Олексія Резнікова, ЛАЗ може просто позбутися від активів, що не використовуються, у рахунок боргу або погасити заборгованість перед банком опосередковано, викупивши це ж майно навіть нижче вартості боргу. За словами пана Резнікова, застава вартість нерухомості, як правило, нижче реальної вартості, а якщо кредитор звертає на свою користь предмет іпотеки, то автоматично втрачає право вимагати у позичальника виплату кредиту.



## «КРАЗ» ВИХОДИТЬ В ПЛЮС

Виробнича група позитивно оцінює результати діяльності в 2013 році

Підприємства групи «КРАЗ» за підсумками 2013 року продемонстрували позитивні результати виробничої діяльності. Головне підприємство групи - Кременчуцький автозавод, на 15,1% збільшив обсяг виробництва автомобілів, у порівнянні з 2012 роком. На головному конвеєрі Кременчуцького автозаводу вироблено 930 автомобілів КРАЗ. Темп зростання товарної продукції до 2012 року склав 121,8%, що свідчить про випуск більш складної автомобільної техніки. Також за звітний період збільшився і темп зростання виробництва запасних частин - до 137%, повідомляє прес-служба компанії.

У загальному обсязі виготовлених автомобілів частка пасі складала 50%, бортових - 27%, тягачів - 20%, решта припадає на самоскиди і спецтехніку. Основна частина готової продукції була виготовлена за зовнішньоекономічними контрактами.

Зростання виробництва в 2013 році задеклароване (до попереднього року) також іншими підприємствами групи: ПАТ «Кам'янець-Подільський Автоагрегат» - 129,2%, ПАТ «Авторадиатор» - 112,1% (м. Маріуполь), ПАТ «Сімферопольський завод автокерма» вдалось збільшити виробництво у 12,7 разів.

Згідно з повідомленням компанії, в минулому

році виконано великий обсяг дослідницько-конструкторських робіт з розробки нових моделей і модернізації існуючих. Крім цього завершені роботи з сертифікації нового сімейства автомобілів з компонуванням «кабіна над двигуном» і інтегральним пластиком капотом, розпочато серійне виробництво автомобілів з капотом інтегрального типу, у виробництві впроваджені багато заходів щодо підвищення якості та надійності автомобілів «КРАЗ».

Одним з важливих результатів 2013 стало створення, виготовлення та успішні експлуатаційні випробування перспективних автомобілів нового покоління. Йдеться про зерновоз на базі автопоїзду «КРАЗ-6511С4» екологічного класу «Євро-4» з високими ергономічними показниками робочого місця водія, підвищеним до 75 кубічних метрів об'ємом вантажу і низькою витратою палива. Також компанія пишається випуском моделі-пасі «КРАЗ-5401К2» з високоефективним газовим двигуном Daimler (екологічний клас «Євро-5»), розрахованої під установку різних типів надбудов.

Згідно з повідомлення прес-служби групи компанії, всі підприємства групи в 2014 році націлені на нарощування темпів виробництва, освоєння нових видів продукції, поліпшення її якості та підвищення споживчих властивостей.

## ТАКИ СПАД

Автомобільному ринку ЄС не вдалось покращити минулорічні показники



Foto: thenewsthermovement.com

За даними Європейської асоціації виробників автомобілів (АСЕА), минулого місяця реєстрації нових легкових автомобілів в ЄС збільшилися на 13,3% порівняно з груднем 2012 року, повідомляє «Укравтопром».

Однак зростання реєстрацій в останні 4 місяці не змогло компенсувати спад у січні-серпні, в результаті за підсумками 2013 року в Європі було зареєстровано на 1,7% менше автомобілів, ніж у 2012 році, – 11,85 млн шт.

У країнах ЄС, Ісландії, Ліхтенштейні, Норвегії та Швейцарії було продано за рік 12,31 млн автомобілів, що нижче обсягів минулого року на 1,8% і є найгіршим результатом з 1995 року.

Спад на європейському авторинку триває вже шість років, в 2014 році експерти розраховують на поступове повернення до зростання.

У грудні збільшення продажів було зафіксоване на більшості європейських ринків, у тому числі у всіх найбільших країнах: у Великобританії – на 23,8%, в Іспанії – на 18,2%, у Франції – на 9,4%, у Німеччині – на 5,4%, в Італії – на 1,4%.

За 12 місяців результати більш суперечливі: Великобританія зберегла темпи зростання вище 10% (10,8%), в Іспанії підйом був стриманішим (3,3%), тоді як Німеччина, Франція та Італія зафіксували скорочення попиту – на 4,2%, 5,7% і 7,1% відповідно.

Варто відзначити, що, незважаючи на негативну динаміку, Німеччина залишається найбільшим автомобільним ринком Європи. У 2013 році у ФРН було продано 2,95 млн автомобілів. На другій сходинці розташувалася Великобританія (2,26 млн машин), на третій – Франція (1,79 авто).

## МАБУТЬ, БУДЕ РІСТ

Аналітики оцінюють зростання світового авторинку в 2014 році на 3,3%



Світовий ринок легкових і легких комерційних автомобілів зросте в 2014 році на 3,3 відсотки - до 85,6 млн одиниць проти 82,9 млн роком раніше. Таку оцінку висловив сьогодні на щорічній конференції міжнародної аналітичної компанії IHS її директор по прогнозам Хеннер Ленне, повідомляє [euronews](#).

У наступні кілька років в автоконцернів, які майже відновилися після Великої рецесії, буде можливість скористатися як ростом попиту на легкові авто в США та інших ключових ринках. За його словами, дві третини приросту забезпечить Китай, де продажі збільшаться на 2 млн автомобілів, або на 9,2% в порівнянні з 2013 роком. Північноамериканський ринок збільшиться на 2,6%, ринок Західної Європи на 2,1%, а Південної Азії на 3,0%.

Стимулами до світового зростання продажів послужить підвищення добробуту населення в країнах, що розвиваються, а також порівняно помірний рівень цін на паливо. «Ми очікуємо, що економічне зростання торкнеться усіх ключових економіки світу», - зазначив економіст IHS Чарльз Чесброу.

Щорічне зростання ринку, за прогнозами IHS, до 2020 року в середньому становитиме 2,8%. У 2018 році світові продажі легкових і легких комерційних автомобілів досягнуть рівня в 100 млн одиниць, що еквівалентно підвищенню на 22% за чотири роки.

Очікується, що вже в 2017 році за сукупним обсягом реалізації автомашин країни БРІК вперше випередять традиційні для галузі ринки США, Західної Європа та Японії.

У США, за оцінками IHS Automotive, продажі автомобілів в 2014 році збільшаться до максимуму за сім років і перевищать 16 мільйонів одиниць проти 15,6 мільйона в 2013 році.

«В жоден інший момент сучасної історії у північноамериканського автомобільного ринку не було кращих можливостей, ніж зараз», - вважає директор відділу прогнозування IHS Automotive по Північній Америці Майк Джексон.

Аналітики очікують, що Ford, Chrysler, Honda, Hyundai, Nissan та Volkswagen зможуть збільшити свою присутність на американському ринку в цьому році, в той час як General Motors і Toyota можуть скоротити продажі.

## ПРИНЕСУТЬ В ЖЕРТВУ

Lancia згортає глобальні продажі



Найближчим часом автомобілі Lancia покинуть, можливо, назавжди, європейський ринок. Бренд буде представлено лише в Італії, а його модельний ряд буде обмежено лише однією моделлю. Про це в інтерв'ю газеті **La Repubblica** розповів глава «Фіата» Серджіо Маркіонне.

Справжні прихильники Lancia зможуть придбати лише одну модель - п'ятидверний хетчбек Ypsilon. Інші ж моделі виробника, наприклад, Delta, а також клони моделей «Крайслера» - Thema, Voyager і Flavia – будуть зняті з конвеєра.

Вивільнені ресурси Fiat планує направити на розвиток іншого легендарного автомобільного бренду – Alfa Romeo, яка, за задумом ради директорів, повинна стати «обличчям» італійського автомобільного концерну на глобальному ринку.

Минулого року Alfa Romeo розпочала продаж спортивного купе 4C, який ще до кінця весни отримує відкриту версію. Окрім того, з конвеєрів «Альфи» вже найближчим часом зійдуть середньорозмірний седан Giulia, призначений для ринків поза межами Європи, а

також кілька нових моделей, включаючи купе, компактний кросовер і великий позашляховик.

Нагадаємо, що останнє покоління Ypsilon дебютувало в 2011 році на Женевському автосалоні. Модель пропонується з двома бензиновими двигунами об'ємом 0,9 і 1,2 літра, а також 1,3-літровим турбодизелем і 1,2-літровим агрегатом, що працює на зрідженому газі.

Сам же Fiat, який в найближчі три роки планує отримати дев'ять мільярдів євро інвестицій, зосередиться на розробці і випуску автомобілів низького й середнього цінового сегмента, включаючи машини сімейства Panda і моделі 500. Концерн планує відновити виробництво на усіх своїх італійських підприємствах, куди буде повернено складання усіх моделей, що випускаються під брендом Fiat.

Lancia Automobiles S.p.A. - Італійська автомобілебудівна компанія. Основне виробництво розташоване в Туріні, Італія. Заснована в 1906 році Вінченцо Лянча (Vincenzo Lancia). З 1969 року перейшла під контроль «Фіата», але продовжила самостійну розробку усіх своїх основних моделей.

## ЙОГО АМЕРИКАНСЬКА МРІЯ

Fiat завершує поглинання Chrysler



Італійський автовиробник нарешті домігся свого: концерн Fiat оголосив, що бере під повний контроль свого партнера Chrysler. З тих пір, як п'ять років тому американський автомобільний концерн оголосив про банкрутство, група Серджіо Маркіонне поступово входила в капітал компанії. Тепер Fiat залишилось заплатити останні 3,1 млрд євро, щоб отримати решту 41% акцій Chrysler, які належали у пенсійного фонду пенсійному фонду працівників американського автопрому VEVA, повідомляє **euronews**.

Більшу частину активів «Крайслера» ФІАТ придбав ще в 2009 році.

Наполегливість Fiat пояснюється просто: за останніми даними тільки за листопад продажі Fiat через кризу на європейському автомобільному ринку впали майже на 6%. У Chrysler ж вони зросли на 16%.

«Це може стати чудовою можливістю. Такого роду злиття не повинні залишати за собою, так би мовити, гору трупів, тому що обидві компанії переживають серйозні труднощі. Весь цей сектор сьогодні зазнає глибоких змін. І в такій ситуації може з'явиться місце для великого спільного промислового проекту», - коментує злиття двох компаній Чезаре Поцці,

професор економіки римського університету LUISS.

«З нічого і вийде нічого, злиття нічого не змінить - вважає Олівер Рот з німецького Close Brothers Seydler Bank. - У Fiat купа серйозних проблем, які він намагається вирішити за допомогою взяття Chrysler під повний контроль. У Chrysler хороші продажі на хвилі буму на автомобільному ринку США, але саме по собі це італійцям не допоможе. Їм доведеться придумувати нові моделі, нові автомобілі, а вони нічого не запланували на 2014 рік, тільки на 2015-й... Але ж європейський автомобільний ринок все ще знаходиться в глибокій кризі. Fiat доведеться зробити потужний ривок, щоб подолати негативні тенденції».

Ситуацію на європейському ринку автомобілів багато хто, в тому числі і сам Серджіо Маркіонне, називають найгіршою за останні 20 років. Тому Fiat намагається вийти за межі Старого Світу. Чи вдасться йому зробити це самостійно?

Поки ж керівники Fiat назвали подію «другим відкриттям Америки» і підкреслили, що Туринська компанія стає глобальним виробником автомобілів. Після злиття, за даними аналітиків, Fiat стане сьомим за величиною автовиробником в світі.



## ДВИГУН ДЛЯ АВТОПРОМУ

Кабмін затвердив проект концепції розвитку вітчизняного автопрому

фото: прес-служба ТОВ «Спринг»

Кабінет міністрів України затвердив проект концепції державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування на період до 2020 року, підготовлену Міністерством економічного розвитку і торгівлі. Основною метою програми є створення умов для конкурентоспроможного розвитку галузі. Концепцією передбачено держфінансування галузі, а також створення умов для залучення інвесторів. Документ має стати частиною національної програми розвитку промисловості до 2020 року, розробка якої має бути завершена до 30 вересня цього року.

Автомобільна галузь сьогодні потребує державної підтримки як ніколи раніше. За даними асоціації «Укравтопром», в 2013 році автовиробництво в Україні впало на третину. Це найгірший показник за останні 10 років.

Концепція пропонує три варіанти вирішення проблеми в галузі. Перший передбачає залишити існуючу ситуацію без змін, в результаті чого в Україні збережеться лише збірка імпортованих автомобілів. Другим варіантом є створення власної моделі автомобіля за рахунок внутрішніх ресурсів, що потребують прямого фінансування з бюджету близько 35 млрд грн.

Оптимальним вважається третій варіант, спрямований на спільні зусилля органів виконавчої влади, місцевого самоврядування та автомобільних підприємств для створення нових підприємств за участю світових автоконцернів з випуску автомобілів і автокомплектуючих. Програма передбачає фінансування розвитку галузі за рахунок коштів державного бюджету та залучених інвестицій, а також власних коштів автовиробників.



Програмою передбачено створення додаткових 175,8 тис. робочих місць до 2020 року. Виробництво автомобілів до кінця терміну дії програми має становити 734,4 тис. на рік, з яких 220,3 тис. - для поставок на експортні ринки. Локалізація виробництва продукції повинна складати не менше 55%, а частка на ринку українських автомобілів повинна зрости з 20% до 60%. Бюджетні надходження від підприємств легкового автомобілебудування оцінюються на рівні 47,7 млрд грн.

На думку директора ДП «Укрпромзоніспекертиза» (розробляла попередній проект державної програми) Володимир Власюк, такий прогноз є більш, ніж ймовірним.

«Ринок мобільний, ситуація змінюється в кращу сторону. За останній рік ми бачимо, що в Україні налагодили збирання ряд китайських виробників, і цей процес триватиме і надалі. Європейські виробники могли б поставляти з нашого ринку автомобілі до Європи», - заявив Власюк в інтерв'ю «ЛігаБізнесІнформ».

Вітає прийняття Концепції і президент Асоціації «Укравтопром» Михайло Резнік: «Автовиробники вітають рішення уряду, зроблене

15 січня, про прийняття Концепції Державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування України на період до 2020 року, яке, по суті, є першим кроком на шляху практичної реалізації досягнень нашого діалогу. Автовиробників почули в Кабінеті Міністрів». Про це він заявив у своєму інтерв'ю IAG AUTO-Consulting.

Однак, не всі учасники ринку з ними згодні. Наприклад, Олег Назаренко, генеральний директор Всеукраїнської асоціації автоімпортерів і дилерів, називає нову програму застарілою. На його думку, вона фактично повторює норми, задекларовані в програмі розвитку галузі 2011 року. «Нова концепція абсолютно не враховує змін, що відбулися на ринку за минулі два роки», - відзначає він. Окрім того, за розрахунками ВААІД, до 2020 року, за умови державної підтримки автомобільної галузі, ринок нових легкових авто складатиме щонайбільше 300 тис. одиниць, лише половина з яких припадатиме на вітчизняних автовиробників.

«Програма не несе практичної цінності для автовиробників. Єдина її користь - виробникам буде простіше залучати інвестиції та продавати частку в компанії, посилюючись на держпідтримку галузі», - підкреслює декларативний характер документу пан Назаренко.





«Потрібно розуміти, що прийняття Концепції - це лише перший крок до розробки самої Програми. Вона тільки визначає сценарій реалізації такої Програми і є її юридичним фундаментом», - заперечує йому Михайло Резнік.

На думку оглядачів, навіть найкращий з трьох запропонованих варіантів (третій), не зможе вирішити проблем галузі.

«Вкладати гроші в український автопром сьогодні складно і ризиковано. Ні стратегії і чіткого розуміння напрямків розвитку автопрому. Щорічно приймаються нові закони, змінюються правила гри, але не зрозуміло, чого домагається держава. Ні середовища для інвестування, ні гарантій, що інвестиція буде працювати в нашій країні», - наголошує на створенні чіткого та зрозумілого для інвесторів правового поля директор інформаційноаналітичної групи AUTO-Consulting Олег Омельницький.

Не згоден з ним пан Назаренко. «Він [третій варіант] найменш витратний для держави і може бути успішно реалізований. Він передбачає об'єднання зусиль виконавчої влади та бізнесу у справі створення сприятливих конкурентних

умов для залучення світових автовиробників з метою локалізації виробництва їх продукції в Україні. Іншими словами, ніхто не збирається винаходити велосипед. Мета інша - підвищити конкурентоспроможність України в сфері залучення індустріальних інвестицій», - вважає президент «Укравтопрому».

Державне ж фінансування, за словами пана Резніка, передбачається направляти на проведення науково-дослідницьких, дослідницько-конструкторських робіт, введення нормативно-правових актів у сфері технічного регулювання автомобілебудівної галузі у відповідність до вимог міжнародних і європейських стандартів. «Витрати бюджету будуть компенсуватися за рахунок збільшення податкових надходжень від підприємств галузі, які, завдяки реалізації програмних положень, зможуть збільшити обсяги виробництва і зайнятості. Такий варіант буде вигідний усім: і автовиробникам, і владі, і містам, де будуть такі виробництва».

Директор консалтингової компанії William Invest Expert Віктор Медведь пропонує взяти на озброєння російський досвід стимулювання автомобільного виробництва.

«Кредити для населення надто дорогі, тому машини не купують. Через це падає промислове виробництво і доходи того населення, яке працює на промислових підприємствах. Як наслідок, вони теж не мають можливості купувати легкові автомобілі. Виходить замкнений круг», - говорить пан Медведь.

Він переконаний, що автовиробники також зацікавлені в дешевому кредитуванні не менше кінцевого споживача. Їм, на думку експерта, давно необхідно оновити виробничу базу, а для цього потрібні обігові кошти.

«Якби автопром і споживачі отримали доступ до кредитів за обліковою ставкою НБУ, це вирішило б проблему. Замість цього Нацбанк дає комерційним банкам кредити під 7-8% річних, а вони пропонують їх за 22-28% річних. Рецепт простий: дати Ощадбанку або іншому держбанку певну суму на кредитування покупців місцевих авто під 6-7%, тоді відразу з'являться покупці», - підтримує його Олег Назаренко.

«Держава повинна стимулювати купувати автомобілі, виготовлені в Україні. Це і стане запорукою відновлення виробництва. Сьогодні ніхто не стане заперечувати, що посткризовий український авторинок переживає рецесію, яка, як один з негативних чинників, впливає і на внутрішнє виробництво. Але системна криза можна вирішити тільки системними заходами, які мають чітко виражену послідовність і строки застосування. Маючи програму розвитку, не тільки виробники але, й імпортери, і продавці будуть мати чіткі орієнтири, які допоможуть їм правильно планувати і вести свій бізнес», - приєднується до думки експертів пан Резнік.

«Програма розвитку автопрому - це не реанімаційна міра для заводів, як, наприклад, спеціальне мито, це довгострокова, зрозуміла і передбачувана політика держави, спрямована на створення сприятливих конкурентних умов для залучення стратегічних індустріальних інвесторів, на локалізацію та розвиток в Україні виробництва продукції глобальних автовиробників, на розвиток внутрішнього ринку та збільшення експортного потенціалу країни», - заключає Михайло Резнік.



## СВІТЛЕ МАЙБУТНЄ

В автопрому все ще попереду

**Державна цільова економічна програма розвитку легкового автомобілебудування України на період до 2020 року повинна забезпечити розвиток вітчизняного автомобілебудування, створити передумови для широкого залучення іноземних і внутрішніх інвестицій в автомобільну галузь і виробництво автокомплектуючих, а також створити стимули для інвесторів вносити до статутних фондів підприємств галузі нове високотехнологічне обладнання. Про це заявив міністр економічного розвитку і торгівлі Ігор Прасолов, повідомляють «Аргументи і факти».**

«Головною метою Програми є створення в Україні конкурентоспроможного легкового автомобілебудування з рівнем локалізації не менше 55%», - повідомив міністр.

«Реалізація заходів, передбачених Державною програмою розвитку легкового автомобілебудування України дозволить покрити 70% внутрішнього ринку за рахунок автомобілів вітчизняного виробництва, збільшити внутрішній випуск легкових автомобілів до 734,4 тис. од. і наростити експортний потенціал українського автопрому до 220,3 тис. автомобілів», - підкреслив Ігор Прасолов.

При цьому він особливо відмітив, що реалізація Програми забезпечить створення майже 178,5 тис. нових робочих місць у галузі.



## ПЕРЕЛОМНИЙ РІК

Economist прогнозує галузі рік переломних змін

Дослідницько-аналітичний підрозділ журналу Economist в оприлюднив черговий спеціальний звіт «Промисловість в 2014» році, в якому значну увагу приділяється автомобільній галузі. Review вирішив взяти на себе сміливість та представити своїм читачам огляд ключових моментів аналітичного дослідження.

«Перспективи в цілому ряді галузей промисловості в 2014 році є більш позитивними, ніж у попередні роки. Найбільшою зміною для більшості з них є те, що Європа нарешті, здається, знаходиться в режимі відновлення», - з такої позитивної ноти розпочинають свій звіт автори дослідження. Тим не менш, прогнози авторів для автомобільної промисловості є менш оптимістичними і дещо відрізняються від аналогічних заяв інших аналітичних агентств, які, наприклад, також представлені в цьому номері видання.

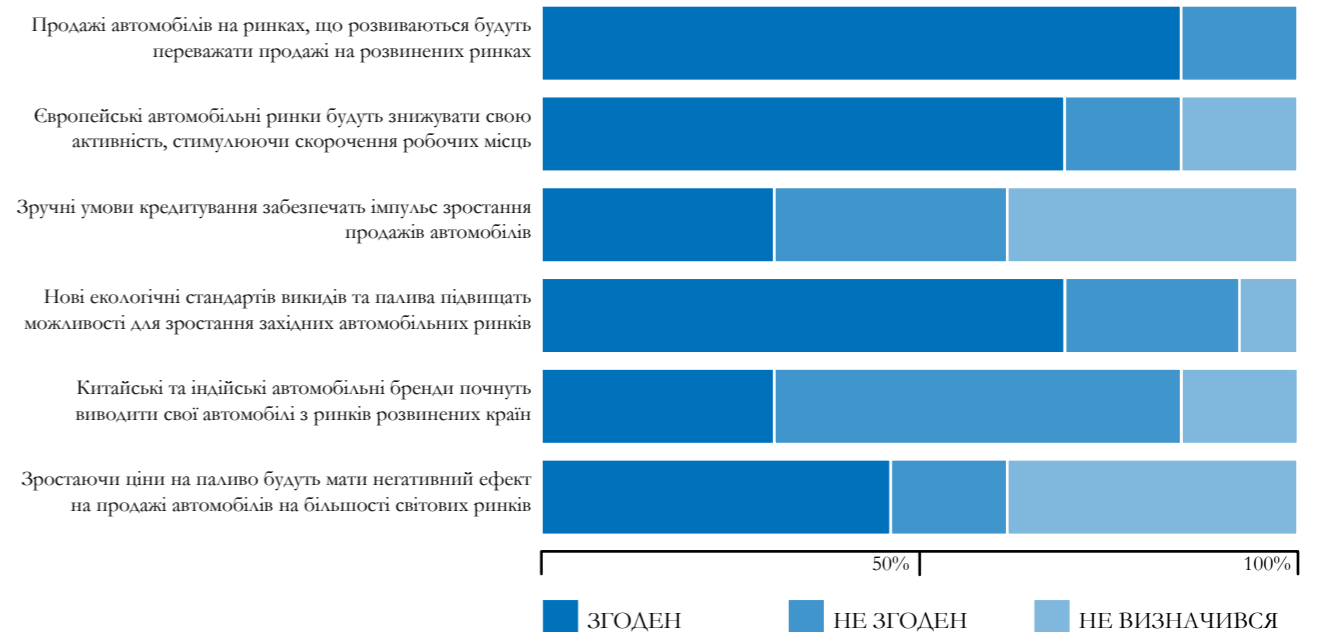
Аналітики EIU вважають, що автомобільний ринок Європи в 2014 році, нарешті, повернеться до зростання, завершивши тим самим період тривалого спаду продажів. Проте, зважаючи на введення в 2015 році нового екологічного стандарту «Євро-6», що регулює вміст шкідливих речовин в вихлопних газах, можливість спаду продажів на автомобільному ринку також, на жаль залишається.

Аналітики EIU вважають, що автомобільний ринок Європи в 2014 році, нарешті, повернеться до зростання, завершивши тим самим період тривалого спаду продажів. Проте, зважаючи на введення в 2015 році нового екологічного стандарту «Євро-6», що регулює вміст шкідливих речовин в вихлопних газах, можливість спаду продажів на автомобільному ринку також, на жаль залишається.

Експерти, до яких звернувся EIU, очікують, що автомобільні ринки Західної Європи та країн

В поточному році автовиробникам доведеться враховувати низку старих та нових тенденцій глобального ринку. Наприклад, варто звернути увагу на подальшу зміну географії продажів. У 2014 році на рахунок Азійських ринків припадатиме 43% світових автомобільних продажів, і це в порівнянні з менш ніж 30% всього шість років тому. Північна Америка залишить за собою близько 25% від світового автомобільного ринку. Відповідно, укріплення ринків Азії та Північної Америки призведе до зменшення

### РЕЗУЛЬТАТИ ЕКСПЕРТНОГО ОПИТУВАННЯ EIU (щодо перспектив розвитку глобальної автомобільної галузі в 2014 році)



Східної Європи з перехідною економікою будуть активно розвиватись. Що стосується ринків США, то, як і раніше, автомобільні ринки залишаються стабільними, в той час як ринки Індії і Росії будуть лише відновлюватись після недавнього економічного спаду. Автомобільний ринок Китаю, ймовірно, сповільниться, в той час як Бразильські ринки цілком можуть не виправдати сподівань в 2014 році. Ринок Японії, скоріше за все, залишиться без змін.

Головний посланець авторів звіту наступний: незважаючи ні на що, в 2014 році світові ринки транспортних засобів не будуть схильні до суттєвих коливань. Активність ключових автомобільних ринків, скоріше за все, буде помірною і більшість розвинених ринків лише відіграватимуть втрачені раніше позиції.

частки автомобільного ринку Європи, з 26 % у 2009 році до менш ніж 17% в 2014 році.

Інвестиції в нові виробництва, що знаходяться на територіях зростаючих та активних автомобільних ринків, випереджають скорочення виробництва та вивільнення персоналу в інших регіонах світу. Закриваючи заводи в Європі та Північній Америці, автомобільна промисловість, як і раніше, буде змушена вирішувати питання відносно надлишкових потужностей в 2014 році, навіть під час відновлення попиту. Нові партнерства, що виникають між азійськими та європейськими автовиробниками, наприклад, PSA Peugeot Citroen і Dongfeng Motor, можуть допомогти надати нові можливості для європейської економіки, проте, скоріше за все, не зможуть захистити європейських робітників від втрати робочих місць.

Уповільнення на ринках, що розвиваються, оголять проблеми надлишкових потужностей. Наприклад, заводи Китаю найближчим часом зможуть виробляти 30 млн. автомобілів на рік, тоді як внутрішній ринок зможе поглинути таку кількість авто лише за декілька років. Ця проблема стає дедалі очевидною для ринків країн ASEAN, оскільки 50% виробничих потужностей регіону сконцентровано у В'єтнамі.

Автомобільні ринки Росії і України знову починають зростання, але до цих пір шукають шляхи для виправдання інвестицій, зроблених до 2008 року.

На деяких ринках, включаючи Китай та Індонезію, існує загроза введення обмежень на право користування автомобілем, які влада намагається застосувати у боротьбі зі зростаючою загрозою забруднення навколишнього середовища.

Перевиробництво та падіння торгових бар'єрів на багатьох ключових для автомобільної галузі ринках призводять до інтенсифікації конкуренції між виробниками. Остання неминуче тисне на рівень цін на автомобілі та наближає цінову межу до ризикованого рівня. Хоча ця тенденція не є однаковою для всіх країн. Наприклад, країни ASEAN продовжують політику вільної торгівлі, в той час як країни Латинської Америки тяжіють до протекціоністських заходів.

Китай, в свою чергу, вже відреагував на спад попиту на внутрішньому ринку, направивши значні сили на пошук нових ринків збуту для своєї продукції. До цього часу китайці зосереджувались на ринках Близького Сходу та Африки, де стандарти безпеки та викидів є менш жорсткими. В наступні роки, коли стандарти з виробництва автомобілів значно підвищаться, автовиробники Піднебесної розпочнуть завойовувати також розвинені ринки. Автори звіту вважають, що часи значної присутності китайських брендів на ринку США та ЄС вже не за горами. Саме тому, в 2014 році, Європейські автовиробники продовжать активно лобіювати підписання угоди про вільну торгівлю з Індією та Китаєм.

Автори звіту рекомендують автовиробникам приділяти значну увагу наступним трендам:

- Обмеження на користування автомобілем.

Висока інтенсивність руху, неадекватна інфраструктура та зростаюча загроза викидів може спровокувати введення більшості міст обмежень на користування автомобілями в 2014 році. Декілька китайських міст уже застосували такі заходи. Індонезійські та деякі індійські міста розглядають можливість застосування обмежень, беручи приклад з Лондона.

- Самокеровані автомобілі. В той час, коли самокеровані автомобілі ще відсутні на дорогах (Nissan стверджує, що такі автомобілі можуть з'явитись до 2020 року), автовиробники збільшують інвестиції в науково-технічні дослідження автономного керування. З наступного року, деякі моделі Mercedes дозволять використовувати функцію автопілота на низьких швидкостях, а функції автоматичного паркування та попередження аваріям вже отримують широке практичне застосування.

- Зміни в керівництві. Peugeot вже оголосила, що її головний виконавчий директор Філіп Варін в 2014 році поступиться своєю посадою Карлосу Таваресу. Є також чутки про вихід у відставку Дена Акерсона з General Motors (підтвердились – прим. ред.), Алана Мулаллі (Ford) і Фердинанда Піха, голови Volkswagen.

- Водневі паливні елементи. Уявлення про те, що автомобілі, які працюють за допомогою водню, широко використовуватимуться не раніше 2020 року все частіше піддається сумнівам. Hyundai, наприклад, запускає версію Tucson SUV на водневих паливних елементах навесні 2014 року, яка буде доступна автолюбителям на вигідних лізингових умовах. Toyota запустила власну автомобільну концепцію паливних елементів в листопаді 2013 року і готується до початку продажів вже в 2015 році.

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



## НАДЗВИЧАЙНИЙ ОПТИМІЗМ

GM виплачує дивіденди та інвестує в Opel

**Автомобільна корпорація General Motors, яка ще кілька років тому балансувала на межі прірви банкрутства, має намір виплатити своїм акціонерам квартальні дивіденди. Це відбудеться вперше з кризового 2008 року, повідомляє Financial Times.**

Розмір дивідендів - по 30 центів на акцію. Виплати почнуться з 28 березня. Важкі для GM часи залишилися в минулому, вирішили в Раді директорів компанії.

«Така віддача для акціонерів відповідає нашим головним пріоритетам. Це важливий сигнал впевненості в наших планах на подальшу прибутковість», - повідомив у середу Ден Амманн, фінансовий директор GM. Цікаво, що пан Амманн сьогодні ж і позбувся своєї посади. Згідно з повідомленням прес-служби автомобільної корпорації, вже найближчим часом фінансами GM управлятиме Чак Стівенс.

Впевненість у подальшій прибутковості у корпорації з'явилася після підведення підсумків року. У 2013-му, згідно зі спеціальним повідомленням компанії, продажі виросли на 4% до 9 710 000 машин, в основному за рахунок ключових ринків Китаю та США.

Окрім того, новий глава General Motors Мері Барра, призначена в січні, на зустрічі

з працівники Opel в Рюсельсхаймі заявила про намір продовжувати надавати підтримку Opel в Європі. Пані Барра сказала, що штаб-квартира Opel в місті Рюсельсхайм не випадково стала першим місцем її офіційного візиту в статусі нового гендиректора GM, підтвердивши інформацію про те, що конвєр головного заводу Німеччини отримає нову модель. Однак назва моделі автомобіля поки не розголошується.

На прес-конференції Барра підтвердила курс, прийнятий минулого року її попередником Деном Акерсон, спрямований на оздоровлення фінансової ситуації на Opel. При цьому запевнила, що скорочень на підприємстві в Рюсельсхаймі не буде. Проте уникнути втрат все ж не вдасться, завод в Бохумі, як і планувалося раніше, доведеться закрити до кінця цього року.

Також новий керівник GM розповіла про середньостроковий перспективі компанії. У модельному ряді німецької марки з'являться 23 нових або оновлених автомобіля, а також 13 нових двигунів. На фінансування цієї програми GM надасть 5,5 мільярда доларів.

«Зараз вони перемагають на всіх фронтах», - кажуть про GM аналітики сьогодні.



## ЗАХІДНИЙ ФОРПОСТ

Китай, здається, знайшов своє вікно у Європу та Митний союз

Сьомого липня минулого року в ході візиту президента Білорусі Олександра Лукашенка в Китай глави КНР та Білорусі висловили намір підвищити рівень двосторонніх відносин до всебічного стратегічного партнерства і підписали ряд важливих документів. Таким чином Республіка Білорусь стала дев'ятою країною, яка встановила відносини всебічного стратегічного партнерства з Китаєм.

У своєму інтерв'ю Міжнародному радіо Китаю прем'єр-міністр Білорусі Михайло Мясникович висловив своє задоволення, що відносини між двома країнами досягли найвищого рівня «за всю історію розвитку». В історії Республіки Білорусь, здається, починається нова - китайська - доба розвитку.

Наступний раунд переговорів було назначено на початок цього року. За даними Михайла Мясниковича, під час візиту білоруської делегації до Піднебесної між урядами двох країн буде підписаний пакет документів з реалізації угод, досягнутих на вищому рівні минулого року. Найголовніший з них, це «дорожня карта» з всебічного співробітництва між Білоруссю і Китаєм.



«Підготовлена і, я вважаю, буде підписана «дорожня карта», яка розкриває суть всебічного партнерства між нашими країнами. Документ не тільки наповнений конкретними проектами, але і закладає механізми реалізації цих проектів», - зазначив прем'єр міністр.

З 1992 року, коли Китай і Білорусь встановили дипломатичні відносини, товарооборот між двома країнами зріс з 34 млн доларів США, до 3,5 млрд доларів США в 2013 році. За словами прем'єр-міністра Республіки, уряд Білорусі задоволений тенденціями розвитку двосторонньої торгівлі, яка сприяє промислового та технологічному розвитку країни.

«Хоча сальдо у нас негативне на користь Китаю, але ми імпортуємо з Китаю високотехнологічні товари та послуги, тобто те, що сприяє успішному розвитку економіки Білорусі. Таким чином, імпорт з Китаю не пригнічує білоруську економіку, а сприяє її розвитку», - вважає пан Мясникович.

Щоб поглибити співпрацю у торговельно-економічній сфері, Китай і Білорусь домовилися створити Китайсько-Білоруський індустріальний парк. В даний час сторони вже приступили до роботи над цим спільним проектом. Парк площею близько 8000 гектарів розташований в 25 км на схід від Мінська. За задумом авторів, Парк повинен надати підприємствам двох країн максимальний спектр пільг, включаючи формулу «10 +10».

«Сенс формули «10+10» полягає в тому, що

протягом 10 років фактично оподаткування буде нульовим для господарюючих суб'єктів. Можна не сплачувати податки на прибуток, нерухомість і землю. Таким чином, наша держава створила дуже комфортні умови для роботи китайських і білоруських компаній», - наголосив прем'єр-міністр.

Індустріальний парк в Білорусі пропонує інвесторам звільнення від всіх корпоративних податків на 10 років з моменту реєстрації в якості резидента парку і зниження діючих ставок податків на 50% у наступні 10 років діяльності в парку. Згадана вище формула «10+10» звільняє резидентів парку звільнені від:

- податку на прибуток стосовно прибутку, отриманої від реалізації товарів (робіт, послуг) власного виробництва, вироблених на території парку;
- податку на нерухомість по будівлях і спорудах, розташованих на території парку;
- земельного податку за земельні ділянки на території парку, що знаходяться в приватній власності.

Окрім того, учасники проекту звільнюються від сплати митних зборів і ПДВ при ввезенні в Білорусь товарів, необхідних для реалізації інвестиційних проектів. Наприклад, резидентам парку дозволено пільгове ввезення устаткування (а також комплектуючих і запасних частин до нього), сировини і матеріалів, якщо



така сировина і матеріали не виробляються в країнах Митного союзу (або виробляються в недостатній кількості, або не відповідають технічним характеристикам інвестиційного проекту). Режим вільної митної зони, створеної на території Парку, дає право без сплати митних платежів ввозити сировину і матеріали за умови їх подальшої переробки та експорту за межі країн Митного союзу.

Спеціальні умови створені і для співробітників підприємств, що працюють в індустріальному парку. Для них, наприклад, ставка індивідуального прибуткового податку зафіксована і складає всього 9%, що на 25% менше загальнодержавної ставки на прибуток фізичних осіб. Резиденти парку, а також їхні працівники з числа іноземних громадян, звільнюються від сплати обов'язкових страхових внесків з фонду заробітної плати.

Більше того, підприємства, що беруть участь у проекті, звільнюються на 5 років від сплати податку на прибуток по дивідендах, нарахованим засновникам. П'ятирічний термін починається з першого року отримання підприємством валового прибутку. Ставка податку на доходи іноземних організацій без постійного представництва в Білорусі по роялті, нарахованих резидентами парку у вигляді винагороди

за ноу-хау, ліцензію, патент, корисну модель або процес, становить 5% (у 3 рази менше загальнодержавної).

Однак, одним лише індустріальним парком співробітництво двох країн не обмежується. Китайські підприємства, наприклад, беруть активну участь у реалізації значної кількості інфраструктурних проектів, включаючи спорудження цементного заводу і Національного аеропорту Мінська. На ці проекти китайська сторона планує витрати 15 млрд дол. США.

Окремим напрямком білорусько-китайського співробітництва є автомобілебудування.

«Те, про що мріяли багато білорусів і, перш за все, я, стало реальністю. Білоруський автомобіль ми виробили разом з нашими китайськими друзями і, за моїми даними, приблизно 2,5 тисячі продали торік», - заявив Олександр Лукашенко на нараді з реалізації інвестпроекту з виробництва в Борисовському районі легкових автомобілів Geely, наводить слова президента республіки його прес-служба. «Справа нашої честі цей автомобіль привести саме в таких обсягах і в ті терміни, які ми плануємо», - запевнив присутніх чиновників пан Лукашенко.

За словами Михайла Мясниковича, в

Борисові вже реалізовано перший етап по створенню складального виробництва потужністю 10 тис. автомобілів на рік. Надалі, до 2019 року, передбачається створення експортоорієнтованого виробництва потужністю 120 тис. автомобілів на рік. Проект реалізується спільно з китайською компанією «Джилі».

«Ми використовуємо їх досвід. Це велика, одна з провідних компаній, яка виробляє кілька сот тисяч автомобілів на рік і має достатньо хорошу репутацію на ринках. В цілому проект оцінюється приблизно в 650 млн. дол. США, у тому числі інвестиції в основний капітал - близько 450 млн. дол. США», - розповів він.

Виробництво, про яке згадав прем'єр-міністр, повинне запустити конвеєр до першого липня 2019 року. Новий завод легкових авто буде збудовано в Мінській області. Як ми згадували вище, він зможе випускати до 120 тисяч автомобілів на рік, 90% з яких планується відправляти на експорт. Загалом на заводі працюватиме майже 1900 осіб. Компанія «Белджі» незабаром отримає необхідну земельну ділянку на території вільної економічної зони «Мінськ» в оренду на 99 років. Відзначимо, що СЗАТ «Белджі» є підприємством з випуску автомобілів «Джилі». Його засновниками стали ВАТ «БелАЗ», СЗАТ «Союзавтотехнології», а також корпорація Geely. «Джилі» продовжуватимуть збирати до будівництва нового заводу на базі підприємства «Автогідроусілітель» у Борисові.

Головним ж завданням проекту на найближче майбутнє стане локалізація виробництва. «Відповідно до нормативно-правової бази, нам необхідно мати 30% і більше відсотків промислового збирання. Ми вважаємо, що за рахунок кузова (збірки, фарбування та зварювання) ми забезпечимо близько 30% [локалізації виробництва], і не менше 20% локалізації забезпечить виробництво автокомпонентів і гумотехнічних виробів», - сказав Михайло Мясникович.

Під час пробного запуску конвеєру в лютому минулого року міністр промисловості Республіки Білорусь запевняв журналістів в тому, що продукція спільного білорусько-китайського підприємства буде популярною не тільки на внутрішньому ринку, а й на рин-

ках Митного союзу.

Уряд Республіки покладає великі надії на спільний з Geely проект. «Ця молода компанія придбала пакет акцій і завод Volvo з виробництва легкових автомобілів. А Volvo, як відомо, славиться своєю якістю і безпекою, тому це важливо для нас. Все краще, що є в Volvo, безумовно, переноситься і на наш автомобіль», - вважає пан Мясникович.

Однак, оптимізм прем'єр-міністра республіки не розділяють численні критики такого китайсько-білоруського співробітництва. Відомо, наприклад, що китайська сторона надає майже виключно пов'язані кредити, наполягаючи на придбанні саме їх обладнання та використання послуг саме їх фахівців. В той же час китайська продукція не завжди може похвалитись необхідною якістю. Кілька років тому тодішній глава білоруського уряду Сергій Сидорський публічно висловив невдоволення якістю китайського обладнання для цементних заводів.

Під питанням і ефективність складального виробництва автомобілів Geely. Очевидно, що 120 тисяч нових легкових авто, які внутрішній білоруський ринок просто не в змозі поглинути, планується відправляти до Російської Федерації. Але посол Росії в Республіці Білорусь Олександр Суриков вже заявив, що якщо ці автомобілі будуть виготовлятися методом великовузлового складання, то їх ввезення до Росії буде обмежений. Про наявність протиріч визнав і сам Лукашенко, заявивши, що «ми сьогодні ведемо надзвичайно тяжку розмову з Росією та іншими про те, щоб вільно продавати ці автомобілі». Труднощі з російськими партнерами уряд країни планує вирішувати «економічними та політичними методами».

Критики наголошують, що впевнено говорити, про успішність автомобільного чи будь-якого іншого китайсько-білоруського проекту, поки що зарано. Протягом останніх років не раз заявлялось про широке стратегічне партнерство з Іраном, Катаром, ОАЕ, Венесуелою, Еквадором та навіть В'єтнамом. Однак, майже всі великі слова так і залишились на папері, а оптимістичні заяви лідерів нації жодним чином не допомогли кваліфі Білоруській економіці.

## РІЖЕ ПО ЖИВОМУ

«АвтоВАЗ» розпочинає рік новою стратегією та скороченням працівників



**Найбільший російський виробник легкових автомобілів «АвтоВАЗ» заявив про скорочення 7,5 тисячі співробітників. Це більше 10% від загального числа працівників заводу, повідомляє «Російська газета».**

Під скорочення потраплять 5 тисяч робітників і 2,5 тисячі керівників, службовців та спеціалістів працівників. Відповідний наказ вже підписаний керівництвом заводу.

Згідно з повідомленням прес-служби автовиробника, основною метою таких масштабних скорочень є оптимізація витрат на персонал. Заводу вкрай необхідно покращити своє фінансово-економічне становище. І не піти на такий крок в умовах скорочення продажів завод просто не має права.

«Скорочення персоналу має позитивно позначитися на ефективності виробництва», - вважає генеральний директор аналітичного агентства «Автостат» Сергій Целіков. За його словами, у нового керівництва є стратегія розвитку підприємства, під реалізацію якої розрахований певний штат співробітників.

«Все це повинно узгоджуватися з скороченнями інженерів і управлінців, і не чинити негативного впливу ні на скорочення темпів розробок, ні на обсяги виробництва. Тим більше що 7,5 тис. співробітників - це близько 10% від загального числа працівників - цілком адекватна цифра і скорочення в таких обсягах не зашкодить автовиробнику. На багатьох



підприємствах, у тому числі і на «ВАЗі» можна, за необхідності, знайти 7,5 тис. співробітників, звільнення яких не зашкодить виробництву. Грубо кажучи, 10% нероб є в будь-якій організації, в тому числі і тут», - вважає експерт.

Комплекс невідкладних заходів, за даними пана Целікова, складається з більш ніж 120 заходів. В основному вони стосуються коригування виробничої програми, контролю та регулювання запасів продукції, роботи з оборотним капіталом, налагодження співробітництва з дилерами, зниження закупівельних цін, скорочення загальних витрат, включаючи згадану вище оптимізацію витрат на персонал.

«Таким чином, переглядаються всі процеси, що діють на «АвтоВАЗі». Першочергова мета – забезпечити стійку прибутковість компанії, незважаючи на ситуацію, що склалася на російському ринку», - заявив президент «АвтоВАЗу» Бу Андерссон на зустрічі з менеджерами та представниками профспілки підприємства.

Востаннє автовиробник прибігав до масового скорочення персоналу в 2009-2010 роках. Тоді чисельність працівників «АвтоВАЗу» була скорочена на 30 тис. осіб, але при цьому були створені 24 тис. додаткових робочих місць в дочірніх структурах компанії. Прийдешнє скорочення штату, як стверджують експерти, є наслідком приходу на підприємство нового керівництва. Нагадаємо, 14 січня цього року посаду президента «АвтоВАЗу» офіційно очолив колишній керівник групи ГАЗ Бу Андерссон. На колишньому місці роботи він за-

рекомендував себе як жорсткий управлінець, під керівництвом якого підприємству вдалось значно покращити своє фінансове становище, однак довелось позбавитись більше п'ятдесяти тисяч осіб менше, ніж за п'ять років.

«Він ефективний менеджер, прекрасно зарекомендував себе на ГАЗі. З усіх можливих варіантів Андерссон кращий, - вважає пан Целіков. - З точки зору співпраці «АвтоВАЗу» з Renault-Nissan, це теж сильний хід, тому що його особисто знає Карлос Гон. До того ж Андерссон вже досить добре знає Росію. Попрацювавши на ГАЗі, він дізнався російську специфіку. Таких менеджерів можна перерахувати на пальцях».

За словами голови офіційної профспілки волзького автозаводу Сергія Зайцева, працівники підприємства в більшості своїй були поінформовані про прийдешні зміни і про те, що готується наказ про нормативну чисельність на 2014 рік.

Водночас, голова незалежної профспілки «АвтоВАЗу» «Єдність» Петро Золотарьов заявив, що поки не отримував офіційного попередження про майбутнє скорочення. За його словами, профком готовий вжити необхідних заходів, оскільки «скорочення 10 відсотків співробітників автозаводу - це дуже велика цифра», говорить Золотарьов.

«Не розумію, яка необхідність у цих звільненнях. На мій погляд, чисельність персоналу на сьогоднішній день оптимальна, -

заявив він в інтерв'ю [gazeta.ru](http://gazeta.ru). - Більше того, роботодавець порушує закон, не попередивши профспілку про скорочення за 3 місяці. Це значить, ми маємо право захищати звільнених у суді і вимагати їх відновлення на роботі. Але поки, додаю, Бу Андерссон ще нікого не звільнив».

За інформацією «РГ», скорочення, перш за все, торкнеться адміністративних працівників, яким буде запропоновано змінити кваліфікацію. Якщо ж «білий комірець» відмовиться стати за конвеєр, то він буде звільнений з дотримання трудового законодавства РФ та виплатою усіх належних компенсацій.

Цікаво, що прості робочі зустріли майбутні скорочення серед керівництва заводу ледь не зі схваленням. «Взагалі, їх [адміністративний персонал] давно пора скорочувати, вони жодної користі заводу не приносять, - розповів у розмові з кореспондентом [gazeta.ru](http://gazeta.ru) робочий конвеєр Олексій Матвеев. - А навіщо скорочувати робітників, мені незрозуміло, у нас на виробництві й так не вистачає робочих рук. В підсумку, їх [вакансії] закривають зеками, алкашами і наркоманами. Сподіваюся, саме таких і скорочуватимуть».

За даними [gazeta.ru](http://gazeta.ru), наступного дня після свого офіційного призначення Бу Андерссон відправився на екскурсію цехами підприємства, щоб особисто познайомитися з виробничими процесами і колективом. Однак з робітниками поспілкуватися новому президенту так і не вдалося.

«Людей відправили геть з очей, розіпхали по курилках і підсобках, залишили тільки тих, хто отримує більш-менш пристойну зарплату, на випадок, якщо він запитає про доходи, - переконує журналіст із Тольятті Олексій Напилов. - Ну а сам Андерссон, як кажуть свідки його візиту, залишився шокований побаченням. Він здивувався тому, як на хорошому обладнанні можна робити автомобілі не найвищої якості... Ну і майстру одного з цехів дісталося. Бу побачив сміття, що валяється на підлозі, підняв його і запхав у піджак майстру. В інших цехах тут же стали наводити порядок».

Влада міста Тольятті переконує, що вивільнені працівники не поповнять лави безробітних. Як запевняють у мерії, працівників

«АвтоВАЗу» вже очікують на підприємствах особливої економічної зони області і в технопарку «Жигулевская долина».

Підтверджує ці слова і Олексій Ведев, директор Центру структурних досліджень Інституту економічної політики ім. Гайдара: «Для Тольятті поява великої кількості незайнятого населення проблеми не становить. Це досить велике місто, і його економіка здатна увібрати в себе звільнених за скороченням людей без шкоди для зарплат і ускладнення соціальної обстановки».

«У той же час в рамках сформованого в Росії ринку праці масштабні скорочення досить небезпечні. Проблема в тому, що для вітчизняного ринку трудових ресурсів характерна низька мобільність і низька схильність до перепрофілювання. Тобто люди не звикли змінювати професію і не хочуть переїжджати в інше місто на нове місце роботи. Але і ці проблеми можна і потрібно вирішувати. У Росії в цілому спостерігається дефіцит робочої сили, та й безробіття знаходиться на історичному мінімумі. Це хороші передумови для того, щоб не дуже болісно змінювати уявлення людей про нові професії і про роботу в інших, сусідніх регіонах», - заключає експерт.

«Скорочення жодним чином не позначаються на темпах розробок та обсягах виробництва. Більш того, оновлення модельного ряду і модернізація виробництва вимагають меншого числа робочих місць, - заявив [gazeta.ru](http://gazeta.ru) аналітик «ВТБ-Капіталу» Володимир Беспалов. - Враховуючи те, як Андерссон проявив себе на ГАЗі, варто чекати від нього успішного підвищення ефективності роботи і «АвтоВАЗу».

«Якщо подивитися на останні результати компанії, стає очевидно, що їй потрібно працювати над підвищенням ефективності. Я думаю, що новому керівнику був даний карт-бланш на проведення заходів з підвищення ефективності підприємства. Якщо порівняти «АвтоВАЗ» з іншими великими гравцями ринку, то, безумовно, у підопічних Андерссона продуктивність праці набагато нижче. Такий крок повинен стимулювати розвиток виробничої культури», - підсумовує пан Беспалов.

## ТАКИЙ ГАРЯЧИЙ DAEWOO

Південна Корея інвестує в автомобільну промисловість Чеченської Республіки



**Інвестори з Південної Кореї планують збільшити число автомобілів, що випускаються заводом «Чеченавто», з 50 до 75 тисяч на рік. Для цього планується побудувати ще один виробничий цех в окремому корпусі, що дозволить створити 2000 додаткових робочих місць, повідомляє регіональна служба «Радіо Свободи» «Эхо Кавказа».**

Інвестиційний проект «Розвиток виробництва автомобілів в Чеченській Республіці» на базі ВАТ «Чеченавто» був ініційований корейською компанією Daewoo International Corporation за повної можливої підтримки керівництва республіки, **повідомляє ІА «Грозний-Інформ».**

Під час проведення першого етапу переговорів, що мав місце на початку місяця, сторони узгодили ключові елементи майбутнього співробітництва.

Інвестиційні пропозиції будуть розроблені компанією Daewoo Consortium з урахуванням механізмів гарантування зворотності залучених під реалізацію проекту обігових коштів, передбачених чинним законодавством Російської Федерації та Чеченської Республіки. Вона ж повинна виконати усі будівельні та монтажні роботи «під ключ».

Окрім того, корейсько-чеченське партнерство включає питання сприяння ВАТ «Чеченавто» в освоєнні виробництва будь-яких інших до-

ступних брендів автомобілів, крім Lada, а також сприяння при розробці власної моделі авто. Згідно з даними виданнями, проект такого авто вже готовий і вже найближчим часом розпочнеться тестове збирання малотоннажної вантажівки.

«Ми бачимо, що Чеченська Республіка - серйозний партнер. Саме тому наша компанія вирішила вийти на цей ринок. Daewoo International Corporation - це перший закордонний інвестор, який буде розвивати свій бізнес в регіоні. За розвитком нашого спільного проекту стежить безліч компаній, у тому числі і з Південної Кореї. Вдала реалізація поставленого завдання покаже, що в республіці вельми сприятливий економічний клімат, що, безумовно, стане поштовхом для залучення нових інвестицій в Чечню» - заявив генеральний менеджер відділу автокомпонентів компанії «Deu Інтернешнл Корпорейшн» Чой Хю Джин.

Відкрите акціонерне товариство «Чеченавто» - російське автомобілебудівне підприємство. Знаходиться в Аргуні Чеченської Республіки. Підприємство створено в 1960 році, сучасний статус - з 2008 року, коли на базі було створено Відкрите акціонерне товариство «Чеченавто».

У 2010 році було розпочато процес створення холдингу «Федеральний науково-виробничий центр автомобільної спецтехніки «Чеченавто». Наразі на конвеєрі заводу проходить крупно-вузлове складання «Лади Пріорі».



## ВІЗМУТЬСЯ ЗА СТАРЕ

Уряд РФ планує відновити програму субсидіювання автомобільного кредитування

Уряд Російської Федерації готовий розглянути можливість реанімації програми пільгового автокредитування після отримання підсумків продажів у першому кварталі цього року, хоча грошей в федеральному бюджеті на це не передбачено. Такою інформацією володіє видання «Коммерсантъ».

Відновлення програми, за даними видання, можливе за умови подальшого (у першому кварталі поточного року) зниження продажів нових легкових авто. За словами віце-прем'єра Аркадія Дворковича, попередня програма державного субсидіювання автомобільних кредитів була більш ніж ефективною. До її введення спад випуску автомобілів в 2013 році оцінювався в 7-8 %, але в підсумку він склав лише 1,8%. За даними уряду, за шість місяців дії програми (з липня по грудень) нею скористалися 260 тис. росіян (майже 9% від усіх проданих в 2013 році авто). 80% з них придбали авто вітчизняного складання.

З яких джерел буде фінансуватися нова програма, і коли вона може стати чинною, поки не зовсім зрозуміло. Точно відомо лише, що це може статись не раніше квітня і тільки після відповідних консультацій з Міністерством промисловості та торгівлі РФ. Джерела видання у відомстві повідомляють, що «остаточних рішень про продовження програми не прийнято і бюджетних асигнувань на неї не передбачено».

фото: kommersant.ru



Поновлення програми, яка була згорнута в останньому кварталі минулого року, активно лобіюють автозаводи і дилери. Однак, їх цілі дещо розходяться. Дилери хочуть збільшити максимальну вартість авто, на яких поширюється дія програми, до 1 млн рублів. Автовиробники ж бажають залишити старий поріг вартості – 750 тис. рублів. Окрім того, вони пропонували продовжити дію торішньої програми щонайменше до квітня або й навіть до кінця 2014 року. Загалом за програмою планувалось реалізувати близько 489 тис. автомобілів.

Джерела «Коммерсантъ» на ринку переконують, що основною причиною завершення програми став брак бюджетних коштів. За їх даними, «гроші можуть знадобитися і на інші, більш адресні заходи підтримки автомобільної промисловості» і «уряд уже в грудні провів ряд консультацій з учасниками ринку і зарезервував можливість її продовження». Як зазначає джерело видання, умови програми залишаться незмінними: вона буде розрахована на 250 тис. авто на рік та коштуватиме федеральним платникам податків близько 8 млрд рублів.

Як ми зазначали вище, дилери наполягають на підвищенні максимальної вартості авто, які можуть брати участь у програмі, до 1 млн рублів. Це дозволить їм збільшити продажі найбільш динамічного сегменту ринку: автомобілі вартістю 25-35 тис. дол. США. Цей ціновий діапазон, за даними аналітичного агентства

«Автостат», минулого року продемонстрував зростання продажів на 15,5%, в той час як падіння продажів авто вартістю 15-20 тис. дол. США та менше 15 тис. дол. США (саме на них розрахована програма) впали на 7,4% і 19,7% відповідно.

В Об'єднанні автовиробників Росії (ОАР; представляє інтереси «АвтоВАЗу», «Соллерс», групи ГАЗ та інших) вважають, що «піднімати поріг вартості автомобілів, що беруть участь в програмі, не варто». Джерела видання зазначають, що, за задумом авторів, «програма націлена в першу чергу на підтримку продажів саме членів ОАР» і підвищення цінової планки їм, ймовірно, за все, лише нашкодить. За оцінками аналітиків, збільшення максимальної вартості автомобілів з 750 тис. до 1 млн рублів підвищить кількість моделей, що потрапляють в програму, на 60%.

За словами виконавчого директора компанії «Рольф –Фінанс» Віталія Павловського, після старту програми пільгового автокредитування число автомобілів, що продаються в кредит, зростає з 40% до 50%. «Але дилерам ця програма вигідна й тому, що кредитний ліміт дозволяє покупцеві взяти більш багату комплектацію, придбати сервісний договір і страховку, а, значить, збільшити прибуток від продажу одного авто», - відзначає він. На думку Володимира Беспалова з «ВТБ Капітал», «якщо програма відновиться, то ефект буде незначний і ринок, швидше за все, буде на рівні 2013 року».



## ЙОГО ЧАС НАСТАВ

В Бразилії згорнули виробництво справжнього довгожителю світового автопрому



На підприємстві Volkswagen в бразильському місті Сан-Паулу 20 грудня минулого року зійшов з конвеєра останній екземпляр надпопулярного в південноамериканських країнах мінівена Kombi. Конструкція авто, в яку за 60 років не було внесено практично жодних змін, пала жертвою нових вимог безпеки та екологічності, що набули чинності з 1 січня поточного року, повідомляє [kolesa.ru](http://kolesa.ru).

Однак, далеко не всі автолюбители готові «відпустити модель на пенсію». Серед прихильників останнього виявився і міністр фінансів Бразилії Гвідо Мантега. Він висловив думку, що для Volkswagen Kombi уряд країни міг би зробити певні послаблення щодо нових вимог до безпеки автомобілів. Згідно з останніми змінами в законодавстві країни, з 1 січня 2014 року всі нові моделі повинні бути оснащені щонайменше двома подушками безпеки і системою ABS. Міністр фінансів нагадав, що мінівен Kombi розроблений

німецьким виробником ще в 1950 році, коли слова «ейрбей» і «антиблокувальна система» для багатьох автолюбителей представляли собою незрозумілий набір букв. На підставі цього Гвідо Мантега закликав зробити для Kombi виняток і дозволити Volkswagen відновити серійне виробництво мінівена.

Раніше у місцевому представництві «Фольксваген» заявили, що інженерам буде простіше і дешевше зробити повністю нову машину, ніж модернізувати Kombi.

В Південній Америці модель користується шаленою популярністю. Аж до останнього дня з бразильського заводу Volkswagen сходило до 250 таких машин в день, а серед комерційних автомобілів модель займала шосте місце з продажів. Мінівен оснащувався 80-сильним агрегатом 1,4 і чотириступінчастою «механікою». На сьогоднішній день Kombi є головним довгожителем в світовій автомобільній промисловості.

## НЕ АНГЕЛИ

ADAC визнали маніпуляції під час проведення свого щорічного конкурсу



Німецький автомобільний клуб ADAC зізнався в підтасуванні результатів під час виборів кращого автомобіля року. Організація почала внутрішнє розслідування того, що сталося. Після його завершення автоклуб планує розкрити подробиці події, повідомляє [motor.ru](http://motor.ru).

Про маніпуляції при підрахунку голосів стало відомо після публікації в газеті Suddeutsche Zeitung, у розпорядженні якої виявилися точні дані голосування членів автомобільного клубу. Так, володар «Жовтого ангела» 2014 року Volkswagen Golf, згідно з результатами голосування, отримав 34 тисячі 299 голосів, тоді як реальний показник склав 3 тисячі 409 голосів.

Окрім того, виданню стало відомо, що в 2013 році свої голоси за кращий автомобіль віддали близько 76 тисяч членів ADAC, в той час як автоклуб в офіційній заяві згадував про 290 тисяч респондентів.

За словами вже колишнього керівника відділу зв'язків з громадськістю ADAC Міхаеля Рам-

штеттера (який був змушений подати у відставку через інформацію про маніпуляції), змінам піддавалося лише загальна кількість голосів, яка жодним чином не впливала на підсумкове ранжування моделей.

Концерн Volkswagen, який отримав цьогорічну нагороду, вже відреагував на підтасування результатів. У своїй спеціальній заяві автовиробник зазначив, що не планує використовувати факт отримання «Гольфом» премії автоклубу в рекламних кампаніях. В Volkswagen збираються дочекатися закінчення внутрішнього розслідування для прийняття подальших рішень з цього питання.

Національний німецький автомобільний клуб (ADAC), заснований в 1903 році, є найбільшою громадською організацією автомобілістів у Європі. Його учасниками є більше 18 мільйонів осіб. У сферу діяльності клубу, окрім виборів кращого автомобіля року, входить також надання будь-якої допомоги на дорогах своїм учасникам, просвітницька та навчальна діяльність



## НОВИЙ ЗОЛОТИЙ ВІК

Світовий автопром стоїть на порозі нового технологічного прориву

Світова автомобільна промисловість вступає в новий «золотий вік» прогресу та інновації, переконують аналітики The Boston Consulting Group (BCG) в своєму спеціальному звіті, підготовленому до автомобільного шоу у Детройті. При цьому нові нормативні вимоги, мінливі очікування споживачів і технічний прогрес сприяють прискореному розвитку інновацій галузі.

2013 рік приємно здивував багатьох представників автомобілебудівної промисловості. Згідно з щорічним дослідженням BCG, до 50 найбільш інноваційних компаній світу увійшло одразу 14 представників автопрому. І це, у порівнянні з десятьма 2012 році та п'ятьма в 2005 році. При цьому галузі належать три місця у першій десятці рейтингу (Toyota, Ford і BMW) і дев'ять у першій двадцятці. Як зазначають автори рейтингу, вперше в історії до нього потрапило більше представників автомобілебудівної галузі, ніж виробників товарів широкого вжитку.

Ба більше, автопрому вдалось потіснити з першої десятки рейтингу і великі технологічні компанії.

Покупці вважають, що основна ознака інноваційного автовиробника - впровадження нових технологій раніше конкурентів. На думку споживачів з США, до найбільш інноваційних характеристик сучасних автомобілів відносяться мережева взаємодія, активні системи безпеки та економія палива.

«Інновації в автомобільній промисловості знову виходять на перший план, - зазначає старший партнер BCG і один з авторів звіту Ксав'єр Моске (Xavier Mosquet). - Споживачі хочуть купувати автомобілі у компаній, які виводять на ринок нові технології, перш за все, направлені на розвиток мережевої взаємодії, безпеки водія та пасажирів, а також економії пального».

Пришвидшення інновацій в автомобільній галузі викликано декількома ключовими факторами. Перш за все, це нові нормативні та ринкові вимоги щодо економічності, екологічності транспортного засобу та безпеки учасників руху. З іншого боку, інновації значною мірою стали можливими завдяки науково-технічному прогресу, який робить можливим впровадження нових характеристик і знижує їх вартість.

На наших очах автомобілі перетворились з простих механічних пристроїв на справжні програмно-апаратні комплекси. Враховуючи сучасний розвиток електроніки і той факт, що характеристики програмного забезпечення постійно зменшують вартість технологічної обробки, а також дозволяють визначити конфігурацію деталей на більш пізніх етапах виробничого циклу, тенденція до збільшення кількості ПО в автомобільній промисловості залишиться незмінною. Щоб домогтися успіху в цій галузі, керівникам автомобільних компаній доведеться переглянути, як життєві цикли продукції, так і участь їх організацій у цих циклах.

Компанії з виробництва побутової електроніки і технологічні компанії привчили своїх споживачів до високої швидкості впровадження інновацій. Ці очікування масовий споживач починає екстраполювати і на автопром. Вже найближчим часом автовиробникам і їх постачальникам буде все важче дотримуватися поточних три- або п'ятирічних циклів конструювання і розробки продукції. Їм до-

ведеться експериментувати з альтернативними процесами конструювання, новими моделями розробки, і, в довгостроковій перспективі, передовими технологіями виробництва. Уміння вчасно зрозуміти, що саме споживачі вважають найціннішими інноваціями, також сприятиме створенню конкурентної переваги.

Звіт BCG був представлений в рамках прес-показу на Північноамериканському міжнародному автосалоні в Детройті. Він підготовлений на базі великої кількості джерел інформації, включаючи результати опитування споживачів з США, аналіз патентних заявок, щорічний рейтинг найбільш інноваційних компаній за версією BCG і її досвід роботи з найбільшими світовими автомобілебудівними компаніями.

З 1995 по 2011 рік кількість патентних заявок OEM-виробників росла всього на 3% щорічно, у той час як кількість заявок, поданих постачальниками першого рівня, - на 6% в рік. Після виходу з кризи 2008 року ці показники збільшилися на 28% і 37% відповідно.

Левову частину патентних заявок представляють чотири напрямки: конструювання силових установок, поліпшення матеріалів, мережева взаємодія і системи активної безпеки. На думку аналітиків BCG, інновації саме в цих системах дозволять автовиробникам випередити своїх конкурентів на роки вперед.

Згідно з новим опитуванням північноамериканських споживачів, проведеним BCG, більшість респондентів вважають за краще купувати автомобільну продукцію у компанії, яка має репутацію інноваційної: 60% опитаних обрали варіант «скоріше важливий», відповідаючи на питання, чи будуть вони втрачувати інноваційності компанії при виборі нового автомобіля.

Згідно з результатами дослідження, з 2009 року обсяг витрат на науково-дослідні та прикладні дослідницькі роботи в компаніях автовиробників збільшувався на 8% щорічно, у той час, як аналогічний показник для провідних постачальників першого рівня, від яких авто концерни отримують готові системи і модулі для фінального збору, склав 5% на рік.

## НАШ ЦЕНТР

«АИС-Сітроен-Центр» отримав заслужені винагороди



фото: публічно-пресова служба компанії

На дилерській конференції «Сітроен Україна» один з найбільших в Україні дилерів Citroën «АИС-Сітроен-Центр» був визнаний «Абсолютним лідером продажів Citroën 2013 року». Він також отримав нагороду «Лідер продажів комерційних автомобілів Citroën 2013 року», повідомляє прес-служба компанії.

Нагороду отримав директор автоцентру Сергій Дмитренко, який зазначив: «Ми дуже пишаємося, що наш автоцентр вже не в перший раз отримує нагороду, як лідер продажів Citroën. Такий високий результат - це заслуга всього колективу «АИС-Сітроен-Центр», який прикладає максимум зусиль, щоб зробити покупку і обслуговування автомобілів Citroën максимально комфортними для кожного клієнта».

Частка ринку «АИС-Сітроен-Центру» в загальних продажах бренду в Україні за 11 місяців 2013 склала 10,89%, а частка автоцентру в київському регіоні за цей період - 36,82%. Всього частка продажів Citroën Групою компаній «АИС» становить близько 50% від загального числа продажів Citroën в Україні.

Таких показників продажів вдалося домогтися завдяки високому рівню якості наданих послуг

та індивідуальному підходу до кожного клієнта. «АИС-Сітроен-Центр» відповідає концепції 3S і об'єднує в собі автосалон, сервісну станцію і склад запчастин.

Автоцентр «АИС-Сітроен-Центр» повністю відповідає високим стандартам французького автовиробника. В інтер'єрі все витримано у фірмових червоно-білих тонах. У просторому шоу-румі автосалону площею більше 600 м<sup>2</sup> покупці можуть ближче познайомитися з усім модельним рядом Citroën і придбати вподобаний автомобіль. Окрема зона відведена під преміум-лінійку DS. В автоцентрі є зручна клієнтська зона, обладнана зручними кріслами і диванами.

Автоматизована сервісна станція «АИС-Сітроен-Центру», площа якої більше 2000 м<sup>2</sup>, є найбільшою в Україні. 17 постів станції дозволяють обслуговувати до 85 автомобілів на день. Сервісний центр оснащений найсучаснішим обладнанням і виконує всі послуги з ремонту та діагностики. В ремонті використовуються тільки оригінальні запчастини, а високопрофесійна команда фахівців має багаторічний досвід роботи з брендом. Також тут можна придбати широкий спектр запчастин.

## ВАШ ОСОБИСТИЙ КОНСУЛЬТАНТ

Geely запускає нову програму обслуговування клієнтів



фото: публічно-пресова служба компанії

Програма «Особистий консультант» - кращий персональний помічник у виборі автомобіля. У рамках програми можна протестувати перший кросовер Geely - стильний, просторий Emgrand X7. Для майбутнього власника важливо не тільки перевірити переваги автомобіля на особистому досвіді, але також дізнатися всі технічні особливості, можливості покупки в кредит та інші переваги моделі.

Автомобілі Geely є одним з найпопулярніших автомобільних брендів на українському ринку. Так, за підсумками 11 місяців 2013 було реалізовано більше 13000 автомобілів, зростання до минулого року майже 39%. Програма «Особистий консультант» приходить на виручку кожному шанувальнику бренду Geely. В рамках даної програми кожен автомобіліст може провести тест-драйв Emgrand X7 - це ж найкращий спосіб перевірити автомобіль на витривалість і надійність. Також кваліфіковані менеджери дадуть персональну консультацію щодо технічних характеристик автомобіля, умов придбання, програм кредитування і страхування, а також можливості придбання додаткового обладнання. Група компаній «АИС» запрошує кожного поціновувача бренду Geely, який планує придбати кросовер Emgrand X7, скористатися всіма перевагами програми

«Особистий консультант» і провести тест-драйв кросовера.

Самобутній дизайн, традиційно багата для Geely комплектація, високий рівень комфорту і безпеки роблять автомобіль привабливим пропозицією на українському автомобільному ринку SUV.

Кросовер з двигуном 2.0 л. доступний в Україні у двох комплектаціях. Вже в базовій версії власник отримує автомобіль з кондиціонером, іммобілайзером, бортовим комп'ютером, CD та радіо з 6 динаміками, електропідігрівом передніх сидінь, легкосплавними колісними дисками і багато іншого. Безпека, яку оцінили на 5+ за результатами краш-тестів C-NCAP, забезпечать системи ABS та EBD, регульовані по висоті ремені безпеки. Версія комфорт додатково порадує клімат-контролем, оббивкою сидінь з комбінованої шкіри, переднім і заднім парктроніком. Geely Emgrand X7 представлений у версіях з двигунами 1,8, 2,0 і 2,4 з 5-ступеневою «механікою» або 6-ти ступеневим «автоматом» - для версії з двигуном 2,4.

Завдяки програмі «Особистий консультант» кожен шанувальник бренду Geely отримує можливість відчутися VIP-клієнтом і отримати краще обслуговування, переконує прес-служба компанії.



## ІНВЕСТИЦІЯ В МАЙБУТНЄ

«АИС» підтримує вищу автомобільну освіту України

Група компаній «АИС» в рамках партнерства з Харківським національним автомобільно-дорожнім університетом дарує навчальному закладу автомобільні вузли та агрегати, необхідні для глибокого вивчення автомобільних наук.

Сьогодні холдинг вкладає інвестиції в нові інфраструктурні проекти, зокрема, в будівництво і реконструкцію автоцентрів, автосалонів і СТО в найбільших містах України. А, значить, зростає попит на висококваліфікованих фахівців, здатних працювати з новітніми брендами автомобільної техніки. Тому надання підтримки студентам автомобільних вузів Група компаній «АИС» вважає одним з найважливіших своїх завдань.

Передане обладнання та технічна документація поповнять навчальні лабораторії автомобільного факультету вузу і допоможуть студентам отримати ще більш якісні знання та необхідний досвід практичної роботи з обладнанням.

За словами керівника Корпоративного університету Групи компаній «АИС» Сергія Твердохлебова: «Наприклад, передані двигуни SsangYong і ГАЗелі відносяться до класу двигунів новітніх поколінь, що мають в своїй конструкції одні з самих останніх і сучасних конструкційних рішень, що відповідають

при цьому сучасним екологічним стандартам. Стандартам, які жорстко регламентуються вміст шкідливих речовин у вихлопних газах. Ступінь новизни двигунів така, що майбутні інженери-автомобілісти зможуть навчатися на цих моделях роботі базових вузлів і технологіям найближчі п'ять років».

Директор з персоналу Групи компаній «АИС» Сергій Радченко зазначив: «Ми раді співпраці з ХНАДУ. Розвиток нашого холдингу диктує створення нових робочих місць, а відповідний рівень підготовки фахівців можуть забезпечити тільки технічні ВНЗ з багатою історією, високопрофесійним педагогічним складом, глибоким розумінням сучасних технологій і в цілому автомобільного сектора. Сучасне обладнання у навчальних лабораторіях ВНЗ - необхідна складова в питаннях підготовки молодих фахівців. І ми раді в рамках нашого партнерства з ХНАДУ призвести свій внесок у систему підготовки майбутніх професіоналів».

Проректор університету Сергій Ходирев доповнив «Техніка оновлюється з кожним роком. Наприклад, навички та компетенція автоелектрика п'ять років тому і сьогодні - це дві великі різниці. Зростають вимоги і до наших випускників. Коли ми знаємо, що наш випускник повинен вміти робити на сучасному підприємстві, тоді і ми готуємо більш якісних фахівців».

фото: ілліано пресе-сервіс/геєлі

## ШВИДКА АВТОМОБІЛЬНА ДОПОМОГА

Сервіс-мобіль Geely поспішає на допомогу



У найбільшому в Україні монобрендовому сервісному центрі Geely «АИС Geely Центр» почала працювати унікальна для українського ринку послуга-сервіс-мобіль. Тепер кожен власник Geely, автомобіль якого з різних причин не може самостійно дістатися до сервісу, може просто зателефонувати СТО і замовити сервіс-мобіль «швидку допомогу».

Завдяки цій послугі технічне обслуговування стає ближче до автомобіліста. Кваліфіковані співробітники СТО «АИС Geely Центр», на спеціально оснащеному автомобілі приїдуть на виклик, проведуть первинні діагностичні роботи і відновлять працездатність автомобіля, якщо це, звичайно, можливо зробити в дорожніх умовах. Якщо привести в робочий стан авто на місці неможливо, фахівець повідомить можливу причину несправності, а продовження ремонту проводиться вже на СТО «АИС Geely Центр».

Під сервіс-мобіль, який завжди готовий прийти на допомогу власникам Geely, спеціально переобладнаний кросовер Emgrand X7. Автомобіль оснащений всім необхідним для діагностики та первинного ремонту. Так, наприклад, тут є: набір необхідних інструментів, діагностичні прилади GIDS, K-61, комплект для запуску, комплект ламп розжарювання і свічок запалювання для модельного ряду Geely і багато іншого.

До переліку послуг, що надаються, також включено:

- Зчитування помилок блоку управління.
- Діагностика електрообладнання, за можливості усунення несправності.
- Ремонтні роботи навісного обладнання ДВС і доступних елементів ходової частини для забезпечення руху автомобіля до найближчої СТО в аварійному режимі.
- Буксирування до найближчої станції Geely АИС (відстань не більше 10 км).
- Заміна колеса (запасним колесом власника авто).
- Дозаправка бензином (з компенсацією вартості бензину).
- Заміна ламп елементів зовнішнього освітлення (тільки в темний час доби за умови подальшої небезпечної експлуатації автомобіля).

На сьогодні послуга надається на території м. Києва. Надання послуги технічної допомоги здійснюється для клієнтів безкоштовно. Для того, щоб скористатися послугами сервіс-мобіля автомобілісту потрібно зателефонувати на інформаційну лінію групи компаній «АИС» або ж безпосередньо на СТО «АИС Geely Центр».



## ВИРОБНИЦТВО

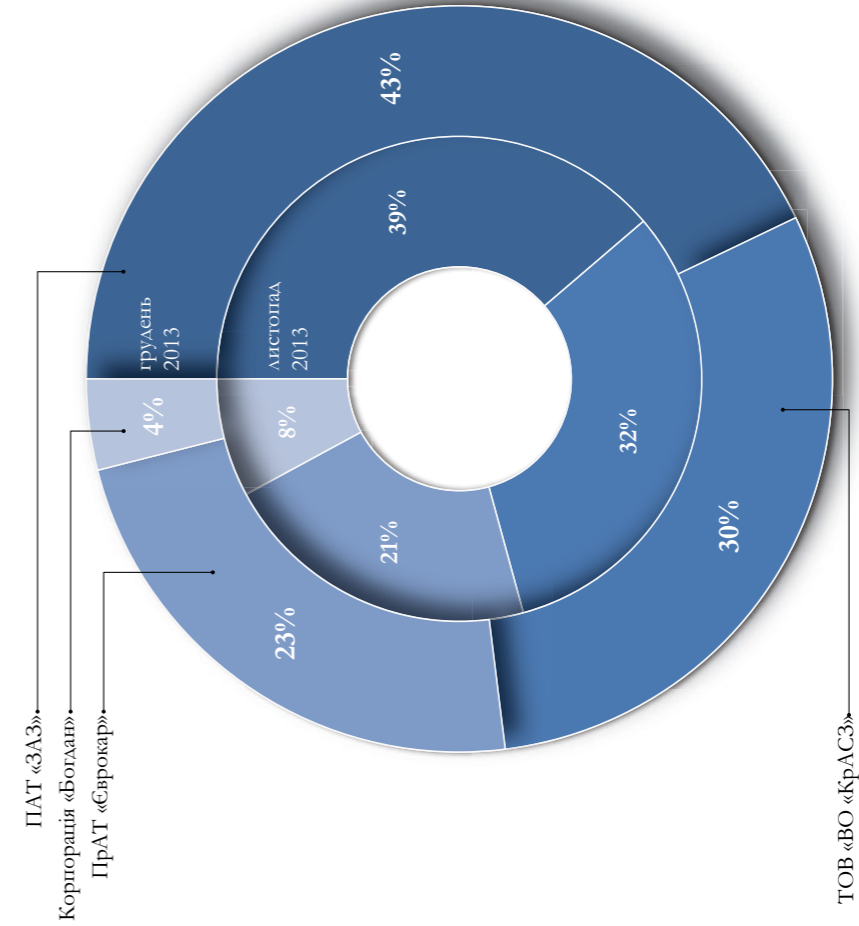
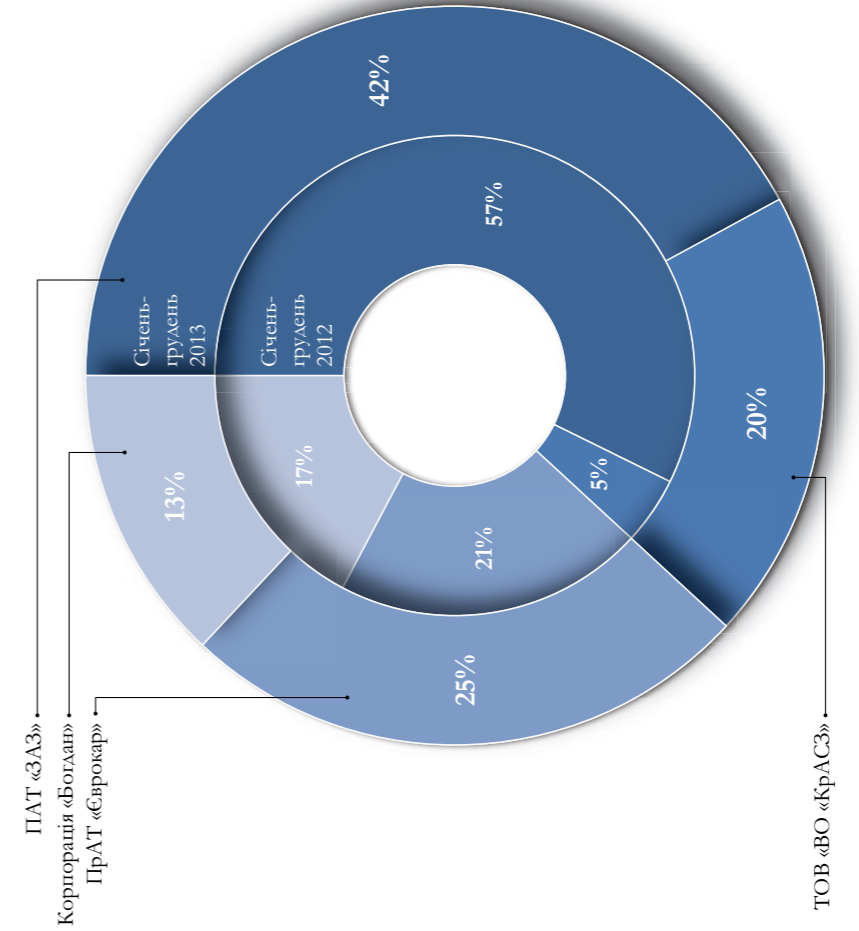
За попередніми даними асоціації «Укравтопром», грудневі підсумки виробництва автотранспортних засобів в Україні зафіксовані зі знаком «плюс» як відносно листопада (на 9,8%), так і щодо грудня 2012 року (на 75,4%) на рівні 6 тис. 386 одиниць. Зростання відзначено в результатах виробництва всіх типів автотехніки.

2013 рік автомобільна промисловість України закінчила з негативним результатом – за 12 місяців було випущено 50 тис. 449 одиниць, що на 33,9% менше показника попереднього року.

Падіння торкнулося підсумків виробництва всіх типів техніки – в сегменті легкових автомобілів воно становить 34,3%, комерційних автомобілів – 29,6%, автобусів – 29,4%.

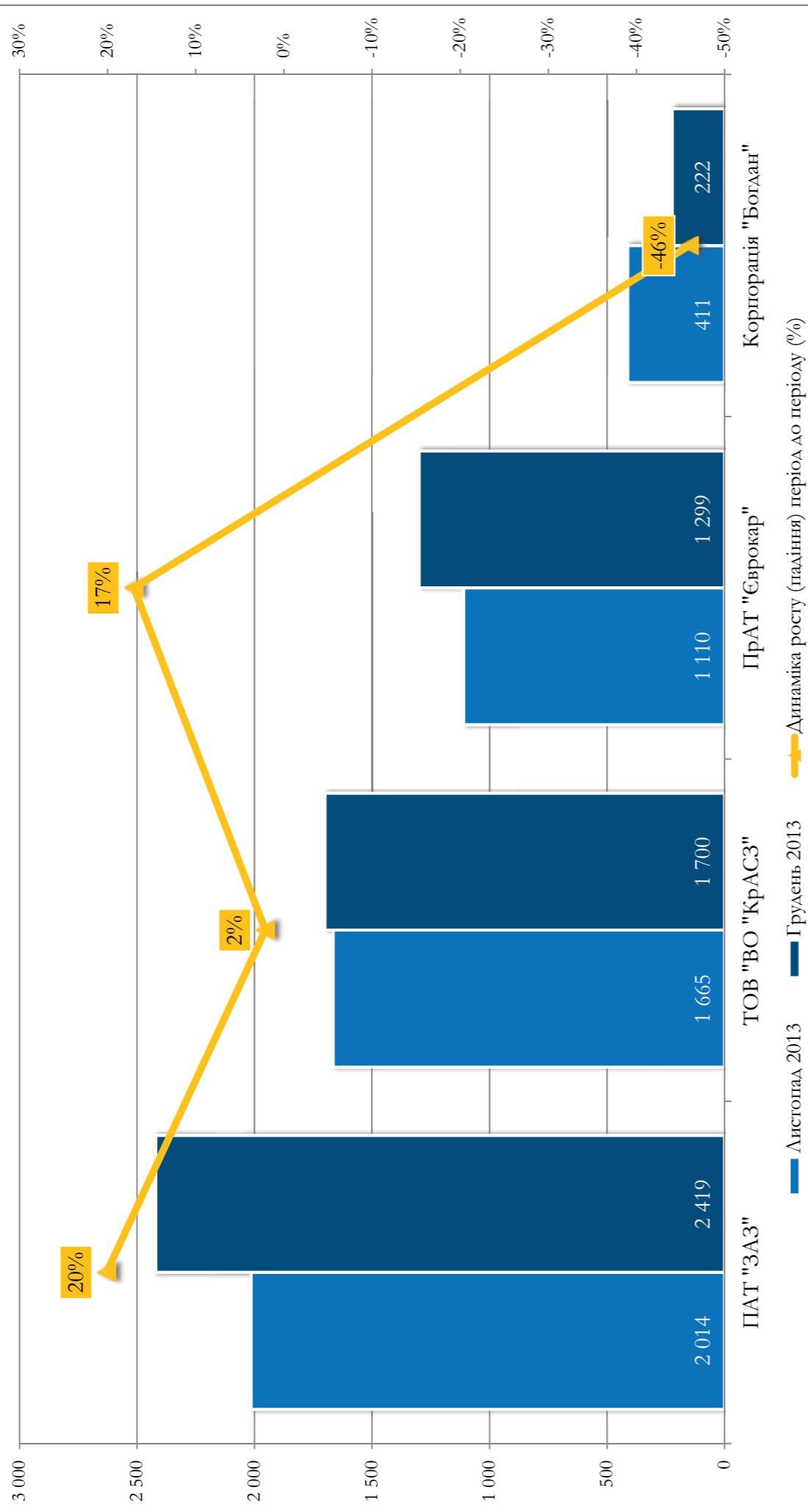
Водночас, істотно (в 2,8 разу) зросли обсяги випуску легкових автомобілів на Кременчуцькому автоскладальному заводі. Позитивну динаміку в сегменті комерційних автомобілів продемонстрували заводи «Черкаський автобус» та «АвтоКрАЗ», у виробництві автобусів зростання зафіксовано в корпорації «Богдан», на Чернігівському автозаводі корпорації «Еталон» і Часівоярському заводі, що випускає автобуси «Рута».

## ВИРОБНИЦТВО: ЛЕГКОВІ АВТО (у % до відповідного періоду)



## ВИРОБНИЦТВО: ЛЕГКОВІ АВТО

(Листопад 2013 до грудня 2013, пгук та % росту період до періоду)

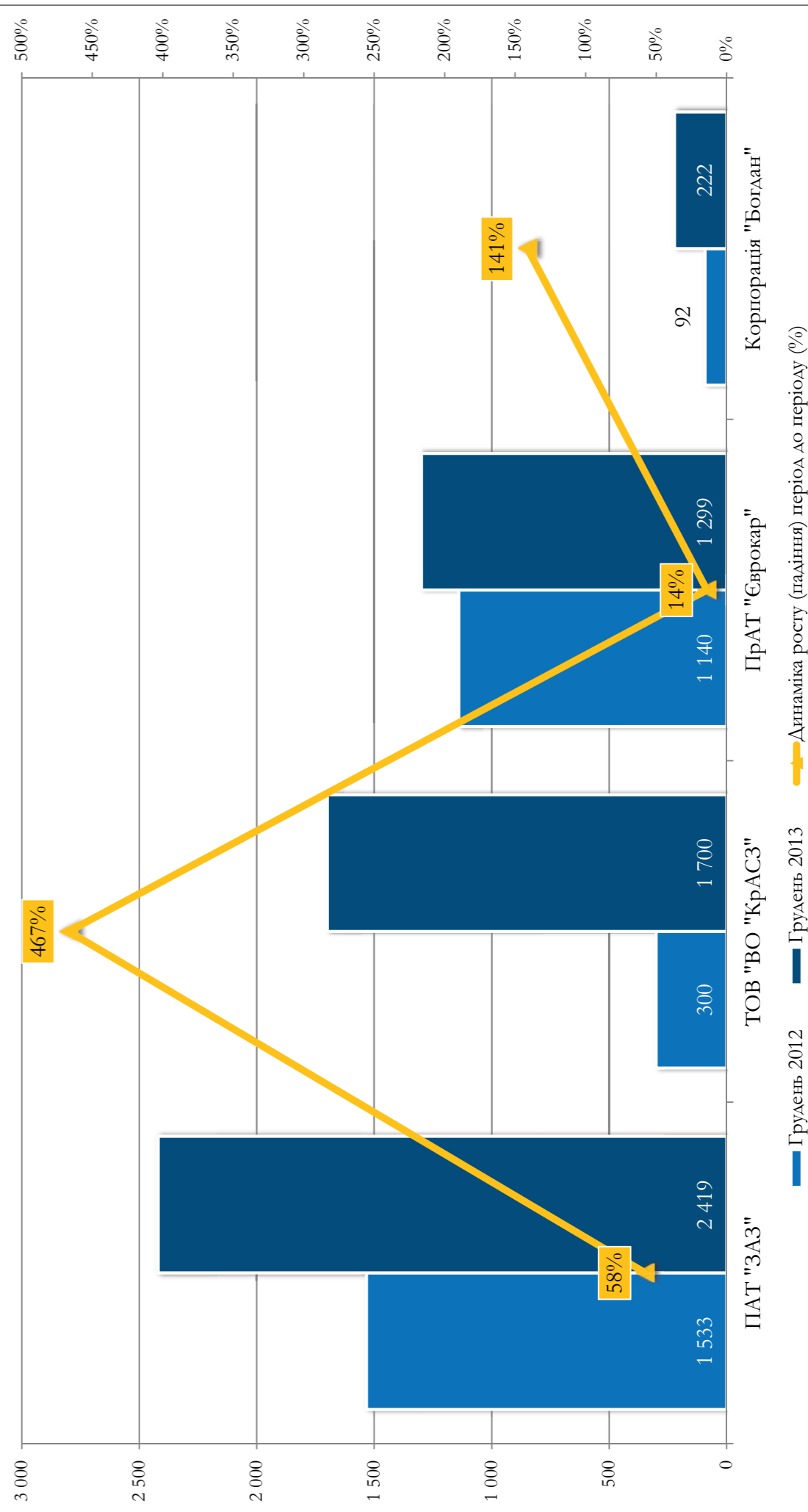


Review

№1 (8) ВІД 27.01.14

## ВИРОБНИЦТВО: ЛЕГКОВІ АВТО

(Грудень 2012 до грудня 2013, пгук та % росту період до періоду)

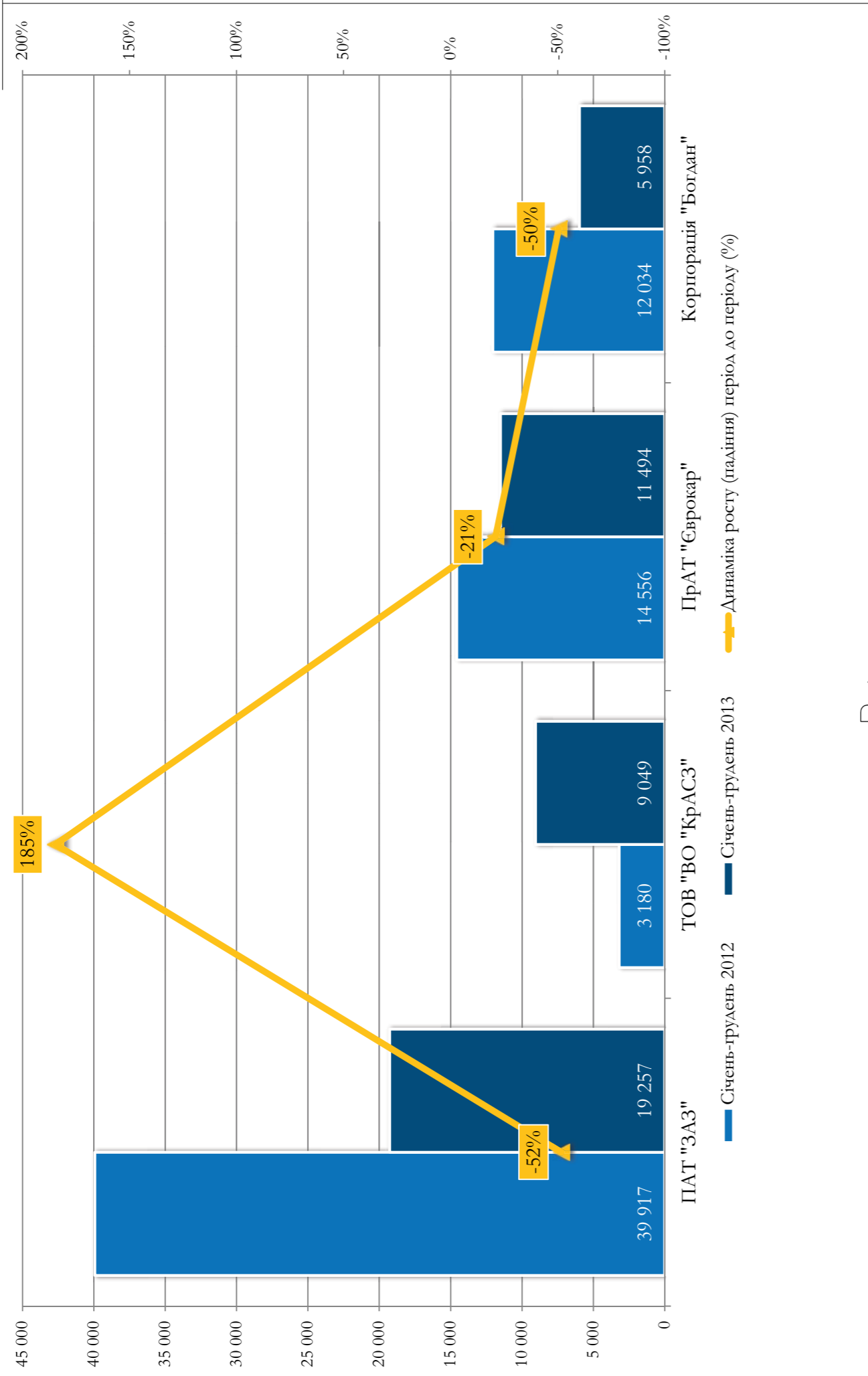


Review

№1 (8) ВІД 27.01.14

## ВИРОБНИЦТВО: ЛЕГКОВІ АВТО

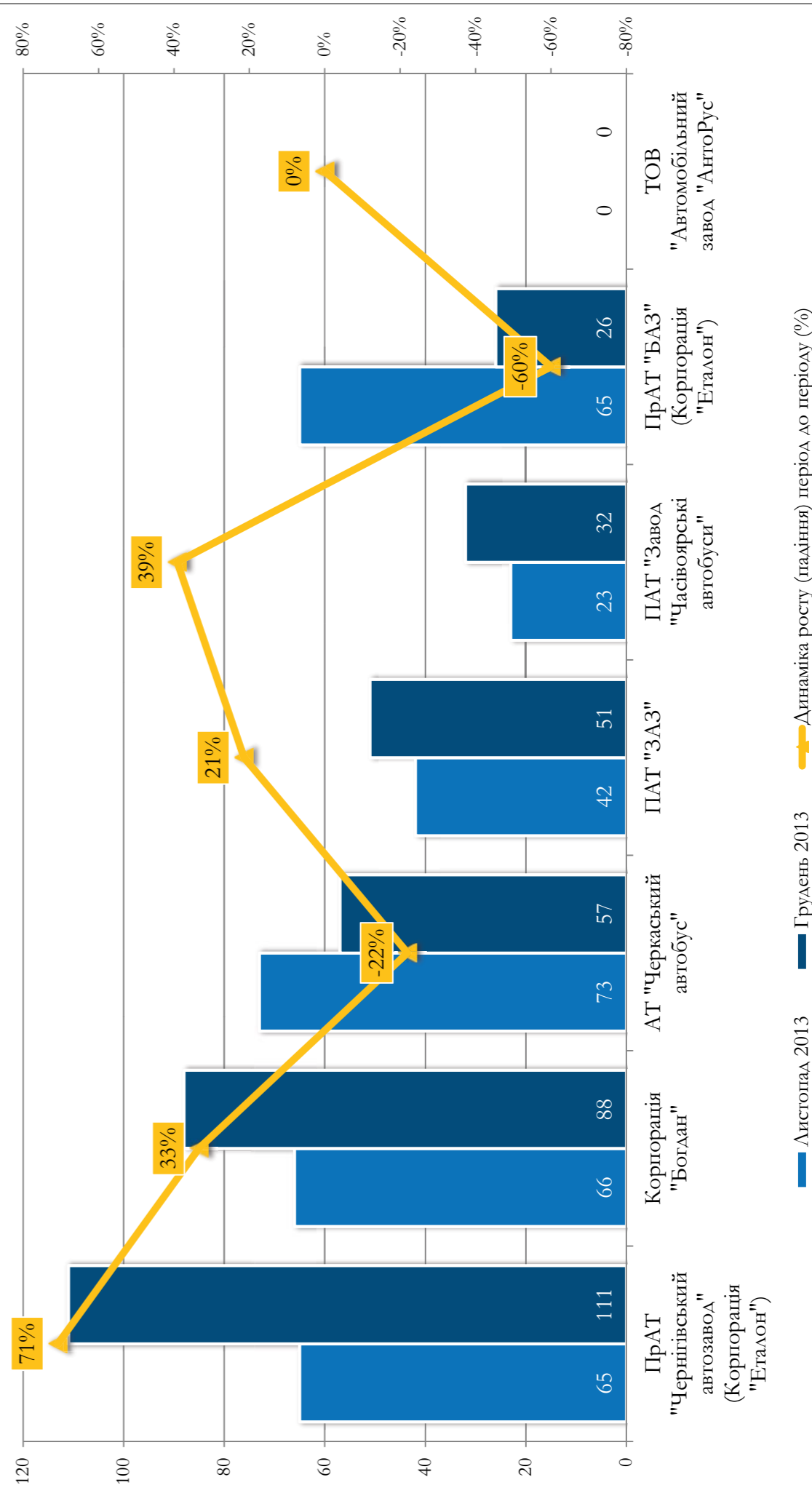
(Січень-грудень 2012 до січня-грудня 2013, штук та % росту період до періоду)



Review  
№1 (8) ВІД 27.01.14

## ВИРОБНИЦТВО: АВТОБУСИ

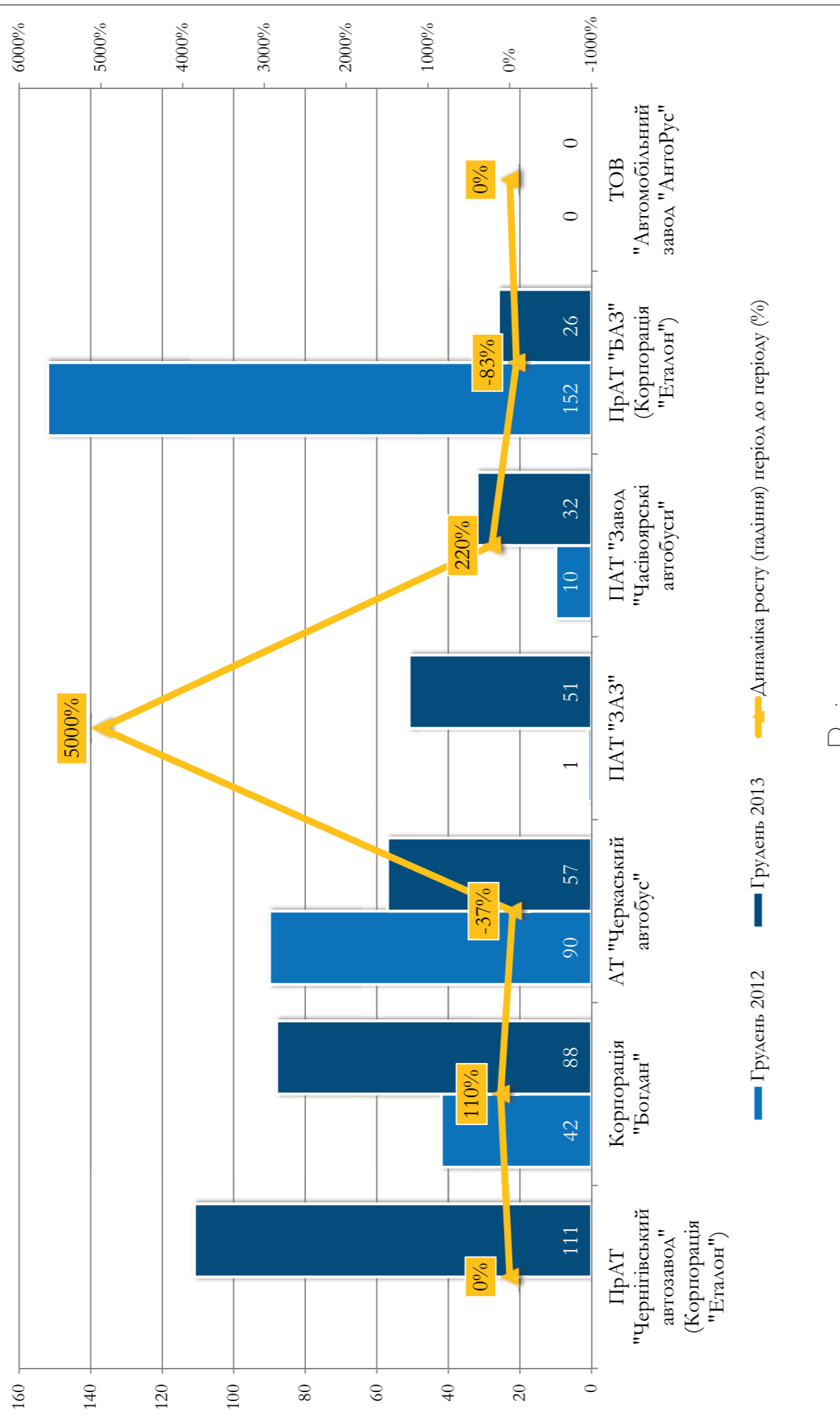
(Листопад 2013 до грудня 2013, штук та % росту період до періоду)



Review  
№1 (8) ВІД 27.01.14

## ВИРОБНИЦТВО: АВТОБУСИ

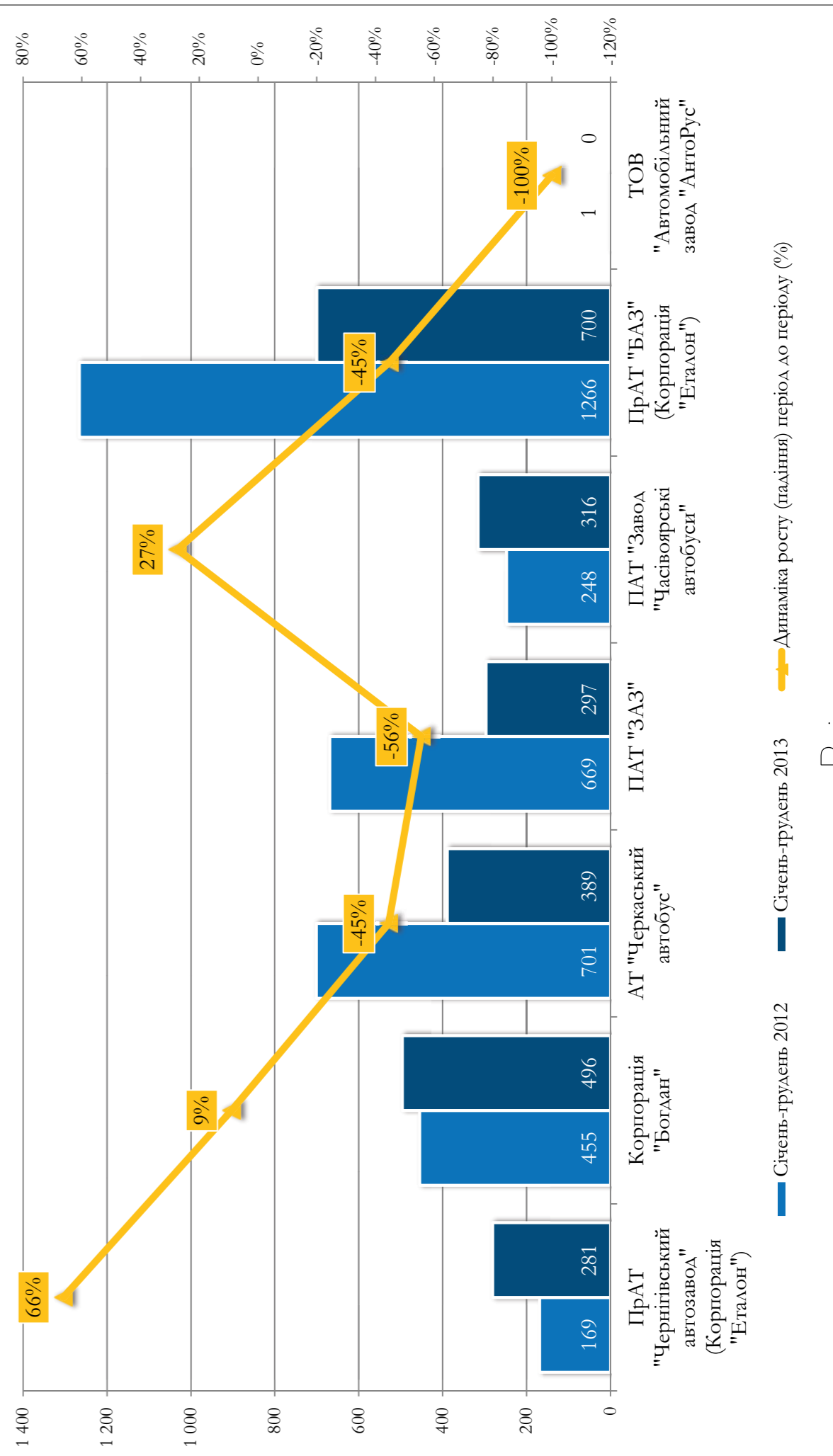
(Грудень 2012 до грудня 2013, штук та % росту період до періоду)



Review №1 (8) ВІД 27.01.14

## ВИРОБНИЦТВО: АВТОБУСИ

(Січень-грудень 2012 до січня-грудня 2013, штук та % росту період до періоду)

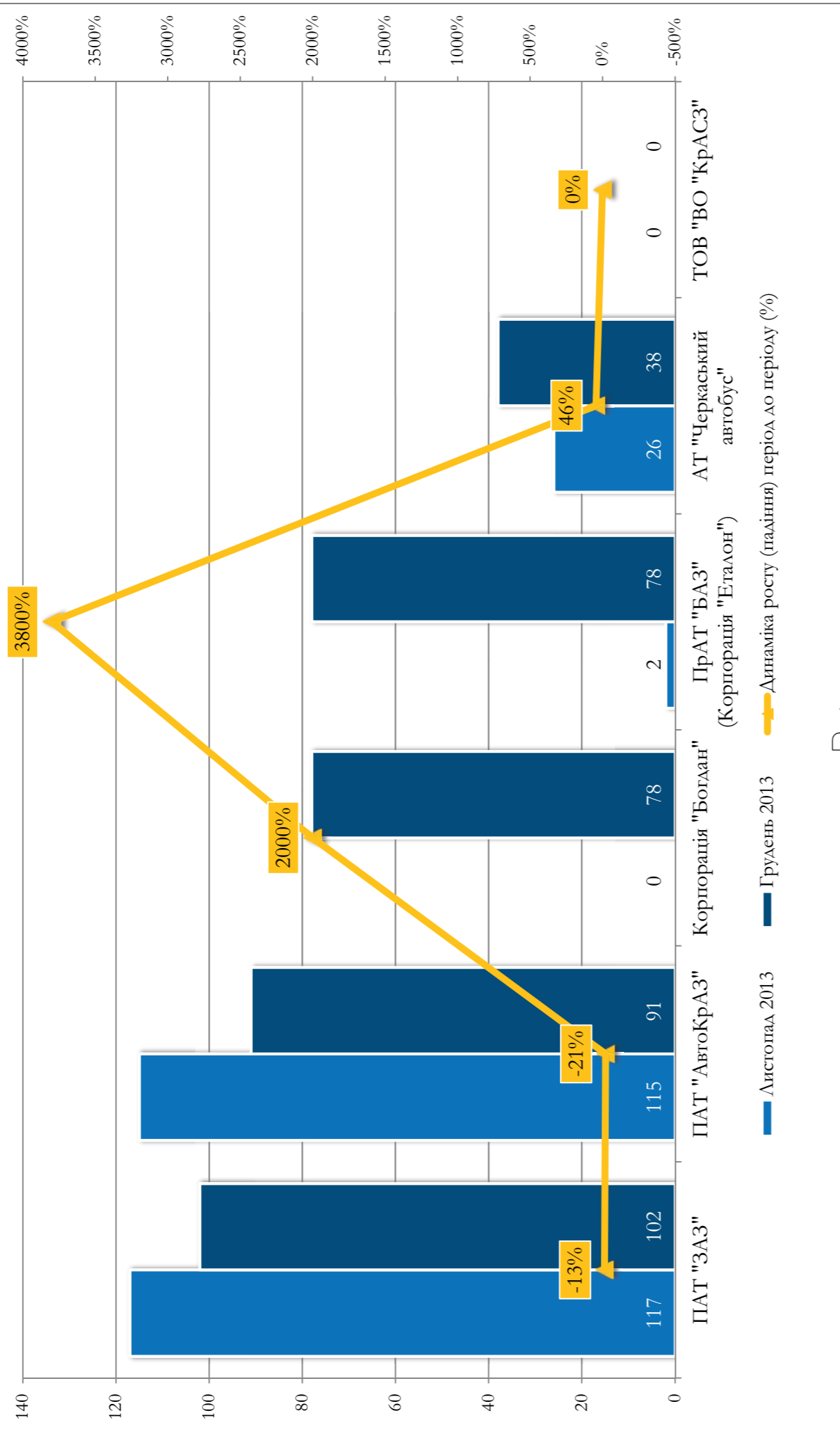


Review №1 (8) ВІД 27.01.14



## ВИРОБНИЦТВО: ВАНТАЖНІ АВТО

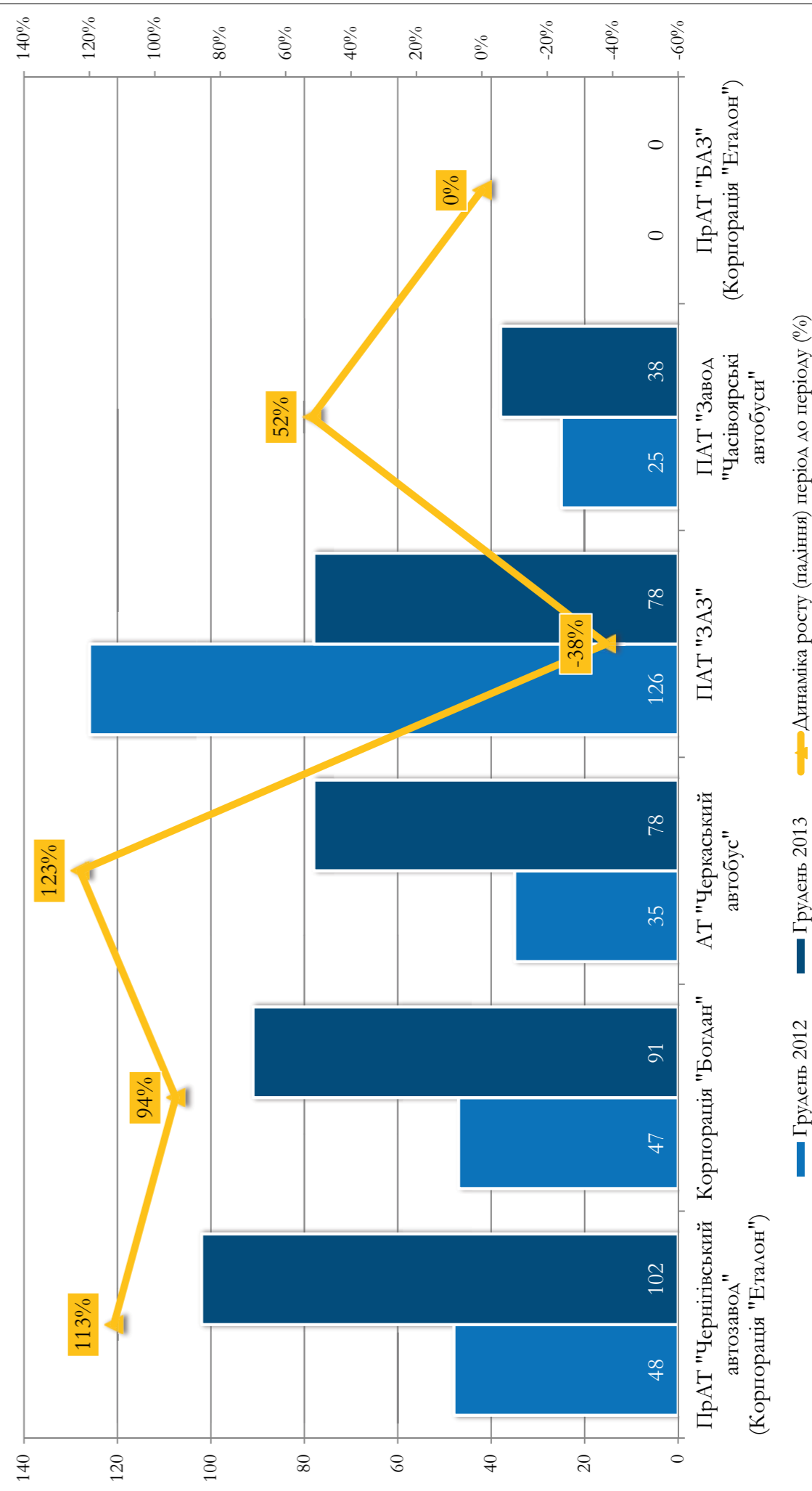
(Листопад 2013 до грудня 2013, птук та % росту період до періоду)



Review №1 (8) ВІА 27.01.14

## ВИРОБНИЦТВО: ВАНТАЖНІ АВТО

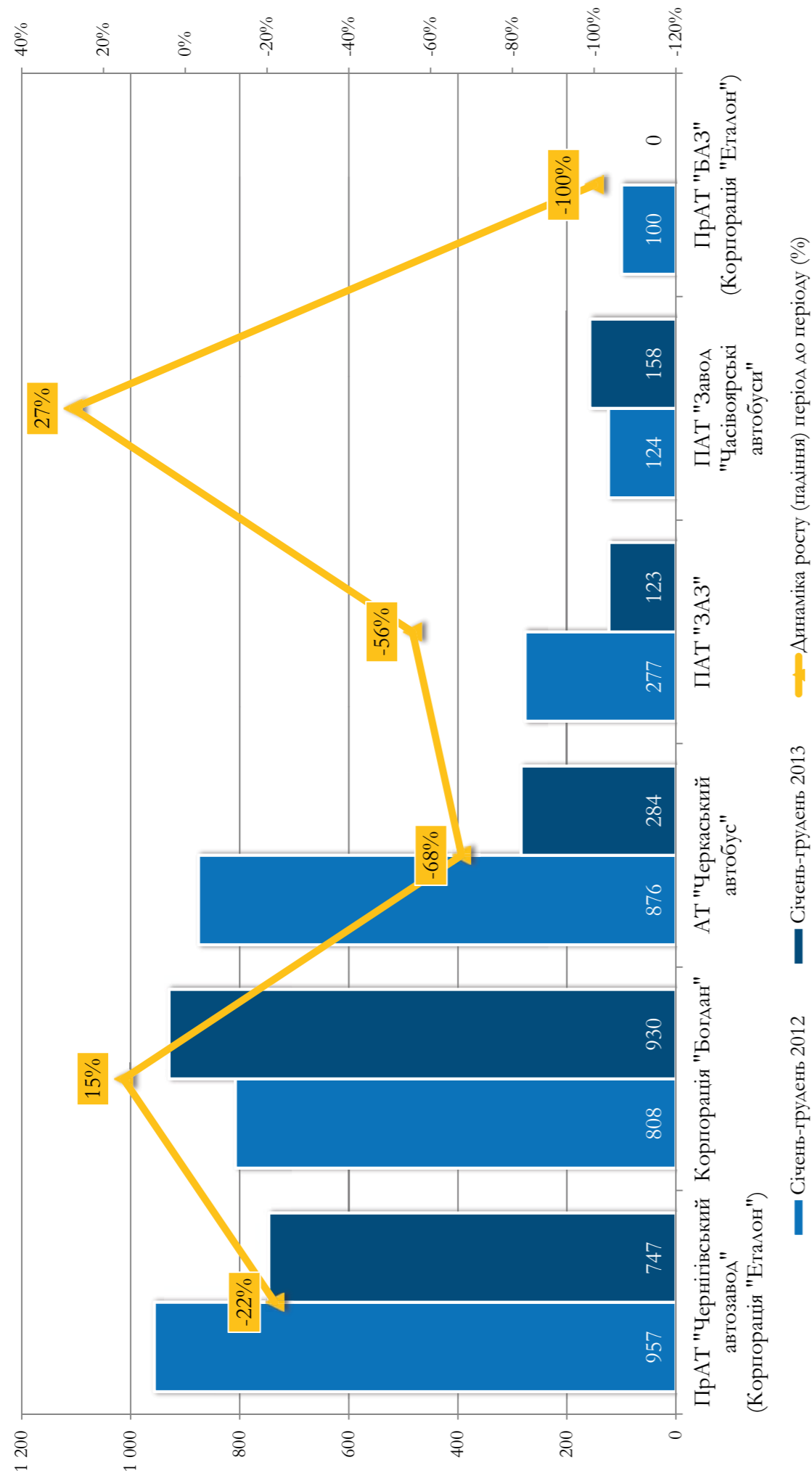
(Грудень 2012 до грудня 2013, птук та % росту період до періоду)



Review №1 (8) ВІА 27.01.14

## ВИРОБНИЦТВО: ВАНТАЖНІ АВТО

(Січень-грудень 2012 до січня-грудня 2013, штук та % росту період до періоду)



Review  
№1 (8) ВІА 27.01.14

## ПРОДАЖІ

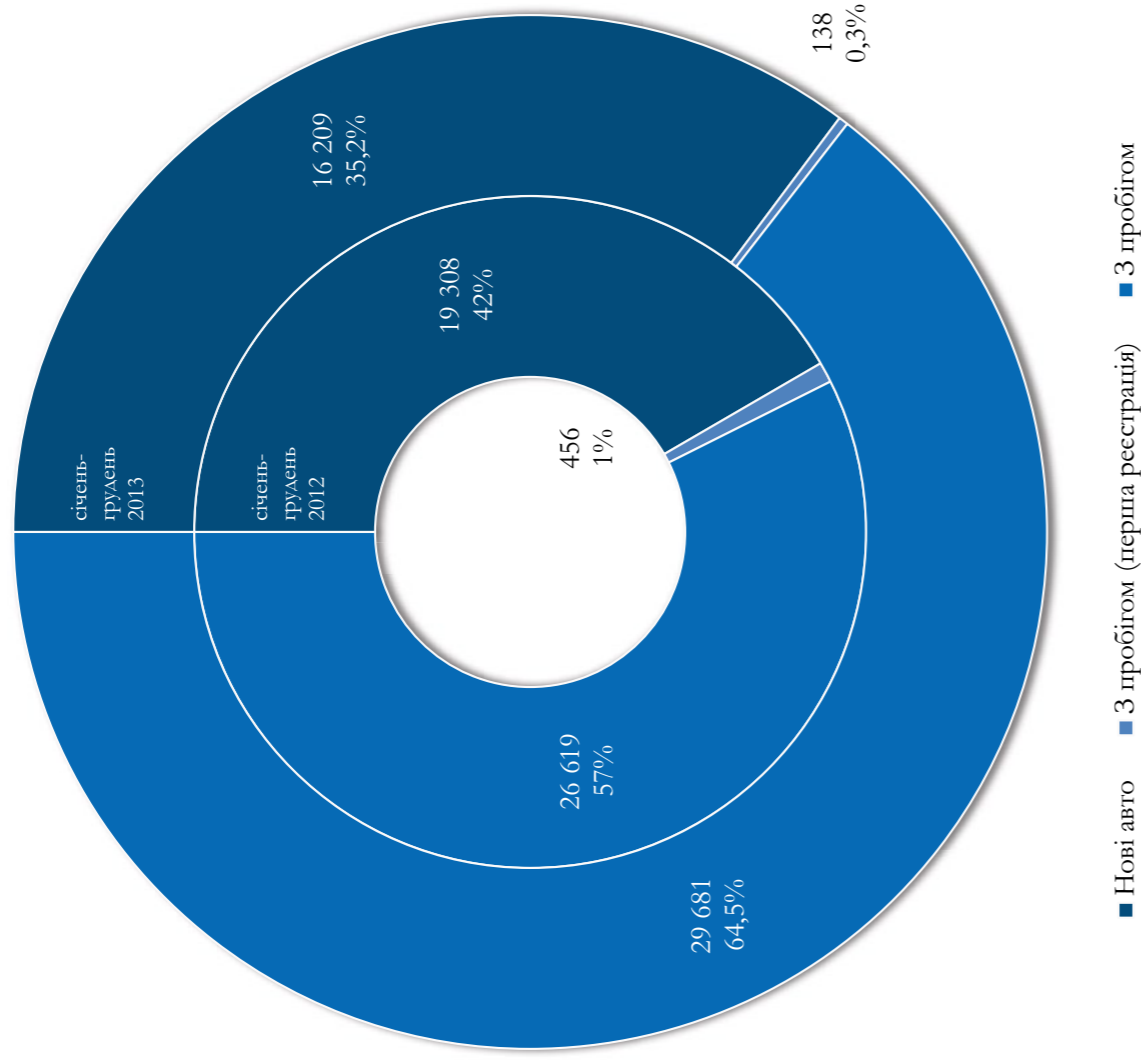
Як повідомляє AUTO-Consulting, за підсумками 2013 зусиллями всіх операторів було реалізовано 201 566 нових легкових автомобілів, що на 7,4% менше, ніж роком раніше, коли покупцям було передано 217 581 автомобіль. Таким чином, в 2013-му році українському автомобільному ринку не вдалось подолати кризових тенденцій падіння продажів.

В грудні, наприклад, усіма дилерами було реалізовано 16 209 нових автомобілів, що, звичайно, більше, ніж було продано в листопаді, але майже на 16% менше, ніж в грудні минулого року. Загалом нижчий показник грудневих автомобільних продажів спостерігався лише в 2009 році, коли своїх перших власників отримали 12 тисяч авто.



## ПРОДАЖІ: СТРУКТУРА РИНКУ

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



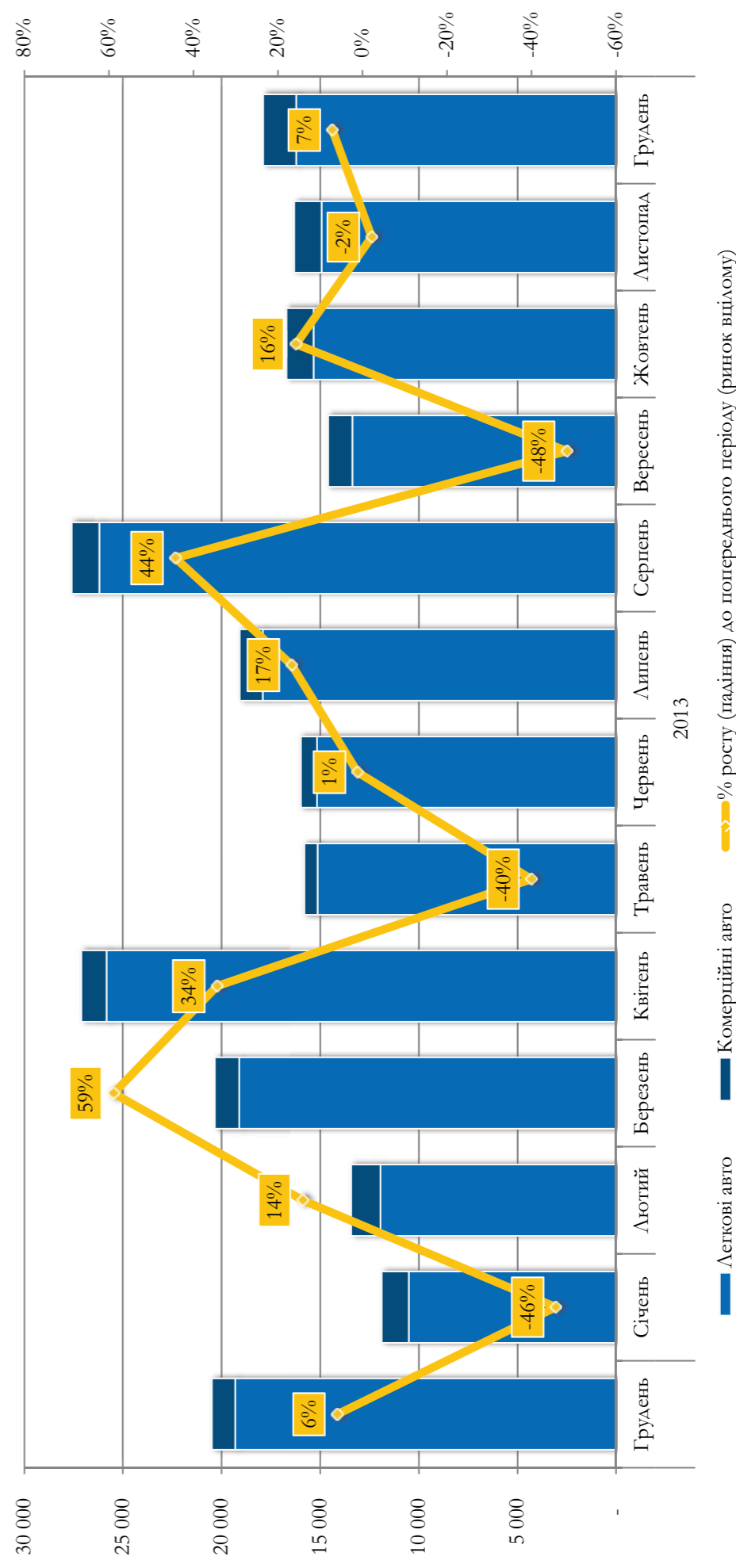
■ Нові авто ■ 3 пробігом (перша реєстрація) ■ 3 пробігом

Review

№1 (8) ВІД 27.01.14

## ПРОДАЖІ: ДИНАМІКА РИНКУ

(Грудень 2012 - грудень 2013, % росту місяць до місяця)



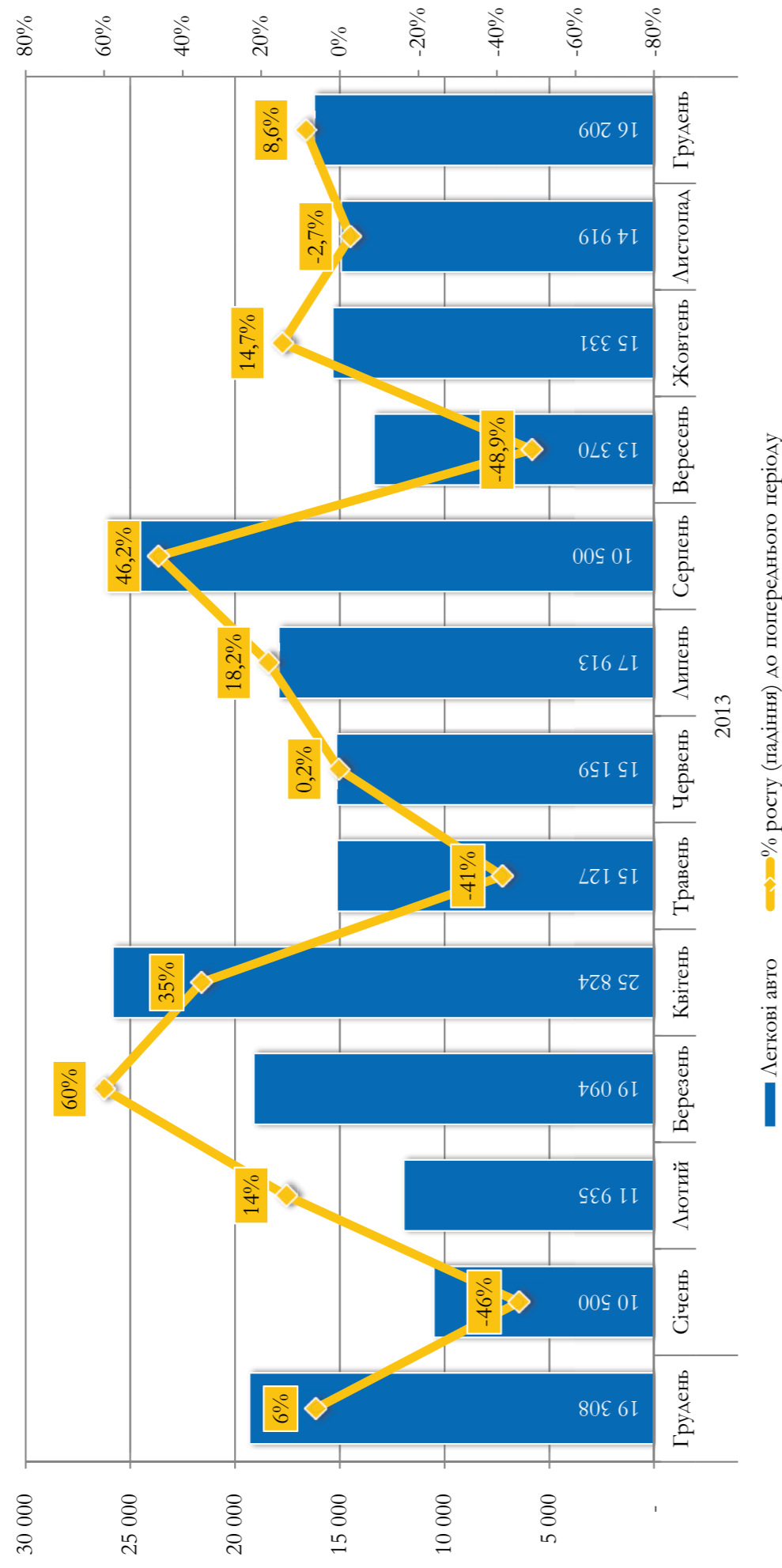
■ Легкові авто ■ Комерційні авто — % росту (падіня) до попереднього періоду (ринку відлому)

Review

№1 (8) ВІД 27.01.14

## ПРОДАЖІ: ЛЕГКОВІ АВТО

(Грудень 2012 - грудень 2013, пшук та % росту місяць до місяця)



■ Легкові авто

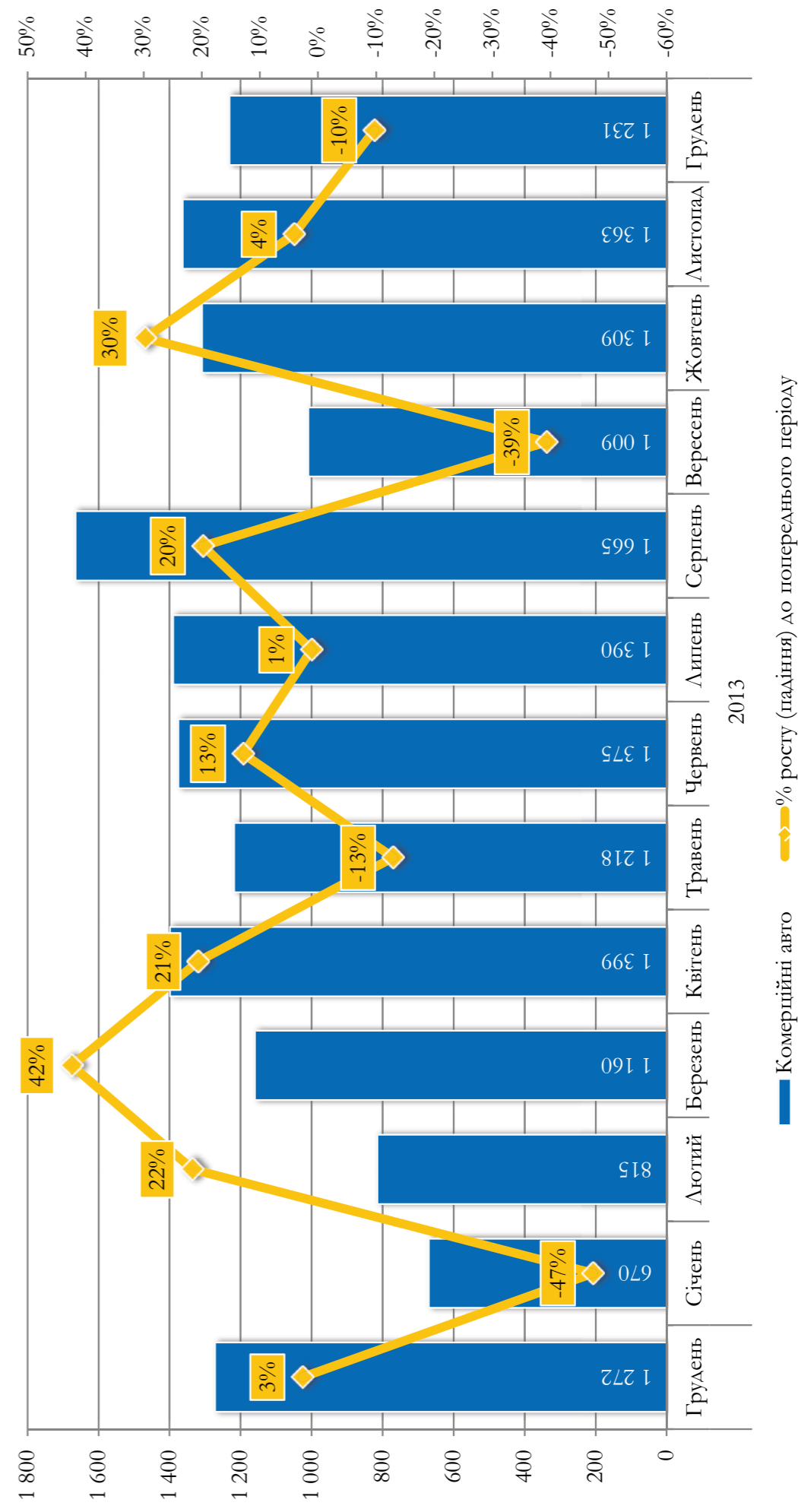
◆ % росту (паління) до попереднього періоду

Review

№1 (8) ВІД 27.01.14

## ПРОДАЖІ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО

(Грудень 2012 - грудень 2013, пшук та % росту місяць до місяця)



■ Комерційні авто

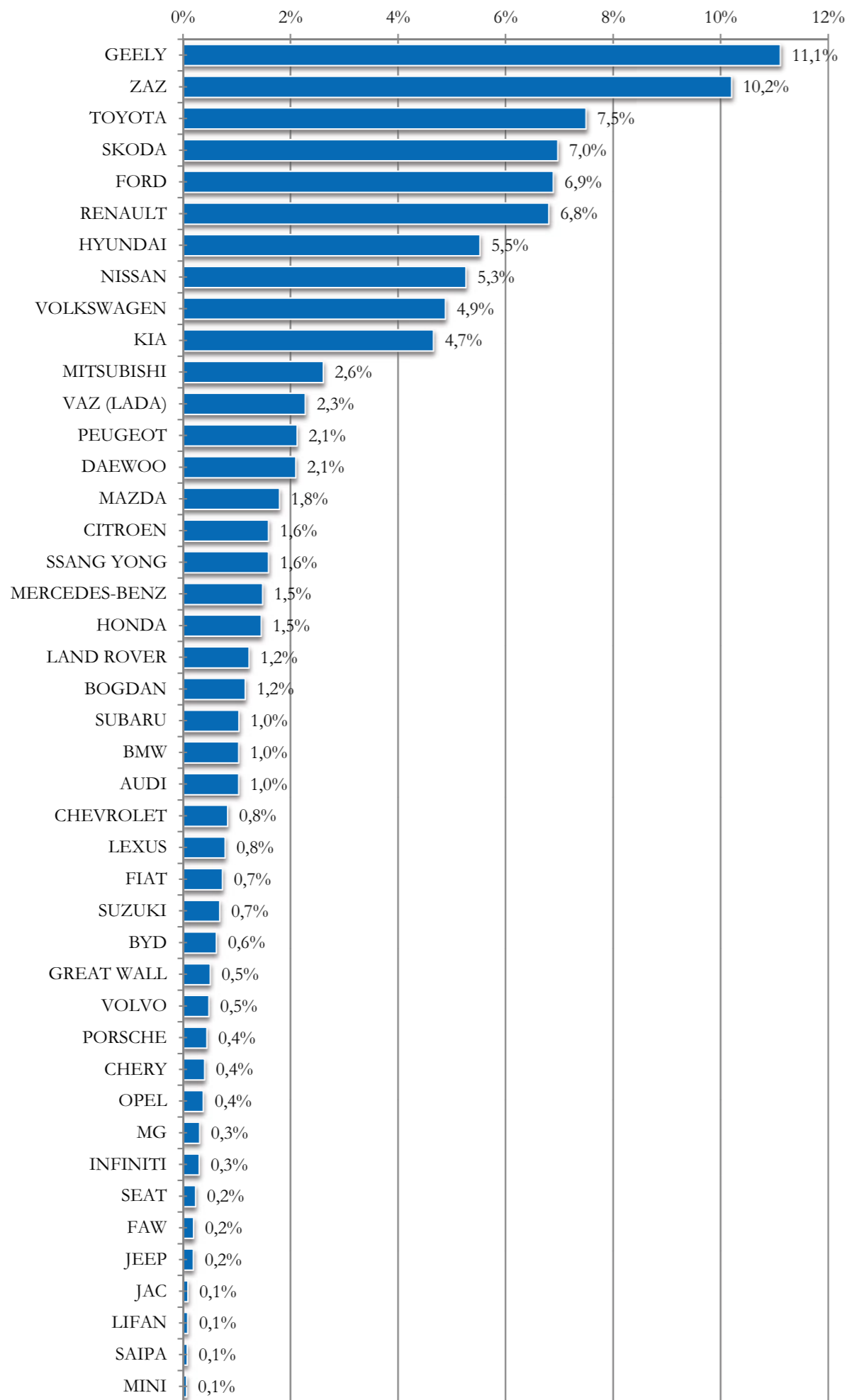
◆ % росту (паління) до попереднього періоду

Review

№1 (8) ВІД 27.01.14

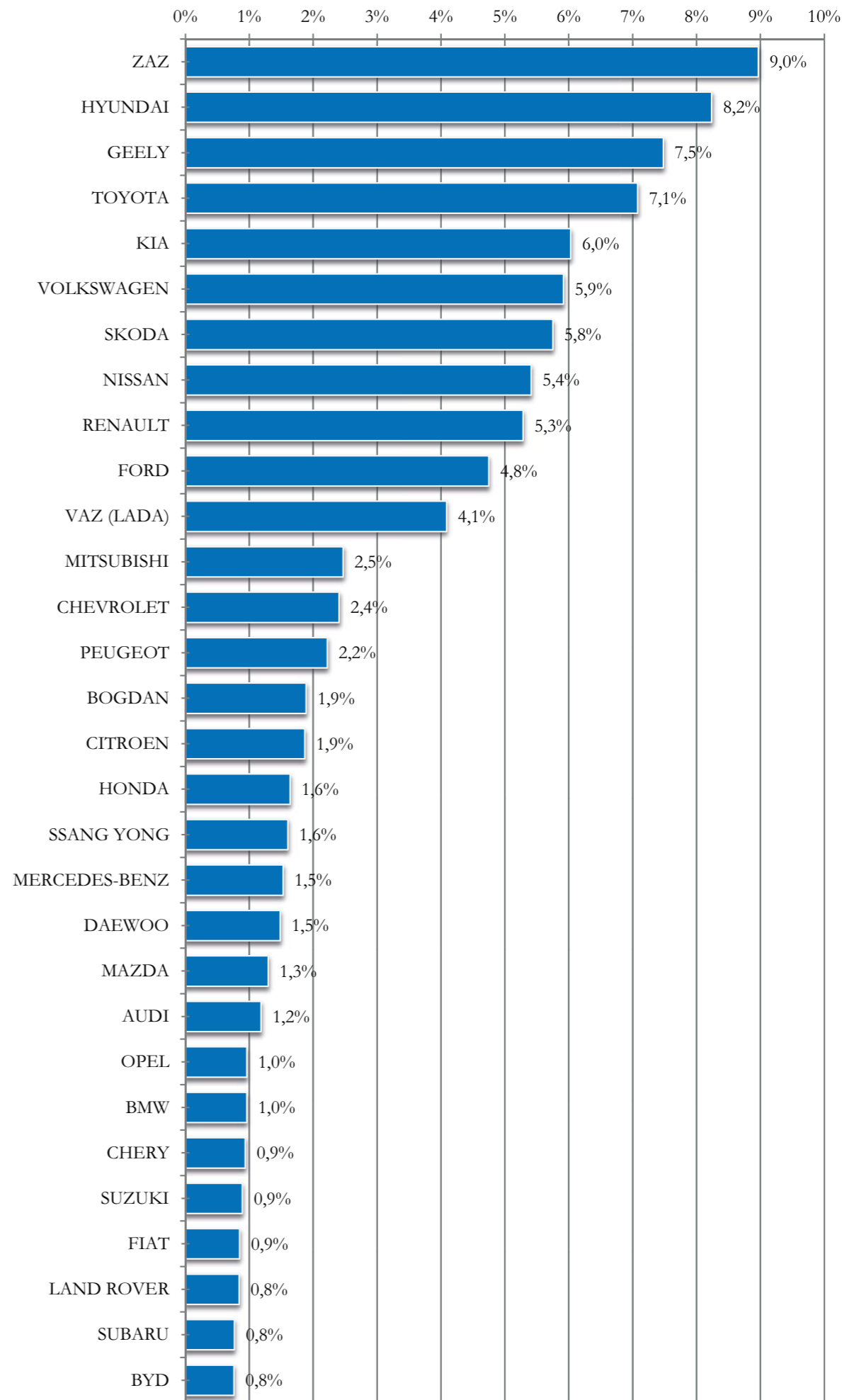
# РЕЙТИНГ БРЕНДАВ: ЛЕГКОВІ АВТО

(Грудень 2013, % ринку)



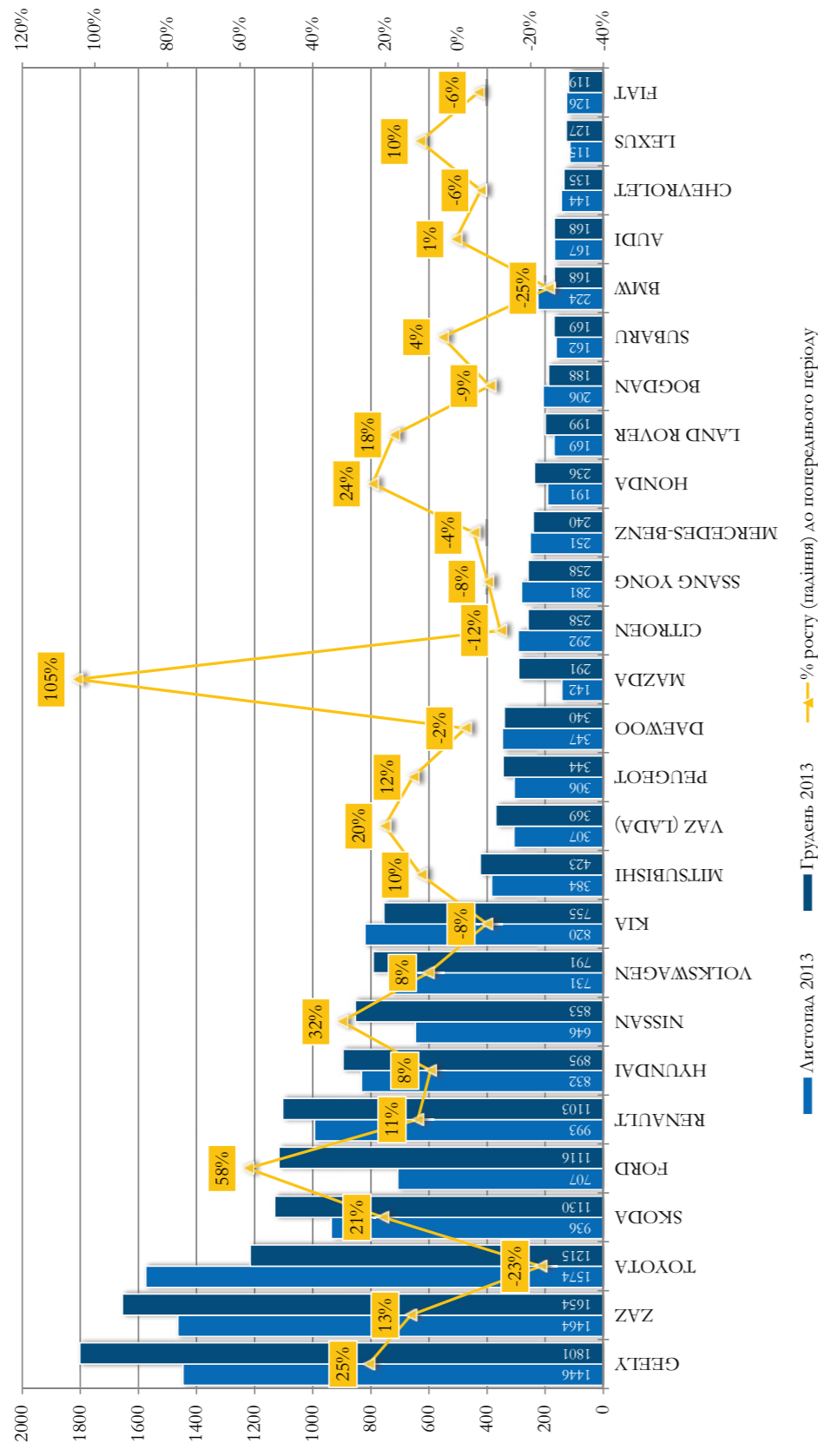
# РЕЙТИНГ БРЕНДАВ: ЛЕГКОВІ АВТО

(2013 рік, % ринку)



## ПРОДАЖІ: ЛЕГКОВІ АВТО

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



■ Листопад 2013

■ Грудень 2013

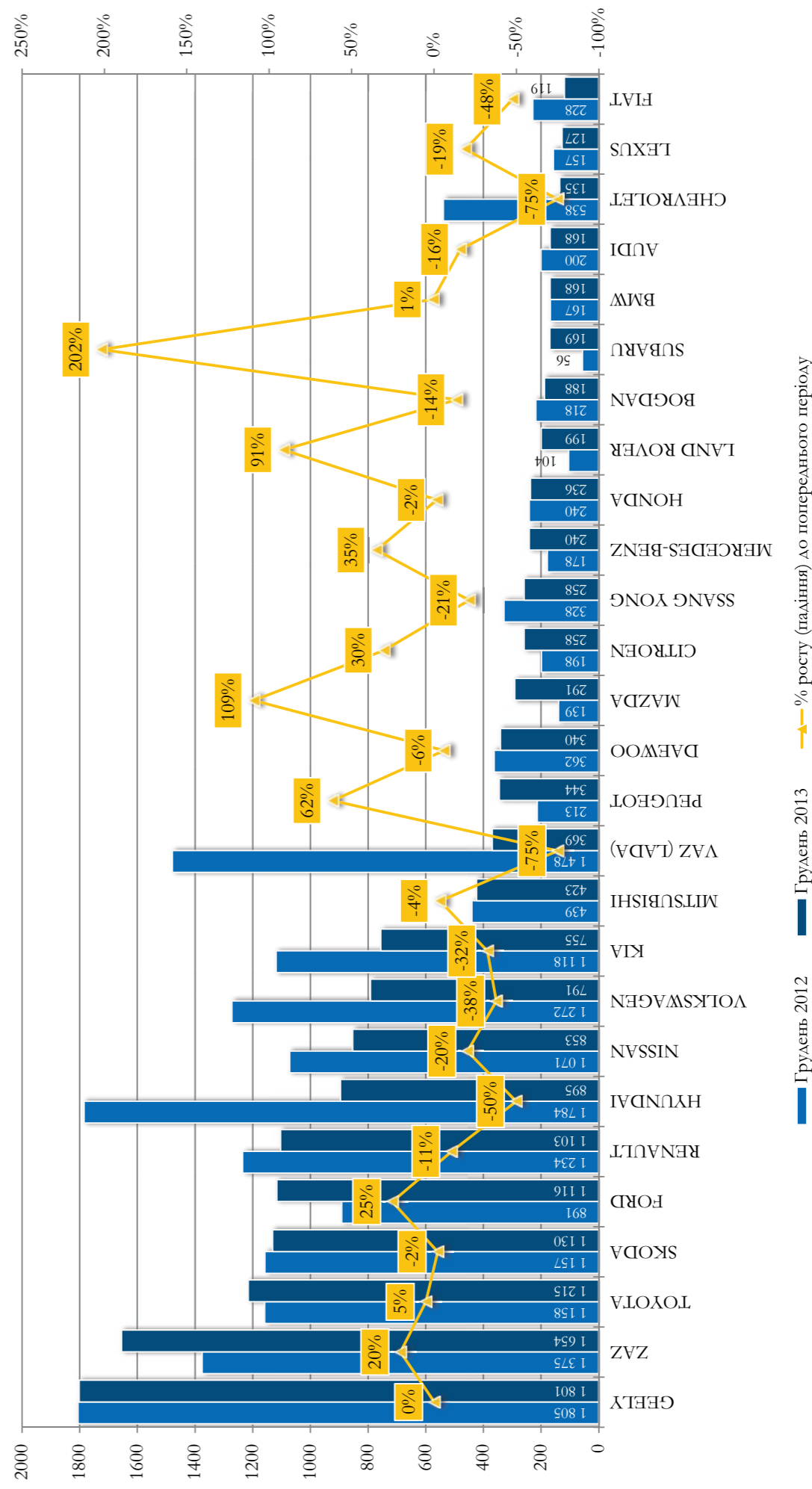
— % росту (палінія) до попереднього періоду

Review

№1 (8) ВІД 27.01.14

## ПРОДАЖІ: ЛЕГКОВІ АВТО

(Грудень 2012 до грудня 2013, шук та % росту період до періоду)



■ Грудень 2012

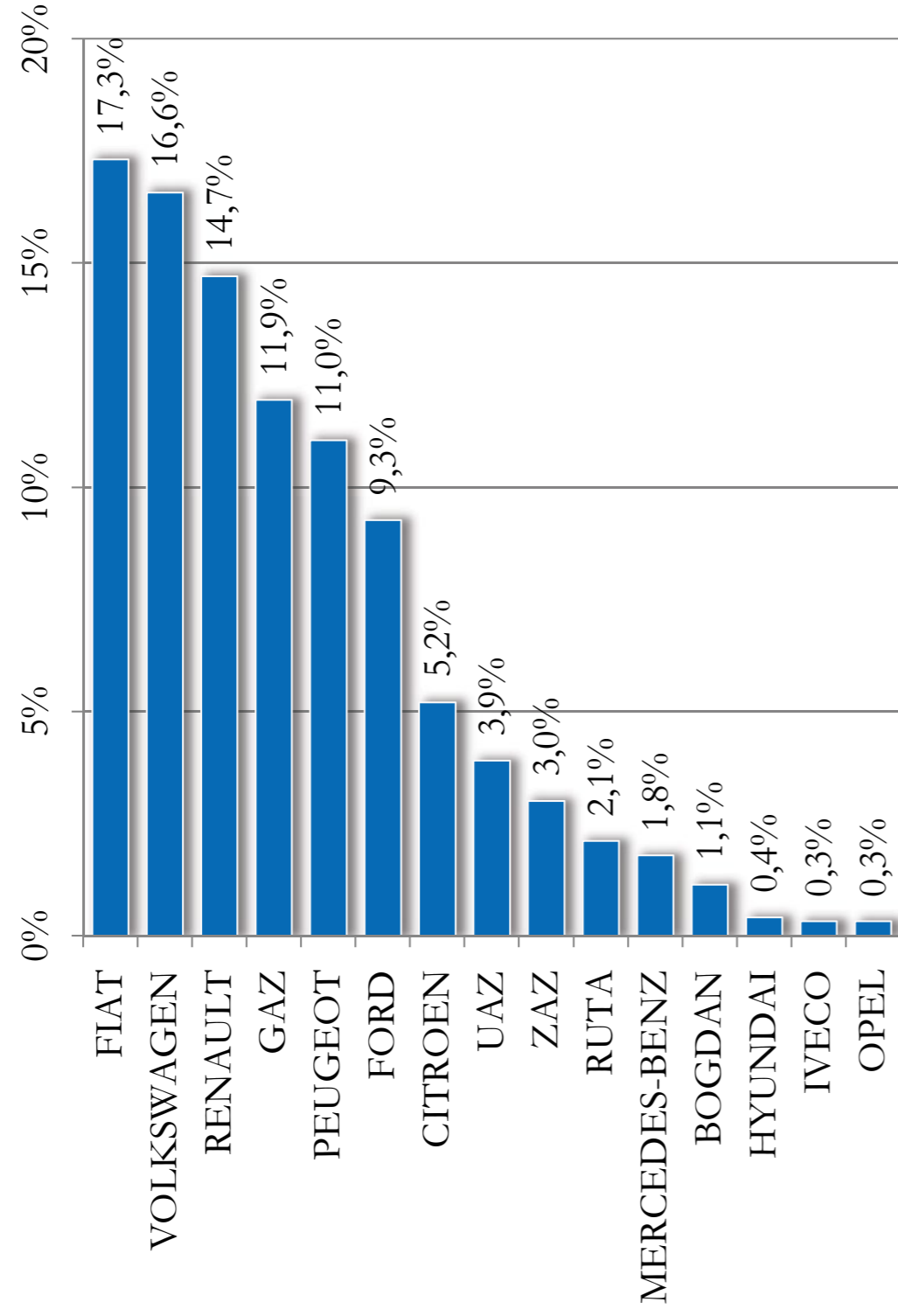
■ Грудень 2013

— % росту (палінія) до попереднього періоду

Review

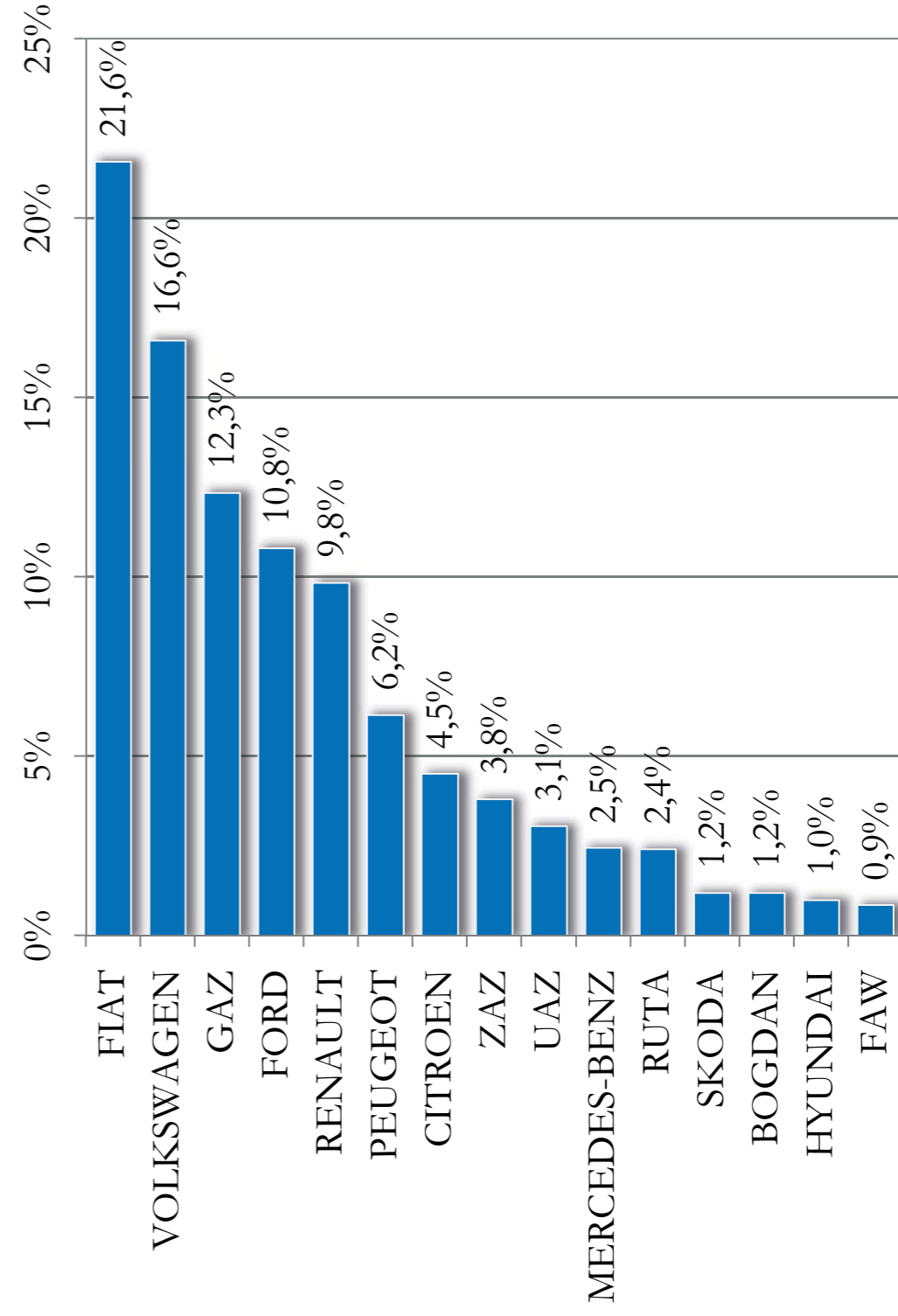
№1 (8) ВІД 27.01.14

**РЕЙТИНГ БРЕНДІВ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО**  
(Грудень 2013, % ринку)



Review  
№1 (8) BIA 27.01.14

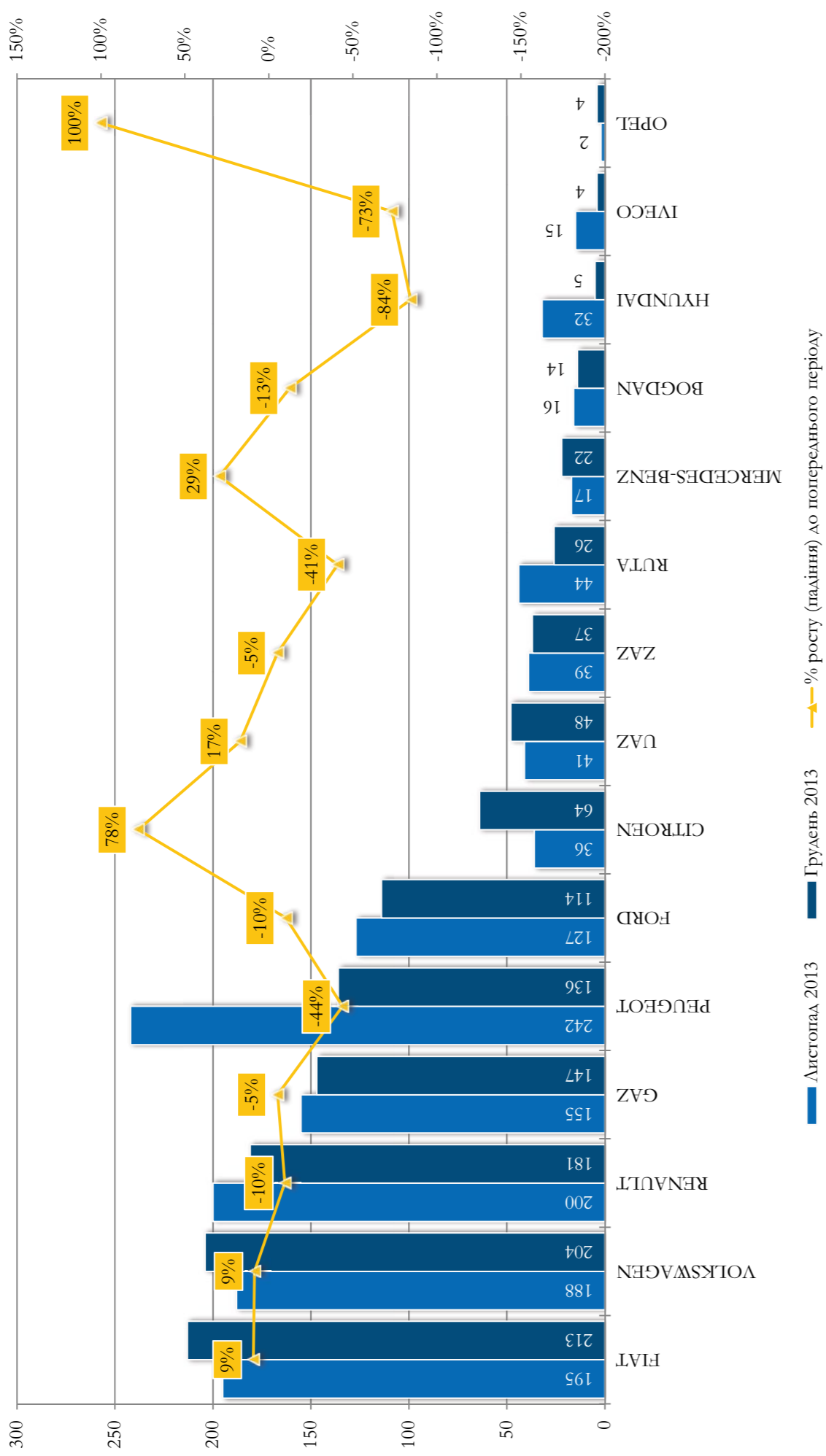
**РЕЙТИНГ БРЕНДІВ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО**  
(2013 рік, % ринку)



Review  
№1 (8) BIA 27.01.14

# ПРОДАЖІ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО

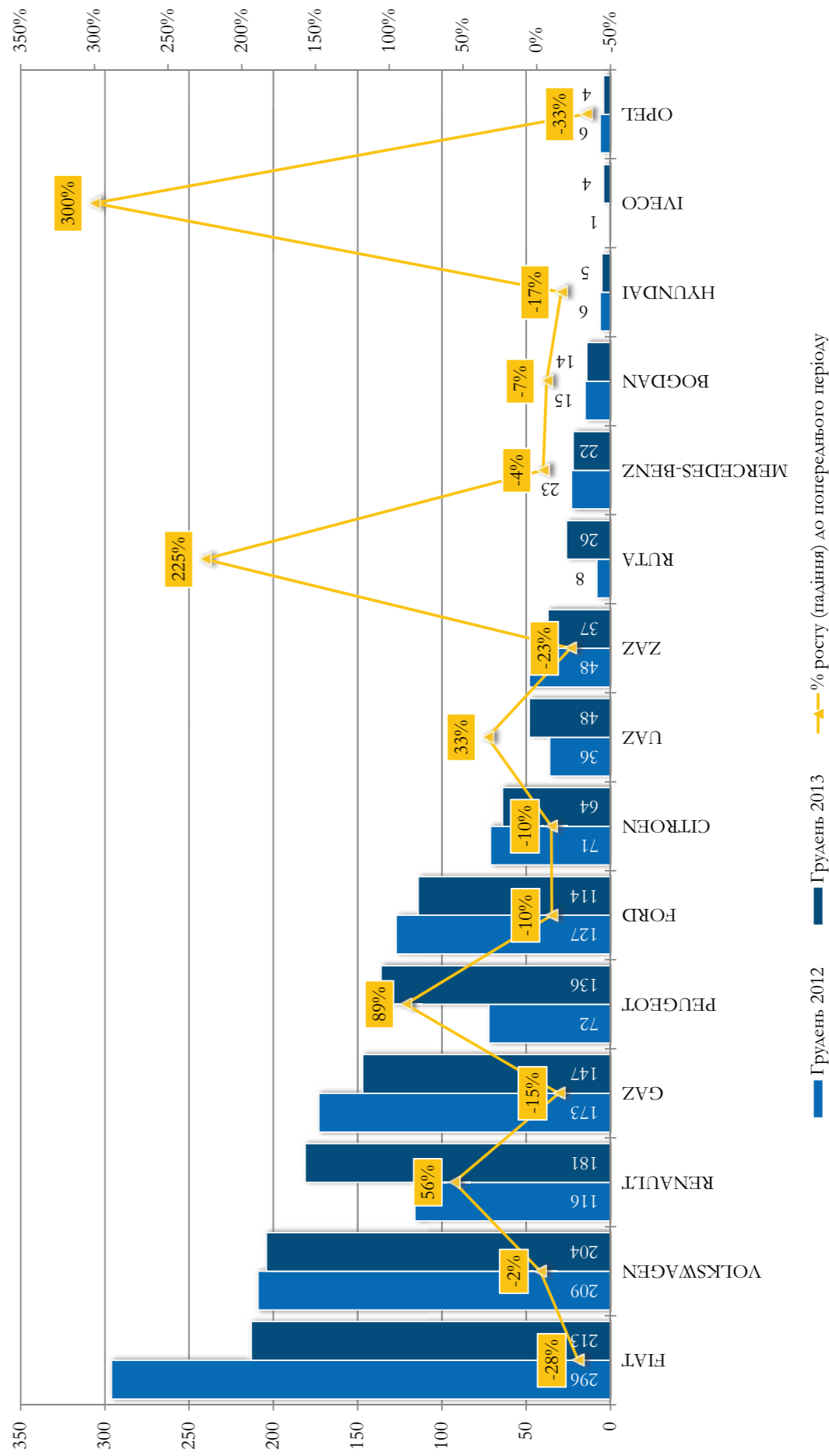
(Листопад 2013 до грудень 2013, птук та % росту до періоду)



Review №1 (8) ВІД 27.01.14

# ПРОДАЖІ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО

(Грудень 2012 до грудня 2013, птук та % росту до періоду)



Review №1 (8) ВІД 27.01.14