



ФЕДЕРАЦІЯ РОБОТОДАВЦІВ
АВТОМОБІЛЬНОЇ ГАЛУЗІ

№8 (15) ВІД 14.08.14

R

EW

MOTIVE INDUSTRY

ЛОБІСТИ
ПОТРЕБУЮТЬ
ПРАВИЛ



Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

№9 (16) від 15.09.14

**Офіційне видання Федерації роботодавців
автомобільної галузі України**

Редактори:

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

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

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

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

Росповсюджується безкоштовно в електронному вигляді.

Фото на титульній сторінці: Інформаційне управління Апарату Верховної Ради України, © Микола Білокопитов (журнал «Віче»)



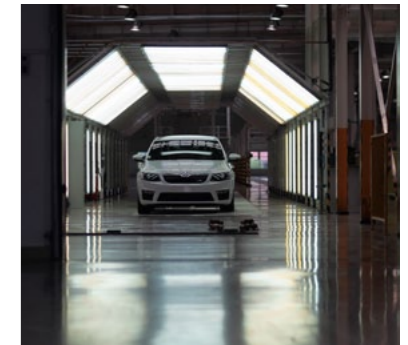
ВІДВЕРТИЙ ПЕСИМІЗМ

Кабмін підготував два прогнози розвитку вітчизняної економіки на наступний рік. Жоден з них не може порадувати читачів хоча б крихтою оптимізму



ВНИЗ. І ЗНОВУ ВНИЗ

Міжнародний валютний фонд переглянув свій прогноз, погіршивши очікування розвитку української економіки. Українські експерти вважають прогноз фонду почасті навіть оптимістичним



НЕ ЧАС ДЛЯ ЕКСПЕРИМЕНТІВ

Вітчизняний автопром поки що не може дозволити собі перехід на повномасштабне виробництво автомобілів



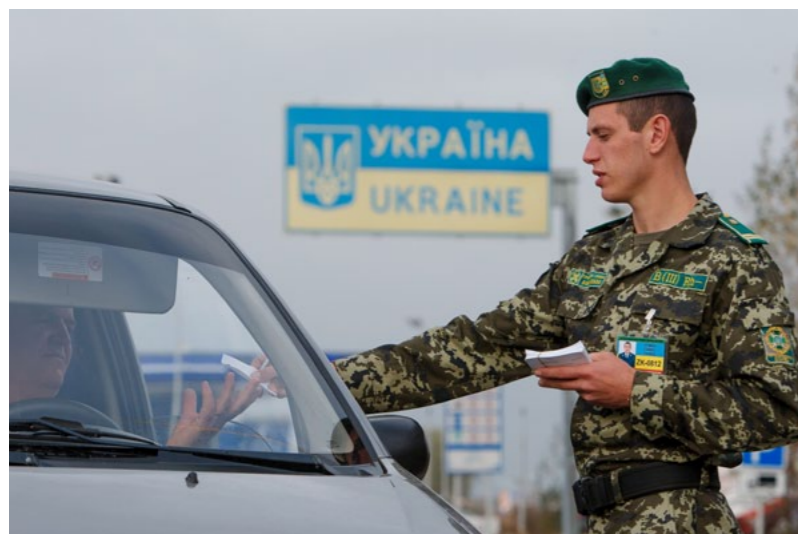
ПОПРОСИЛИ НА ВИХІД

Федерація роботодавців України пропонує ліквідувати деякі контролюючі органи



НОВІ ПАРАДИГМИ РЕФОРМ

ФРУ виступає проти реформи соціального страхування, яка не тільки не вирішує старі проблеми, а й створює нові



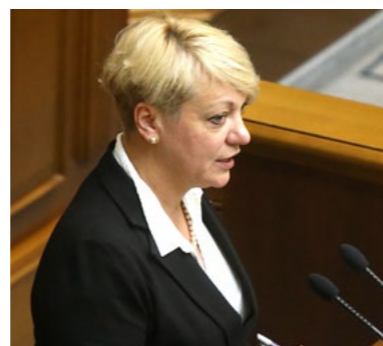
ДРУГИЙ ФРОНТ

Україна нарешті зважилася відповісти Росії торговими обмеженнями і підготувала перелік товарів, импорт яких з РФ може бути заборонений. В список попали і легкові авто



ЛОБІСТИ ПОТРЕБУЮТЬ ПРАВИЛ

Вітчизняний лобізм, який де-факто справляє потужний вплив на внутрішні процеси країни, де-юре для неї не існує. Бізнес та можновладці, здається, дозріли до рівних правил гри для всіх зацікавлених сторін



ПОВЕРНУТИ П'ЯТДЕСЯТ

ФРУ вимагає якнайшвидше повернутися до 50-відсоткового продажу валютних надходжень



ПІД ЧЕСНЕ СЛОВО

Тяжкий стан російського авторинку змусив автовиробників перезапустити програму утилізації за власний кошт



ŠKODA ПОВЕРТАЄТЬСЯ

Škoda знову звертає свою увагу на ринки Західної Європи

ЗАМІСТЬ ПЕРЕДМОВИ

Усі країни світу свідомо чи ні постійно ведуть боротьбу за своє виживання. Ця боротьба точиться одразу на трьох фронтах: ресурсному, ціллю якого є будь-які джерела енергії чи корисні копалини від сміття до нафти; трудовому, без якого неможливий розвиток передових технологій; та інформаційному, який забезпечує тили для перших двох (а, подекуди, стає і головним).

Україна, на жаль, не може похвалитись суттєвими успіхами на жодному з фронтів.

Ми давно наполегливо та бездарно даруємо свої природні багатства світу, експортуючи корисні копалини та напівфабрикати.

За різними оцінками, від шести до десяти мільйонів українців працюють на благо зарубіжних економіки,

науки та культури.

І ми, незважаючи на обставини, все так же не можемо вести свою гру на великій геополітичній шахівниці.

Головним розпорядником інформації, якщо вірити Портеру, є держава. Вона формує порядок денний, має можливість зважено та відповідально реагувати на інформаційні атаки, а також є найбільш нечутливою до провокацій, ніж інші учасники інформаційного простору. Однак, наша держава часто діє наосліп, страждаючи від інформаційного голоду. Вона не хоче чути ні своїх громадян, ні свій бізнес.

Усі двадцять три роки незалежності діалог влади та бізнесу нагадував два монолози. Держава чула лише обраних. Бізнес робив вигляд, що не чує державу. Здається, прийшов час це змінити.

Навіть більше, відсутність двостороннього діалогу в скрутних вітчизняних реаліях виглядає як злочин.

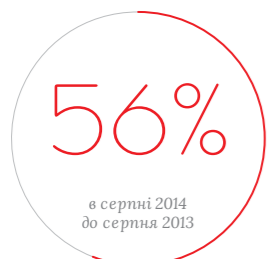
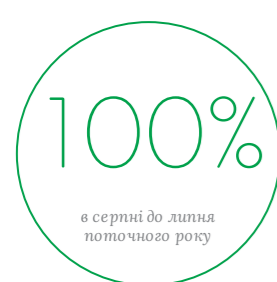
Лобізм, який міг вирішити ситуацію, де-юре не існує в нашій країні, але де-факто він має шалений вплив на події, що відбуваються. Його сірість, його тінь призвела до закономірного результату: «лобізм» в українському медіа просторі давно став символом «корупції».

Ми віримо в те, що Україна зможе перейняти передові світові практики лобізму та зможе налагодити ефективний, партнерський діалог з усіма зацікавленими сторонами всередині країни. Бізнес та держава грають на одному полі. Саме час прийняти нові правила гри, поки не програли обидві сторони.

ПРОДАЖІ ЛЕГКОВИХ АВТО



ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

ВИРОБНИЦТВО
ВАНТАЖНИХ АВТОВИРОБНИЦТВО
АВТОБУСІВ

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



фото: kmnu.gov.ua

ВІДВЕРТИЙ
ПЕСИМІЗМ

Кабмін підготував два прогнози розвитку вітчизняної економіки на наступний рік. Жоден з них не може порадувати читачів хоча б крихтою оптимізму. Перш за все через те, що уряд знімає з себе будь-яку відповідальність за стан країни

Багато років поспіль вітчизняні урядовці відверто маніпулюють цифрами та пестять свої фантазії при підготовці прогнозів на наступний рік. Вважається, що ця кіпа звітів, доповідей та аналітичних записок допоможе країні краще підготуватись до наступного року. На жаль, ці папери, які до оприлюднення на засіданні Кабінету міністрів проходять усі можливі кола бюрократичного пекла, такі ж далекі від реальності, як і українська економіка від бурхливого росту.

Здається, ні війна, ні катастрофічний стан економіки, ні зубожіння населення не змінили ситуацію. На розсуд суспільству представили два трирічних сценарії розвитку економіки, які, ніде правди діти, мало чим відрізняються від аналогічних документів попередників.

Згідно з документом, обидва варіанти «розвитку» можливі при вирішенні ряду давніх назрілих проблем і

проведенні масштабних реформ у вітчизняній економіці (здається, ми вже не раз чули щось подібне). Наприклад, уряд наполягає (знову) на кардинальному покращенні адміністрування податків, підвищенні тарифів, оптимізації зовнішнього боргу та ряду інших кроків. Не треба бути пророком, щоб зрозуміти, що, окрім тарифів (та й то під тиском МВФ), нічого кардинального не буде зроблено.

По-друге, усі ці благі починання можливі лише за умови завершення активних бойових дій та вирішення питання з початанням блакитного палива. Ризикнемо припустити, що реформ не буде ні в поточному, ні в наступному році.

По-третє, Кабмін особливо наголошує на поглиблення стосунків з МВФ та ЄС. Межа поглиблення, звичайно ж, не розголошується.

Тепер щодо самих прогнозів. Перший передбачає помірний ріст економіки, який в багатьох випадках залежатиме

від ситуації на зовнішніх ринках (здавалось б, при чому тут вітчизняний уряд?). Згідно з цим сценарієм в 2015 році ріст українського ВВП складе 0,3%, інфляція 8,7%, індекс цін виробників – 10,6%. Експорт зросте на 2,4%, імпорт – на 2%. Фактично, такий прогноз – не що інше як консервація існуючої ситуації.

Другий сценарій передбачає 2-відсотковий ріст ВВП, 9,8-відсоткову інфляцію та 12,3-відсоткове зростання цін виробників. Експорт виросте на 4,3%, імпорт – на 3,7%. У другому сценарій, по факту, теж мало що залежить від уряду. Якщо війна закінчиться, якщо бізнес вийде з тіні, якщо зміниться структура експорту, якщо зарубіжні інвестори повірять в Україну, можливо станеться диво. Маленьке українське диво.

На нього нам, здається, усім тільки й залишається розраховувати.

За матеріалами,
Економічної правди.



фото: flickr.com/imfphoto

ВНІЗ. І ЗНОВУ ВНІЗ

Міжнародний валютний фонд переглянув свій прогноз, погіршивши очікування розвитку української економіки. У 2014 році падіння ВВП посилиться до 7,3%, а інфляція складе 19%. Українські експерти вважають прогноз фонду почасти навіть оптимістичним

За матеріалами: «Апостроф», ЛігаБізнесІнформ, «Економічної правди»

Міжнародний валютний фонд за підсумком перегляду програми stand-by істотно погіршив прогноз розвитку економічної ситуації в Україні - як в поточному, так і в 2015 році. Згідно зі звітом, опублікованим на сайті Фонду, продовження військового конфлікту на сході України призведе до глибшого, ніж очікувалося, падіння ВВП - до 7,3%. У липні, коли Росія ще не ввела свої війська в Україну, МВФ очікував падіння вітчизняної економіки в межах 6,5%. Наступного року, вважають в МВФ, падіння сповільниться до 4,2%, повідомляє видання «Апостроф».

«Переглянутий прогноз припускає, що ситуація на Сході почне вщухати в найближчі місяці. Головною складністю є затягування конфлікту і зменшення надходження податків, збільшення видатків на збройні сили, зниження споживання і припливу інвестицій,

- йдеться в звіті МВФ. - Промислове виробництво, сільське господарство, будівництво та міжнародна торгівля вже продемонстрували двозначне падіння в 2014 році. Очікується, що дана тенденція в найближчі місяці погіршиться».

Експерти фонду також відзначають, що зниження ділової активності та споживчого попиту призведе до зменшення обсягів споживання та притоку інвестицій. Показники експорту в 2014 році будуть гірше, ніж очікувалося раніше, і причина тут та сама, що й при падінні ВВП - війна з Росією, яка, зокрема, призвела до перебоїв, а в ряді випадків - і до повної зупинки промислових підприємств на сході України. Однак у МВФ вважають, що якщо військові дії на сході припиняться до кінця цього року, то може статися навіть невелике зростання економіки до - 1%.

«Позитивна тенденція може з'явитися до кінця 2014 року тільки завдяки

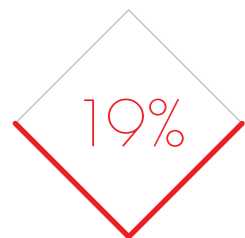
відновлювальним роботам після припинення військових дій», - вважають в МВФ.

За словами головного економіста ІК Dragon Capital Олени Белан, прогноз МВФ адекватний нинішній ситуації, оскільки враховує загострення на Сході і можливість відсутності імпорту газу з Росії. Проте, за її словами, все ще зберігаються ризики погіршення економічної ситуації.

«Ніхто не знає, яким чином Росія поведе себе далі. Якщо буде розширений фронт на всю приазовську частину Донецької області, включаючи Маріуполь, якщо агресія посилиться, падіння економіки може посилитися», - побоюється пані Белан. У той же час вона вважає, що падіння ВВП в межах 7,3% не є критичним. Експерт нагадує, що в 2009 році українська економіка впала на 15%, але тоді вона швидко відновилася, оскільки не

Міжнародний валютний фонд

2014 рік



Кабінет міністрів України

2015 рік

песимістичний прогноз

оптимістичний прогноз

ВАЛОВИЙ ВНУТРІШНІЙ ПРОДУКТ
(у % до попереднього року)



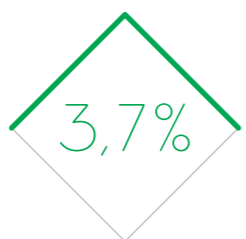
ІНФЛЯЦІЯ СПОЖИВЧИХ ЦІН
(ріст у % до грудня попереднього року)



ІНФЛЯЦІЯ ЦІН ВИРОБНИКІВ
(у % до грудня попереднього року)



ДЕФЦИТ ДЕРЖАВНОГО БЮДЖЕТУ
(у % від ВВП, без урахування «Нафтогазу України»)



було конфлікту з Росією.

Крім показників ВВП, Міжнародний валютний фонд погіршив показник рівня інфляції з 16,2% до 19% в поточному році, і з 7,4% до 9% в 2015 році. За словами пана Гейця, директора Інституту економіки та прогнозування НАНУ, такий прогноз достатньо оптимістичний, і за підсумком 2014 року показник може погіршитися. Наприклад, аналітики очолюваного ним Інститут очікують 22% інфляції. При цьому, згідно з його прогнозом, коштів МВФ буде недостатньо, щоб утримати курс на рівні 12 грн/\$1. «Коштів фонду для стабілізації буде мало. Для того щоб утримати курс хоча б на рівні 12 грн/\$1, необхідно ще не менше \$6 млрд», - уточнює Валерій Гець. Нагадаємо, в рамках чергового траншу МВФ виділив Україні кредит у розмірі \$1,4 млрд

Крім того, в МВФ істотно переглянули прогноз дефіциту бюджету України. У 2014 році він складе не 5,8%, як очікувалося раніше, а 7,3%. З урахуванням дефіциту НАК «Нафтогаз України» цей показник збільшиться до 11,6% від ВВП (раніше - 10,1%). «Негативний вплив на виконання бюджету надасть недоотримання прибутку від роботи підприємств та збільшення видатків на армію», - йдеться в звіті МВФ.

МВФ в оновленій програмі stand by прогнозує збільшення валового державного боргу України в поточному році з 40,9% ВВП до 67,6% ВВП у зв'язку з девальвацією національної валюти і

необхідністю уряду додатково підтримати «Нафтогаз України» і банки, повідомляє «Економічна правда».

«Державний і гарантований державою борг України залишається стабільним, хоча його ліквіди рівень і супутні ризики зросли. Згідно з переглянутим програмним сценарієм, борг збільшиться до 68% ВВП в 2014 році і досягне піку в 73% в 2015 році, що на 12 процентних пунктів вище, ніж спочатку було запрограмовано», - йдеться в матеріалах МВФ. В 2016 році Міжнародний валютний фонд очікує зменшення держборгу з 73,4% ВВП до 66,6% ВВП, в 2017 році - до 59,3% ВВП, а в 2019 році - до 51,5% ВВП.

За розрахунками МВФ, водночас потреби у фінансуванні знизяться з 23,1% ВВП в поточному році до 18% ВВП в наступному і 11,7% ВВП в 2016 році, залишаючись у наступні три роки в межах 12,2-14% ВВП. Ці оцінки зроблені з урахуванням очікуваного зростання економіки України на 4-4,5% щорічно в 2016-2019 роках, уточнюється в матеріалах Фонду.

Незважаючи на похмурі прогнози МВФ з приводу падіння економіки і дефіциту платіжного балансу, експерти кажуть, що дефолту не буде.

«І в цьому, і в наступному році Україну потрібно буде зробити відносно невеликі виплати - близько \$1,6 млрд і \$3 млрд відповідно. До того ж потроху в країну надходять зовнішні ресурси, так що грошей

вистачить і питання дефолту відкладається», - заявив виданню «Комсомольська правда» директор економічних програм Центру Разумкова Василь Юрчишин.

Набагато більші побоювання у експерта викликає ситуація всередині країни. Непрацююча економіка створює цілий ряд внутрішніх проблем: зростання безробіття, зниження фінансування у всіх галузях, зубожіння населення. Урядові програми не вказують джерела зростання, за рахунок яких вони збираються реалізувати свої оптимістичні сценарії. Це, за словами економіста, означає, що купівельна спроможність українців знизиться, а за цим піде зниження виробництва - тобто виникає замкнуте коло.

«Нам вже пора перестати посилатися на брак ресурсів, на війну і забути про експортноорієнтовану модель продажу чавунних болванок, - говорить експерт. - Треба шукати нові сфери, за рахунок чого можливе зростання в економіці, і це - питання до уряду».

Нагадаємо, що Україна отримала другий транш від МВФ за програмою «Стенд-бай» у розмірі 1,39 мільярда доларів.

«Відповідно до листа про наміри уряду України і Національного банку до Міжнародного валютного фонду, який було схвалено 29 серпня Радою Директорів МВФ, Україна отримала 4 вересня другий транш за програмою «Стенд-бай» у розмірі 914,7 млн СПЗ

(приблизно 1,39 млрд доларів)», - йдеться у повідомленні прес-служби Міністерства фінансів. Зазначається, що значна частина траншу у сумі близько 1 млрд доларів буде використана на підтримку державного бюджету.

Щодо третього і четвертого кредитних траншів, то Міжнародний валютний фонд не виключає їх виділення за програмою stand-by загальним обсягом 2,7 млрд доларів до кінця 2014 року. Про це на брифінгу в Києві заявив глава представництва МВФ в Україні Жером Ваше, передає «ЛігаБізнесІнформ».

«Рада директорів відбудеться наприкінці року. На ньому може бути прийнято рішення про виділення об'єднаних третього і четвертого траншів в обсязі 2,7 млрд доларів. Якщо рішення буде позитивним, кошти надійдуть скоро», - уточнив Ваше.

Наразі в Україні перебуває технічна місія Міжнародного валютного фонду прибула в Україну, на прохання глави Національного банку Валерії Гонтаревої.

«Ми перебуваємо в програмі Міжнародного валютного фонду, і ось спеціально приїхала місія, яку я викликала на чолі з Георгієвим», - сказала вона.

Гонтарева зазначила, що спільно з представниками місії планується обговорити питання створення інституту маркетмейкерів, якими повинні стати найбільші банки.



фото: dprst.com.ua

ДРУГИЙ ФРОНТ

Україна нарешті зважилася відповісти Росії торговими обмеженнями і підготувала перелік товарів, імпорт яких з РФ може бути заборонений. За даними видання «Апостроф», список складається з 39 товарних груп на загальну суму близько \$3 млрд. Обмеження можуть торкнутися продуктів харчування, косметики, медикаментів та легкових авто.

За матеріалами: «Апостроф», «Экономические известия»

Як стало відомо виданню «Апостроф», у відповідь на обмеження Москвою імпорту з України офіційний Київ може застосувати дзеркальні заходи і перекрити ввезення товарів з Росії на суму близько 3 млрд дол. США, що становить 8,4% імпорту.

Щоправда, виникає питання правомірності таких заборон. За даними видання, відповідні заходи можуть бути застосовані без порушення правил Світової організації торгівлі. З іншої сторони, у документі, підготовленому для уряду Інститутом економіки та прогнозування НАН України йдеться про наступне: «Якщо Україна введе кількісні обмеження у вигляді заборони на імпорт в країну певних товарних ліній або окремих секторів послуг, то наша країна не тільки повторить порушення міждержавних домовленостей в СОТ, що нещодавно зробила Росія,

а може стати ще більш істотним порушником, ніж Росія».

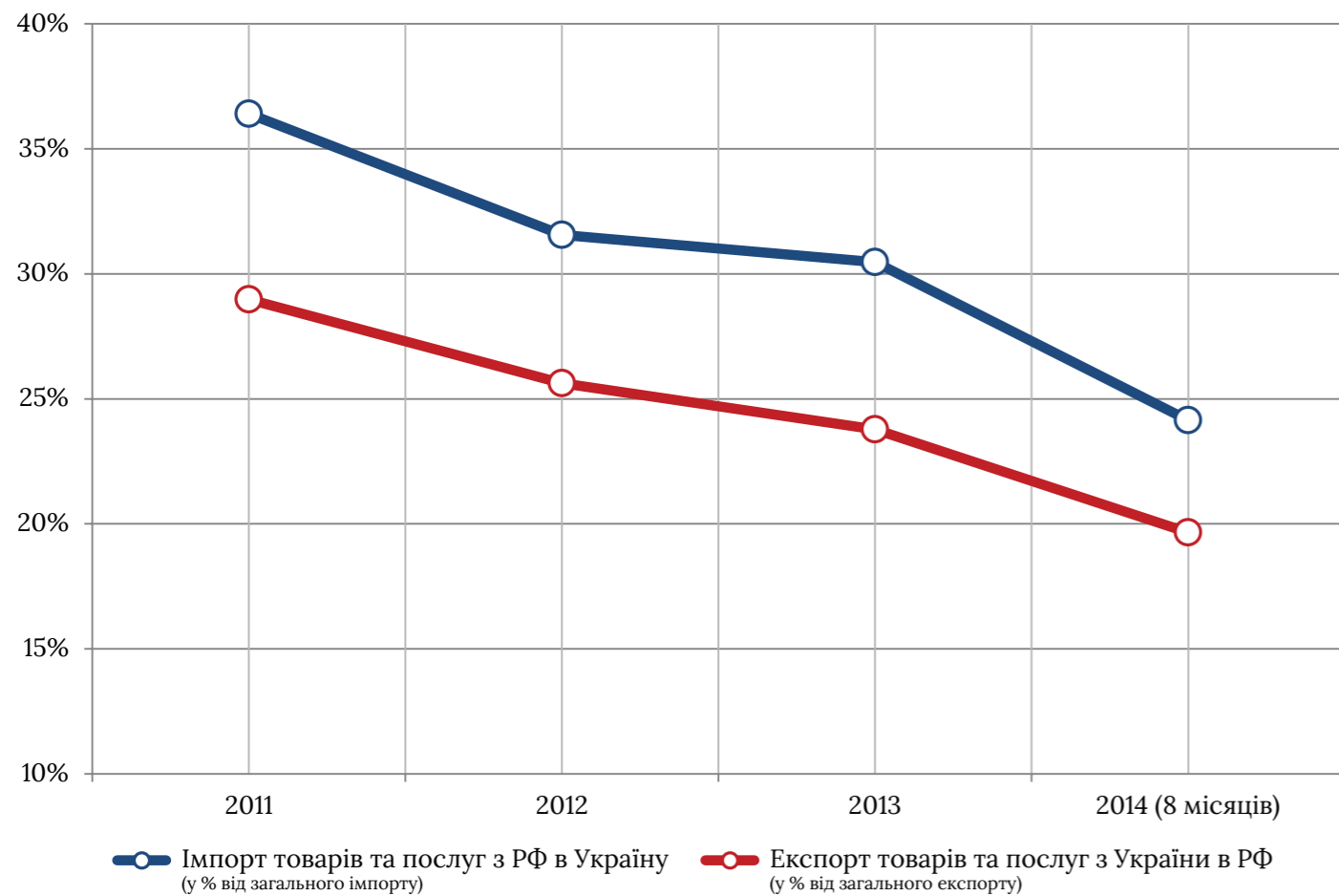
Види таких заходів і перелік товарних позицій, до яких вони можуть бути застосовані, складається з 39 груп (список товарів, що підпадають під обмеження). Як з'ясував «Апостроф», в якості обмежень може бути використано квотування імпорту на умовах, які б виключили можливість поставки товарів лише з Росії, без дискримінації інтересів інших торгових партнерів. Крім того, можливе використання антидемпінгових і компенсаційних заходів проти російських товарів. Для товарів агропромислової групи можуть бути використані нетарифні обмежувальні заходи.

Враховуючи те, що частка України в загальному російському експорті складає лише 4,5%, і обмеження не зможуть істотно вплинути на обсяг експорту Росії, розробники дзеркальних заходів

вважають за доцільне застосувати їх як складову частину торгових обмежень, введених країнами ЄС щодо РФ.

В Інституті економіки та прогнозування рекомендують при їх розробці керуватися рядом критеріїв. Перш за все, обмеження, на думку фахівців НАНУ, слід водити лише щодо товарів, аналоги яких виробляються в Україні або можуть бути імпортовані з інших країн, окрім Росії. Перш за все, йдеться про продукти харчування: молоко і молочні продукти, чай і кава, цукор і кондитерські вироби, продукти з м'яса і риби тощо. Крім того, в переліку присутні ефірні масла, включаючи парфумерію, засоби по догляду за тілом та волоссям, фармацевтична продукція та хімічні сполуки.

Не виключають експерти і можливість введення обмежень на імпорт транспортних засобів. Обмеження можуть стосуватись імпорту легкових



бензинових транспортних засобів з об'ємом двигуна від 1000 до 3000 см³ (коди УКТЗЕД 8703220000 та 8703230000), а також вантажівок з повною масою транспортних засобів від 5 до 20 т. (код УКТЗЕД 8704220000). Згідно з даними Державної митної служби, минулого року об'єм імпорту за цими категоріями становив 213,8 та 21 млн дол. США відповідно.

Окрім того, можуть бути введені обмеження на імпорт чорного металу, меблів, товарів легкої промисловості. Заборона на імпорт останньої групи товарів буде сприяти «більш повному завантаженню вітчизняних потужностей і опосередковано стимулювати розвиток сільськогосподарських

підприємств, які виробляють сировину».

У той же час, на думку експертів НАНУ, недоцільно вводити обмеження на унікальні російські товари. «Аналіз бази даних зовнішньої торгівлі за 2013 за товарними позиціями показує, що з РФ було імпортовано 184 унікальні товарні позиції, - говориться в документі. Це значить, що з жодною іншою країною такі товари торік не імпортувалися». Вартість такого імпорту становить понад 60% від загального показника «унікального» імпорту. І можливість швидкого його заміщення знаходиться в компетенції «Енергоатому».

Під категорію унікальності також потрапляють електрогенераторні уста-

Ілюстрація: товарооборот між Україною та Російською Федерацією скорочується вже більше трьох років, дані Державної фіскальної служби України

новки і плоский прокат з вуглецевої сталі. Крім того, не слід вводити обмеження на імпорт сировини, запасів яких в Україні недостатньо або вони відсутні взагалі. Йдеться про природний газ, коксівне вугілля, нафту та продукти її переробки. Дані групи товарів займають 62% від загального імпорту РФ в Україну.

За інформацією «Апострофа», підготовлений документ вже переданий в Кабінет міністрів на розгляд. Звідти вони попадуть на розгляд Міжвідомчої комісії з міжнародної торгівлі, яка має від 2 до 11 місяців на розгляд та погодження. Самі обмеження можуть застосовуватися на період від півроку до чотирьох років. Хоча б приблизну дату введення обмежень

в уряді назвати не змогли. «Ми працюємо над цим питанням», - заявив виданню «Апостроф» в.о. міністра економічного розвитку і торгівлі Анатолій Максютя.

Нагадаємо, 14 серпня Верховна Рада прийняла в цілому закон №4453а «Про санкції», який, за словами Прем'єр-міністра, стосуються лише держави-агресора, іноземних суб'єктів господарювання та діячів іноземної агентури, повідомляють «Экономические известия».

Глава Мін'юсту Павло Петренко зазначив, що на підставі прийнятого закону України планує ввести санкції проти 65 компаній і 176 фізичних осіб, в основному громадян Росії. «Закон створює правові механізми застосування як секторальних, так і персональних санкцій до осіб і країн, які підтримують окупацію України, виступають проти суверенітету і територіальної цілісності України, які фінансують і підтримують тероризм і сепаратизм», - сказав він, зазначивши, що уряд вже підготував пропозиції та повний пакет документів для РНБО.

«При цьому Кабмін ініціюватиме заборону на приватизацію держмайна особами, що потрапили під санкції, а також заборону для українських держорганів і держпідприємств на придбання товарів, які були виготовлені або реалізуються резидентами Росії. Крім того, уряд наполягатиме на санкціях у фінансовій сфері», - розповів міністр.

Питання введення

Україною санкцій проти країни-агресора давно назріло. «У України є і моральні зобов'язання вводити санкції проти РФ, - вважає Олександр Жолудь, старший аналітик Міжнародного центру перспективних досліджень. - Через військовий конфлікт в Україні, Євросоюз, США і ряд країн на ввели ряд санкцій проти ключових секторів російської економіки та окремих громадян. Україна таких санкцій поки не вводила, що виглядає досить дивно на тлі наших закликів до ЄС і Штатів щодо розширення і подальшого посилення економічних і політичних санкцій проти воєнничого північно-східного сусіда».

Опитані виданням експерти зійшлися в думці з приводу того, стосовно яких галузей в першу чергу варто застосувати санкції. Ярослав Жаліло, перший заступник директора Національного інституту стратегічних досліджень при Президенті України відзначає, що в Законі чітко сказано, що санкції можуть бути спрямовані на тих суб'єктів (незалежно від їх національної приналежності), діяльність яких несе загрозу національній безпеці країни: «Тому, в першу чергу (і це вже зроблено) санкції повинні торкнутися будь-яких форм військово-технічного співробітництва, тобто поставок товарів військового призначення та подвійного призначення в Російську Федерацію з України». Крім того, на його думку, санкції повинні стосуватися тих компаній і фінансових структур, діяльність

яких прямо пов'язана з фінансуванням терористичної діяльності в Україні.

Олег Соскін, директор Інституту трансформації суспільства назвав кілька інших першочергових напрямків і сфер реалізації Закону. Так, у фінансовій сфері - це дочка російських банків. Серед пріоритетів також вивчення російських компаній, які присутні на нашому ринку: «Особливу увагу слід приділити постачальникам товарів побутової хімії та продовольчих товарів, - деталізує Соскін. - Акції підприємств обленерго та облгазів, власники яких потрапляють під дію санкцій, необхідно повернути у власність держави».

На думку його, держава повинна зайняти жорстку позицію по відношенню до так званих «російських культурних центрів», які функціонують, зокрема, в Києві, Харкові, Одесі та Львові. «Російські консульства також необхідно ліквідувати, оскільки вони фактично являють агентурну мережу», - резюмує експерт.

Василь Юрчишин, директор економічних програм Центру Разумкова вважає, що не можна допустити, щоб наші поставки в Росію обернулися проти нас. Тому, обмеження в контексті військових поставок, на його думку, торкнуться, насамперед, продукції підприємств ВПК, таких як «Мотор Січ» та низки харківських заводів.



фото: прес-служба «Єврокар»

НЕ ЧАС ДЛЯ ЕКСПЕРИМЕНТІВ

На думку Федерації роботодавців України, вітчизняний автопром поки що не може дозволити собі перехід на повномасштабне виробництво автомобілів

За матеріалами Федерації роботодавців України

Україна поки що не може дозволити собі перехід на повномасштабне виробництво автомобілів. На цьому вже вкотре у своїх зверненнях до Уряду наголошує Федерація роботодавців України.

Мінфін прагне створити умови для збільшення локалізації виробництва автомобілів на території України. Для цього відомство пропонує внести зміни, які, по суті, запроваджують нові умови для автовиробників – кількість моделей за технологією крупноскладального виробництва має відповідати кількості моделей за технологією повномасштабного. Наразі автовиробники в Україні переважно працюють за технологією крупноскладального виробництва.

В ФРУ зауважують, що враховуючи реалії українського автомобільного ринку, перехід на повний цикл виробництва, призведе до значного скорочен-

ня податкових надходжень від цього сектору економіки. Вони просто будуть змушені зупинити свої заводи, згорнути інвестиційні проекти, і як наслідок, скоротити робочі місця. Як приклад, тільки підприємство «Єврокар», яке нині виробляє в Україні автомобілі «Skoda», вимушене буде скороти 1100 висококваліфікованих працівників на основному підприємстві та підприємствах-суміжниках.

Одне підприємство може ефективно виробляти за повним циклом тільки одну-три моделі автомобілів. Сьогодні в Україні таким чином виробляються тільки автівки бюджетного класу «В», а це до 15% ринку. Автомобілі, які збираються на умовах повномасштабного виробництва, здатні забезпечити не більше 2% асортименту продукції, що має попит на ринку. До того ж, повномасштабне виробництво економічно доцільно

тільки при обсягах більше 50 тисяч автомобілів на рік, що є просто фантастичним показником для українського автомобільного ринку.

Крім запровадження повномасштабного виробництва автомобілів, Уряд прагне збільшити надходження до бюджету, за рахунок скасування пільги на ввізні мито. В Мінфіні відзначають, що у 2013 році втрати від несплати ввізного мита склали 66,2 млн грн. Натомість в ФРУ наголошують, що автовиробники компенсують втрати від пільги на ввізні мито значними надходженнями від сплати податків. Тільки по одному ПАТ «Єврокар», за 7 місяців 2014 року, було сплачено майже 128 млн грн податків і зборів до бюджетів усіх рівнів та соціальних фондів.

ФРУ звертається до Уряду з проханням провести попередні консультації з автовиробниками перед запровадженням подібних новацій.



фото: kmu.gov.ua

ПОПРОСИЛИ НА ВИХІД

Федерація роботодавців України направила листа Віце-прем'єр-міністру України Володимиру Гройсману з пропозицією ліквідувати деякі контролюючі органи

За матеріалами Федерації роботодавців України

Федерація роботодавців України звернулася до Уряду з пропозицією ліквідувати деякі контролюючі органи. Про це йдеться у листі організації до Віце-прем'єр-міністра України Володимира Гройсмана.

До переліку ліквідованих контролюючих органів, з поміж інших, в ФРУ, пропонують включити Державну інспекцію з експлуатації електричних станцій і мереж, а також Державну інспекцію з енергетичного нагляду за режимами споживання електричної та теплової енергії.

Як зауважують в Федерації, зазначені інспекції не є центральними органами виконавчої влади, що реалізують державну політику у сфері нагляду та контролю в галузі електроенергетики. Вони здійснюють свої функції не на підставі закону, а відповідно до постанов, що суперечить низці законів України.

Тому слід передати контрольно-наглядові функції центральному органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у цій сфері.

Також, підкреслюють в ФРУ, в Україні досі діє такий контролюючий орган як Ветеринарна міліція з проведення карантинних ветеринарних перевірок. Ця структура організаційно підпорядковується МВС, функціонально – Держфітослужбі. Тобто одна сфера підлягає контролю двома відомствами. У зв'язку із цим, ФРУ пропонує визначитися з одним органом, до сфери компетенції якого належатиме перевірка цієї сфери нагляду.

Крім того, ФРУ наголошує на необхідності проведення Урядом моніторингу фактичного здійснення контрольно-наглядових повноважень такими структурами як: Інспекція державного портового нагляду морського рибного порту України, Інспекція дер-

жавного портового нагляду морського торгового порту України, а також Інспекція з питань підготовки та дипломування моряків.

За інформацією, яку ФРУ отримувала від суб'єктів господарювання, зазначені структури продовжують виконувати свої функції після їх реорганізації. Тому Федерація акцентує на необхідності передачі контрольних функцій цих інспекцій Інспекції з питань безпеки на об'єктах транспорту. Остання має бути створена в процесі впровадження реформи з оптимізації контрольно-наглядових органів.

Федерація роботодавців України також наголошує на тому, що має бути проведена інвентаризація не тільки контролюючих органів, а, перш за все, обсяг контролюючих функцій на предмет їх дублювання, а також визначення доцільності їх подальшого існування.

НОВІЙ РЕФОРМІ - НОВІ ПАРАДИГМИ

Федерація роботодавців України виступає проти запропонованої Мінсоцполітики реформи загальнодержавного соціального страхування, яка не тільки не вирішує старі проблеми, а й створює нові

За матеріалами Федерації роботодавців України

Федерація роботодавців України категорично не погоджується з урядовим варіантом реформування загальнодержавного соціального страхування. Реформи, прописані у відповідному законопроекті Міністерства соціальної політики, на думку аналітиків ФРУ не витримують жодної критики.

Складається враження, що єдиною реальною «реформою» цього проекту закону є перепідпорядкування трьох видів соціального страхування персонально Міністру соціальної політики, зазначають в ФРУ. Запропонований Міністерством документ не вирішує проблеми соціального страхування. В ньому збережені атавізми вже існуючої системи страхування, а саме: збереження видатків не страхового характеру, консервування виплати незастрахо-

ваним особам без сплати внесків, обов'язкове страхування цивільно-правових відносин, утримання за страхові кошти державних органів та держслужбовців, а також фінансування заходів політики зайнятості. До того ж роботодавець так і продовжує виконувати функції страховика і податкового агента. Натомість посилюється контролюючий тиск на роботодавця збоку системи.

Крім того, як зазначають в ФРУ, законопроект розроблявся Мінсоцполітики в односторонньому порядку, без будь-якого попереднього його обговорення з роботодавцями і профспілками.

На думку самих роботодавців, модернізація системи соціального страхування повинна складатися, зокрема:

1. зі зменшення розміру єдиного соціального внеску;

2. зменшення кількості та уніфікації статусу страхових фондів;
3. безумовного відокремлення страхових коштів від Держбюджету;
4. виключення контролюючих функцій соціального страхування по відношенню до роботодавців;
5. максимальної орієнтації системи страхування на забезпечення громадян страховими виплатами та ліквідації не страхових послуг.

Крім того, вважають в ФРУ, слід інституційно і функціонально розмежувати страхування на випадок безробіття та завдання політики зайнятості, пенсійного страхування та системи державних допомог.

В ФРУ також наголошують, що одним із ключових питань модернізації системи є ліквідація не страхових напрямків витрачання коштів. До таких

РЕФОРМА СИСТЕМИ ЗАГАЛЬНОДЕРЖАВНОГО СОЦІАЛЬНОГО СТРАХУВАННЯ

Що, на думку Федерації роботодавців України, потрібно зробити для реального та ефективного реформування системи



видатків на сьогодні належать:

1. в страхування з тимчасової втрати працездатності: придбання путівок на санаторно-курортне лікування; фінансування санаторію-профілакторію; позашкільне обслуговування; часткове фінансування спортивних шкіл.
2. в страхуванні на випадок безробіття: профпідготовка, перепідготовка та підвищення кваліфікації; видача ваучерів, громадські роботи, компенсація єдиного внеску; інформаційно-консультаційні послуги, профорієнтація; фінансування заходів визначених Законом України «Про зайнятість населення»; утримання органів служби зайнятості;
3. в страхуванні від нещасних випадків на виробництві: відшкодування пенсій по інвалідності; одноразові виплати у разі стійкої втрати працездатності.

Федерація роботодавців України наполягає на проведенні публічного діалогу, перш ніж приймати подібні важливі, не тільки для роботодавців, а й для всієї держави, реформи загальнодержавного соціального страхування.



фото: rada.gov.ua

ПОВЕРНУТИ П'ЯТДЕСЯТ

Федерація роботодавців України звернулася до керівництва Національного банку України з проханням повернутися до 50-відсоткового продажу валютних надходжень

За матеріалами Федерації роботодавців України

Національний банк України зобов'язав експортерів продавати 100% валютної виручки. Відповідна постанова правління НБУ №515 набрала чинності з 21 серпня 2014 року і має діяти до 21 листопада цього року. Таким чином, Нацбанк збільшив з 50% до 100% норму обов'язкового продажу на міжбанківській біржі виручки в іноземній валюті для резидентів України.

На думку Федерації роботодавців України, наша країна повернулася до 1998 року. Шістнадцять років тому Нацбанк визнав, що не має достатньо валютних резервів, щоб утримувати курс гривні. Він зобов'язав експортерів продавати майже всі валютні надходження за гривню.

У далекому 1998 експортери мали відразу продавати 75% надходжень, але вже за тиждень цю цифру зменшили до 50%. У такому вигляді

вона існувала довгі роки, аж доки в 2005 році обов'язковий продаж не скасували остаточно. Проте у 2012 році Нацбанк знову зобов'язав експортерів продавати 50%-ву частину валютної виручки, що одержується від продажу товарів за зовнішньоекономічними договорами.

В 2014 році, маючи серйозні проблеми з резервами, НБУ вирішив вдастися до вже перевіреного роками засобу впливу.

Рішення Нацбанку викликало обурення у експортоорієнтованих підприємств та провідних суб'єктів господарювання, які здійснюють модернізацію виробничих процесів на базі імпортованих високих технологій. Тому Федерація роботодавців України звернулася до Голови НБУ з проханням скасувати постанову №515 та повернутися до 50-відсоткового продажу валютних надходжень.

Виконуючи ж зазначену Постанову НБУ, підприємства-експортери, які виконують імпортні контракти та здійснюють розрахунки у валюті, для своєчасного виконання контрактних зобов'язань змушені будуть залучати кредитні кошти. подібна ситуація в складних умовах сьогодні надто обтяжливо, а нерідко і неможливо, констатують у Федерації роботодавців України.

Серед негативних наслідків від подібних нововведень Нацбанку ФРУ називають також зниження оподаткованого прибутку, зростання собівартості продукції, зниження конкурентоспроможності, скорочення експорту, а отже – зменшення обсягів виробництва та втрату ринків. Як наслідок, промисловці будуть вимушені скорочувати робочі місця.

Федерація закликає Нацбанк проводити зважену та обережну валютну політику.



фото: kmu.gov.ua

ЛОБІСТИ ПОТРЕБУЮТЬ ПРАВИЛ

Вітчизняний лобізм, який де-факто справляє потужний вплив на внутрішні процеси країни, де-юре для неї не існує. Бізнес та можновладці, здається, дозріли до рівних правил гри для всіх зацікавлених сторін. Залишилось лише пролобіювати відповідні зміни законодавства

Ольга Богатирчук

Монологи влади та бізнесу, які за дивною українською традицією називають «діалогами», повинні відійти в минуле, зайняти своє місце в музеї раритетів минулої епохи. Ми переконані в тому, що спілкування службовців владних кабінетів із власниками бізнесу повинне отримати нове дихання, новий зміст та нові правила. Останні, бажано, мають бути формальними та незмінними. В цьому матеріалі ми зібрали кращі, на нашу думку, світові практики взаємодії приватного та державного сектору. Таким чином ми сподіваємось внести свою лепту в сприянні цивілізованого діалогу між владою та бізнесом.

Український бізнес наразі активно шукає шляхи для легалізації цивілізованого лобізму в країні. Причини такого пошуку очевидні – для розвитку бізнесу та

правової держави сторонам необхідні якісні рішення та механізми їх розробки. Без таких розробок неможлива і боротьба з корупцією: прийняття прозорих, зважених та самодостатніх регуляторних документів неможливе без участі всіх сторін регулювання.

Що ж таке лобізм. В найбільш звичному розумінні – це скоординована практика обстоювання інтересів чи чинення тиску на законодавців і чиновників неурядовими організаціями, фінансово-промисловими групами чи етнічними спільнотами на користь того або іншого рішення. Лобізм також передбачає діяльність зацікавлених осіб, яка сприяє ухваленню органами влади тих або інших рішень, з використанням формальних і неформальних відносин в органах влади. Передусім йдеться про захист інтересів не якоїсь окремої компанії, а цілої

галузі. Іноді асоціюється з корупцією і нелегальними методами впливу на прийняття рішень урядовими структурами, хоча лобізм не обов'язково передбачає підкуп державних працівників. Представники зацікавлених груп називаються лобістами, а їх групи лобі.

Для ефективного функціонування інституту лобізму, на думку експертів, необхідна наявність наступних факторів. Перш за все, це реально працюючі демократичні інститути. По-друге, економічна та політична стабільність. По-третє, повна свобода засобів масової інформації, які можуть стати майданчиком для обговорення новацій для представників всіх точок зору. І, останнє, ефективний (цивілізований?) лобізм неможливий без розвиненого громадянського суспільства, яке зацікавлене в зваженому та всебічному розгляді при прийнятті важливих

рішень.

Досвід багатьох країн світу, де унормований інститут лобізму, свідчить, що лобіювання є дієвим інструментом забезпечення ефективної взаємодії між громадянами, суб'єктами господарювання, інститутами громадянського суспільства та органами державної влади. Лобізм виконує дві головні функції: приймає участь у формуванні державної політики і забезпечує контроль за виконанням останньої. Крім того, лобізм забезпечує мінімізацію корупційних ризиків.

Виникнення інституту лобізму пов'язане зі становленням конституційно-правових засад демократії Сполучених Штатів Америки, де лобізм має найширше законодавче поле для своєї діяльності в світі. Згідно з федеральним законодавством, предметом лобіювання можуть бути:

- Федеральне законодавство та адміністративні акти;
- Регламенти, виконавчі накази та програми;
- Контракти, кредити, дотації, дозволи та ліцензії;
- Акти про призначення на посади;
- Законодавство суб'єктів федерації;
- Рішення вищих судових інстанцій.

Саме можливість впливу на зміст судових рішень прецедентного змісту через направлення

«записок друзів суду», ЗМІ, організацію масових акцій щодо підтримки чи заперечення окремого рішення, і є важливим індикатором сталості демократичних інститутів цієї країни, а також розвитку громадянського суспільства. «Записки друзів суду» - це звернення до вищих судових інстанцій особою, що не бере участі в справі, та яка звертає увагу суду вищої інстанції на необхідність перегляду рішення суду нижчої інстанції

Суб'єктами лобіювання у США є лобісти, лобістські фірми, юридичні контори, компанії які спеціалізуються на government relations (GR), public affairs (PA) та public relations (PR), якщо вони зареєстровані відносно до законодавства про лобіювання.

Об'єктами лобіювання виступають органи законодавчої, виконавчої й судової влади, а також легіслатури штатів та органи місцевого самоврядування.

Лобізм регулюється низкою законодавчих актів, головною з яких вважається перша поправка до Конституції США. Вона гарантує громадянам право на звернення до органів влади з петиціями про задоволення скарг.

Базовим законодавчим актом для галузі є Федеральний закон «Про відкритість лобіювання». Він визначає правові основи лобіювання, порядок реєстрації, звітування та оподаткування суб'єктів лобіювання. Цей закон визначає: понятійний апарат - 20 термінів

і визначень; перелік відомостей, обов'язкових для зазначення лобістом в реєстраційному документі; терміни звітів лобістів; перелік обов'язкових відомостей, що повинні міститись в звітах лобістів; перелік обов'язків лобістів та лобістських компаній; розміри штрафу за порушення норм лобістської діяльності.

Згідно вказаного закону, лобіст - це особа, найнята клієнтом за фінансову або іншу винагороду для надання послуг, що включають більш ніж один лобістський контракт. Лобіст займається даним видом діяльності не менше, ніж 20% свого робочого часу і отримує не менше 5 тис дол. США від одного клієнта упродовж 6 місяців. Для юридичної особи мінімальний розмір доходів від лобізму має становити 20 000 дол. США за 6 місяців.

За порушення законодавства у сфері лобізму закон передбачає штраф (5 000 дол. США), або тюремне ув'язнення на термін до 12 місяців (можливе також одночасне застосування і штрафу і ув'язнення). В крайніх випадках закон допускає позбавлення права займатись лобістською діяльністю впродовж 3 років.

Федеральний акт «Про лобіювання недержавними громадськими організаціями» від 1976 р., який у 1990 р. був деталізований Положенням Податкової адміністрації США про лобіювання, обмежує права благодійних організацій займатись лобізмом. Він надає таким організаціям право витратити на пряму лобістську



діяльність не більше 20% від отриманих коштів.

Окрім того, лобізм регулюється «Стандартами етичної поведінки для службовців органів виконавчої влади» (прийнятий в 1977 році) та Федеральним актом етичної поведінки державного службовця. Ці акти забороняють посадовим особам законодавчої і виконавчої влади займатись лобіюванням впродовж року після припинення своїх владних повноважень. Також вказаним посадовим особам забороняється мати будь-які справи з діючими посадовими особами з питань, якими вони зай-

Мистецтво: картина Ліборіо Проспері «Лобі в Палаті громад» чи не найкраще ілюструє давні традиції лобізму у Сполученому королівстві. Полотно було написане в далекому 1886 році. Зберігається в Національній портретній галерії в Лондоні

мались раніше.

Посадові особи, які здійснювали загальний нагляд за підписанням контрактів з боку держави, не мають права надавати послуги з лобіювання в сфері, в якій були заключні контракти, впродовж двох років з моменту звільнення. Посадові особи, які особисто брали участь в переговорах і підписанні контрактів від імені держави, довічно не мають права займатись лобістською діяльністю в даній сфері. Державні службовці під час перебування на посаді не мають права отримувати плату за написання статей,

оголошення промов та здійснення будь-якої публічної діяльності, навіть не пов'язаної з їхніми службовими обов'язками.

Схожий документ прийнято і для конгресменів. Згідно з Кодексом етичної поведінки конгресменів (1978 року прийняття), їм забороняється займатись лобіюванням протягом 1 року з моменту припинення своїх повноважень, а також мати справу з посадовими особами з питань, якими дана особа займалася перебуваючи на державній службі. Дія кодексів розповсюджується як на членів Конгресу, так і на

	США	Великобританія	Україна
Предмети та об'єкти Лобіювання	<ul style="list-style-type: none"> Федеральне законодавство та адміністративні акти; Регламенти, виконавчі накази та програми; Контракти, кредити, дотації, дозволи та ліцензії; Акти про призначення на посади; Законодавство суб'єктів федерації; Рішення вищих судових інстанцій. Об'єкти: органи законодавчої, виконавчої й судової влади, легіслатури штатів та органи місцевого самоврядування. 	Правові акти парламенту, уряду та урядових установ	Останнім запропонованим законопроектом предметом лобіювання визначаються: <ul style="list-style-type: none"> Верховна Рада, Адміністрація Президента України, Кабінет Міністрів України, Міністерства, Сільські, міські, районні, обласні ради, Президент України, Народні депутати, Прем'єр Міністр, Віце-Прем'єр
Існування Лобізму	У США найширше регуляторне поле лобіювання в світі. Лобісти аргументують свою діяльність законом (The First Amendment), який надає їм право свободи слова, та надає їм право займатися лобізмом.	Великобританія є країною з одним з найліберальніших підходів до питань лобізму. У Великобританії немає окремого закону про лобістську діяльність. Лобістська діяльність регулюється безліччю законів і кодексів, що визначають правила взаємин держслужбовців з групами інтересів.	Офіційно в Україні немає жодного законодавчого акту, що регулює діяльність лобістів, однак, саме явище більш ніж розповсюджене. За оцінками експертів, 70% всіх законодавчих актів, прийнятих 2013 року, містили лобістську складову.
Суб'єкти Лобізму	Фізичні та юридичні особи, які спеціалізуються на government relations (GR), public affairs (PA) та public relations (PR), якщо вони зареєстровані відпо-відно до законодавства про лобіювання. Лобістська діяльність суб'єктів, не внесених до спеціального реєстру вважається незаконною та може бути покарана штрафом або тюремним ув'язненням.	Лобісти та лобістські об'єднання, які мають статус як фізичних, так і юридичних осіб.	Згідно з останнім запропонованим законопроектом, лобістами можуть стати фізичні та юридичні особи які отримали право займатися лобістською діяльністю. Фізична особа може стати лобістом, якщо вона: <ul style="list-style-type: none"> зареєстрована як підприємець; має вищу освіту та володіє державною мовою. Юридична особа може стати лобістом, якщо вона: <ul style="list-style-type: none"> зареєстрована в Україні як суб'єкт підприємницької діяльності, в будь-якої організаційно-правовій формі, окрім публічного акціонерного товариства; створена виключно резидентами України. Державна реєстрація лобістів здійснюється Міністерством юстиції.
Вимоги до Лобістів, та їх Права	Права Лобістів: <ul style="list-style-type: none"> громадянам гарантується право на звернення до органів влади з петиціями про задоволення скарг; здійснення лобіювання на території США на користь іноземних інтересів; федеральне законодавство чітко визначає правові категорії лобіювання, порядок ресестрації, звітування та оподаткування суб'єктів лобіювання. лобістам гарантується можливість направлення так званих «записок друзів суду» до вищих судових інстанцій при розгляді ними поточних судових справ. Вимоги до Лобістів та заборони: <ul style="list-style-type: none"> обмеження фінансових надходжень приватних осіб та комітетів політичної дії, через які йшли гроші суб'єктів лобіювання до виборчих фондів кандидатів на виборні посади. встановлено відсоток бюджету недержавних громадських та дослідницьких організацій, який може бути призначений для лобіювання. забороняється займатися лобіюванням державним службовцям протягом 1 року з моменту припинення своїх повноважень, а також мати справу з посадовими особами з питань, якими дана особа займалася перебуваючи на державній службі. 	Згідно з національним законодавством: <ul style="list-style-type: none"> Члени Парламенту вважають прозорість найважливішим критерієм діяльності лобіста; всі лобісти зобов'язані бути етичними та керуватися законами Сполученого королівства; члени Парламенту повинні повідомляти про свої інтереси у спеціальний реєстр; у випадку конфлікту інтересів, член Парламенту повинен керуватись інтересами суспільства, а не своїми власними; членам Парламенту забороняється отримувати винагороду від зацікавлених осіб за свою роботу в законодавчому органі; членам Парламенту також забороняється виносити на обговорення проблеми, що зачіпають декларований ними інтерес, проте вони можуть брати участь в їх обговоренні, оголосивши при цьому свою зацікавленість. 	Останній переставлений законопроект висуває до лобістів наступні вимоги: <ul style="list-style-type: none"> лобіст має право представляти законні інтереси замовника; лобіст має право звертатися до органів державного правління, органів місцевого самоврядування тощо задля отримання будь-якої інформації, окрім інформації з обмеженим доступом; лобіст має право організувати публічні заходи; лобіст має право брати участь в розробці проектів нормативно-правових актів; лобісти повинні дотримуватись Конституції України та чинних законів України; лобісти зобов'язані надавати лише достовірну інформацію.



працівників його апарату.

Крім вказаних документів, лобізм у Сполучених штатах регулюється:

- Федеральним актом «Про реєстрацію зарубіжних фірм» від 1938 року, який регламентує порядок здійснення лобіювання на території США на користь іноземних інтересів;
- Федеральним актом «Про федеральні виборчі кампанії» від 1971 року з поправками від 1974 та 1976 рр., який обмежує фінансові надходження приватних осіб та комітетів політичної дії, через які йшли гроші суб'єктів лобіювання до виборчих фондів кандидатів на виборні посади.
- Федеральний

актом «Чесного лідерства і відкритої влади» від 2007 року, який конкретизував форми контактування представників влади з лобістами та лобістськими об'єднаннями з метою мінімізації корупційних ризиків під час здійснення лобіювання;

- статтями 4911 і 162(e) Податково-го кодексу США від 1986 року, які визначають поряд-док оподаткування суб'єктів лобіювання;
- Рішенням Верховного Суду США від 1990 року, яке визначає порядок направлення суб'єктами лобіювання так званих «записок друзів суду» до вищих судових інстанцій при розгляді ними поточних судових справ.

На фото: мітинги та маніфестації вважаються одними з найбільш ефективних публічних інструментів лобістів у США та Канаді

Іншою великою країною з одним з найліберальніших підходів до питань лобізму є Великобританія. Традиційно для країни, тут немає окремого закону про лобістську діяльність. Вона регулюється безліччю законів і кодексів, що визначають правила взаємин держслужбовців з групами інтересів (основний документ - Civil Service Code, на основі його кожен департамент приймає свій Management Code). Варто відзначити, що ці нормативні акти, як правило, регулюють поведінку та фінансові інтереси самих членів парламенту, а не зацікавлених груп тиску.

Предметом лобіювання є правові акти парламенту, уряду та урядових установ. Суб'єктом

лобіювання - лобісти та лобістські об'єднання, які мають статус як фізичних, так і юридичних осіб. Об'єктами лобіювання виступають парламент та органи виконавчої влади. На практиці ж основним об'єктом лобіювання виступає саме діяльність уряду і урядових установ, а також її результати - урядові нормативно-правові акти. Вищий законодавчий орган країни рідко коли стає ціллію лобістських груп.

Усім без виключення членам Парламенту Великобританії закон висуває наступні вимоги. Членам Парламенту дозволяється бути зайнятими в незв'язаних з їх парламентськими посадовими обов'язками роботах. Комітет зі стандартів публічної сфери навіть заохочує таку зайнятість, бо це дозволяє законодавцям залишатися обізнаними про реальні проблеми суспільства.

В країні діє принцип «no paid advocacy rule»: член Парламенту не повинен отримувати матеріальну винагороду від зацікавлених осіб за свою роботу в парламенті - голосування, парламентський запит, зняття пропозиції з обговорення, внесення законопроекту, внесення або зняття з обговорення поправок до законодавчих пропозицій, а також за спроби переконати своїх колег чи міністрів вчинити будь-які з перерахованих вище дій. Членам Парламенту, тим не менш, дозволяється давати платні консультації.

Членам Парламенту також забороняється виносити на обгово-

рення проблеми, що зачіпають декларований ними інтерес, проте вони можуть брати участь в їх обговоренні, оголосивши при цьому свою зацікавленість у цьому питанні. Крім того, члени Парламенту повинні повідомляти про свої інтереси, шляхом внесення їх спеціального реєстру, який щорічно публікується (Register of Interests). При виникненні конфлікту між своїми особистими інтересами і суспільними інтересами член Парламенту повинен орієнтуватися на інтерес суспільства. Звичайно ж, члени Парламенту повинні розкривати інформацію про отримані грошові винагороди за послуги, пов'язані з парламентською роботою, а також надавати контракти про надання цих послуг в Register of Interests.

Канадське регулювання лобістської діяльності, як це не дивно, близьке до американської, а не англійської традиції, хоча має ряд своїх особливостей. Наприклад, згідно з основним документом, що регулює лобістську діяльність в Канаді, «Законом про реєстрацію лобістів» від 1988 року, лобісти не зобов'язані розкривати обсяг фінансових коштів, витрачених на лобістську діяльність. Також відсутні будь-які обмеження на заняття бізнесом звільнених держслужбовців, які займали високі посади. Також у країні відсутній кодекс поведінки для членів парламенту, який зобов'язував би їх розкривати свої інтереси, встановлював обмеження для них на отримання

подарунків, тощо.

Ще однією особливістю національного законодавства про реєстрацію лобістів є детальна регламентація санкцій за порушення закону. Приміром, передбачається, що кожна фізична особа, яка порушила закон і була визнана винною, може бути покарана штрафом від 25 до 100 тисяч доларів, тюремним ув'язненням на термін від 6 місяців до 2-х років, або і штрафом і ув'язненням одночасно.

Згідно з національним законодавством методом лобіювання є нормативно-правові акти парламенту, уряду та урядових установ. Суб'єктами лобіювання - лобісти та лобістські об'єднання, які мають статус як фізичних, так і юридичних осіб. Лобістом, відповідно до Акта «Про реєстрацію лобістів», може бути будь-яка особа, яка за винагороду від імені будь-якої іншої особи або організації бере на себе зобов'язання впливати на процес прийняття нормативно-правових актів, а також організувати зустрічі державного службовця з будь-якою іншою компетентною особою.

Об'єктами лобіювання є нормотворча діяльність виконавчої та законодавчої гілок влади. Водночас, парламентська система Канади побудована за Вестмінстерською моделлю - члени Уряду є одночасно членами парламенту, що сприяє зміщенню центру лобіювання до парламенту.

Основними нормативно-



фото: rada.gov.ua

правовими актами, що регулюють діяльність галузі є згаданий вище Акт «Про реєстрацію лобістів» від 1989 року, який визначив засади реєстрування лобістів, що значно спростило формальну процедуру доступу зацікавлених осіб до процесу прийняття нормативно-правових актів; Кодекс поведінки лобістів від 1995 року, який закріплює морально-етичні правила поведінки осіб, які здійснюють лобіювання; та Акти про Парламент і Регламент Парламенту, які мають вичерпний перелік правил і рекомендацій, що стосуються діяльності парламентаря під час залучення його до лобістської діяльності. Порушення законодавства про лобіювання тягне за собою кримінальну та конституційну

відповідальність.

В Німеччині також лобізм є легалізованим видом діяльності і вважається нормою. Предметом лобіювання, згідно з національним законодавством є нормативно-правові акти парламенту та органів виконавчої влади. Суб'єктами лобіювання в Німеччині виступають виключно юридичні особи, які мають статус об'єднань, спілок та організацій. За різними оцінками, їх кількість тільки у західних землях, коливається від 4 до 5 тисяч. За даними німецького жур-налу «Шпігель» на одного депутата парламенту приходить близько 20 лобістів.

Об'єктами лобіювання є правотворча діяльність парламенту та органів

На фото: незважаючи на відсутність законодавчого регулювання, вітчизняний лобізм доволі комфортно почуває себе під куполом Верховної ради

виконавчої влади Німеччини. Значущість діяльності уряду й адміністрацій різного рівня нині неухильно зростає – приблизно три чверті федеральних законів, що приймаються, ґрунтуються на проектах, підготовлених в уряді, що зробило саме виконавчу владу переважним об'єктом лобіювання.

У Франції лобістська діяльність довгий час була поза законом, оскільки вважалося, що уряд повинен відстоювати лише загальнонаціональні цілі. Лише з початку 1980-х років до легітимного лобіювання інтересів серед законодавців з'явився інтерес. Однак законодавче регулювання інституту лобізму відсутнє і досі.

Традиційно предметом лобіювання є нормативно-правові акти парламенту та органів виконавчої влади. Суб'єктами лобіювання виступають виключно юридичні особи, які мають статус корпоративних груп, сформованих за професійною, віковою або іншими ознаками. Об'єктами лобіювання у Франції є правотворча діяльність парламенту, уряду та урядових установ. Органи виконавчої влади піддані значно більшому лобістському впливу ніж парламент, оскільки у законопроектній роботі перевага належить не законодавчому органу, а урядовим установам. Зокрема, співвідношення прийнятих законодавчих ініціатив, між парламентом та урядом складає один до десяти.

Хоча інститут лобізму в Литві був узаконений раніше, ніж в Польщі, проте його функціонування та проблеми спільні для обох країн. Як в Литві, так і в Польщі предмет лобіювання та його суб'єктний склад є фактично ідентичними. Предметом лобіювання, згідно з національним законодавством, є законодавчі та регуляторні правові акти органів державної влади.

Суб'єктами лобіювання – фізичні та юридичні особи. В Литві – вони мають бути зареєстровані у встановленому законом порядку в Реєстрі лобістів, а в Польщі – здійснюють лобіювання на підставі укладеної із замовниками лобістських послуг цивільної угоди. Дещо, правда, відрізняються

об'єкти лобіювання в значених країнах. Наприклад, об'єкт лобіювання в Польщі – правотворча діяльність органів державної влади; а у Литві – законотворча діяльність парламенту.

Для України цікавими є проблеми легітимізації інституту лобіювання, з якими стикнулись ці країни Східної Європи. По-перше, існує високий рівень негативних стереотипних уявлень про лобіювання, яке суттєво стримує його професіоналізацію та широке залучення інститутів громадянського суспільства до здійснення лобістської діяльності. По-друге, лобісти скаржаться на не об'єктивне висвітлення медіа інформації про лобіювання, яке перешкоджає його суспільній легітимізації. Більшість журналістів, за словами експертів, подають інформацію вибірково – у контексті скандалів щодо хабарництва та політичної корупції. По-третє, традиційно для країн соціалістичного табору, спостерігається надзвичайно низький рівень довіри громадян до органів державної влади та досить високий рівень правового нігілізму у суспільстві, які нівелюють ефективність законодавства про лобіювання. По-четверте, зацікавлені сторони активно лобіюють «косметичне» врегулювання цього виду діяльності, що вже призвело до фрагментарної (та доволі «гнучкої») законодавчої бази лобізму.

Лобіювання в Україні розгортається в правовому полі, що не має чіткої

структури. Як наслідок, лобізм, в абсолютній більшості випадках, працює над питаннями, пов'язаними з розподілом і перерозподілом економічних ресурсів, фінансових потоків та власності. Експерти впевнені, що 70% законів, прийнятих у 2013 році, містили в собі елементи «корупційного лобізму».

Логічним є те, що великий бізнес почав шукати цивілізованих «точок доступу» до прийняття рішень, яке дозволило б вирішити багато наболілих проблем різноманітних галузей та секторів економіки. Бізнесу відверто набридла відсутність легітимних та прозорих форм впливу на владні установи, яка створює умови для неоднозначних, спірних, а, у деяких випадках, і шкідливих для національних інтересів, політико-правових рішень. Наприклад, найбільш поширена в Україні практика проведення в парламент «своїх» депутатів – вбудованих лобістів – жодним чином не регулюється законодавчо.

Незважаючи на те, що перші спроби впорядкувати лобізм в Україні мали місце ще в 1999 році, жоден з проектів законів так не пройшов і першого читання. Запит же бізнесу на відкритий діалог з державою зростає з кожним роком. Влада і бізнес приречені на постійну гру на одному полі. І вкрай важливо, щоб ця гра йшла за правилами, чинними для обох сторін. Важливо зрозуміти, що перемога в цій грі перемога однієї із сторін, безумовно приведе до поразки обох.



фото: rkr.in.ua

КРАСЗ ПРОДОВЖУЄ РОБОТУ В УКРАЇНІ

КРАСЗ, що входить до групи компаній «АІС», спростував інформацію про припинення свого існування і перенесення виробництва автомобілів в Казахстан. Про це повідомили в прес-службі компанії.

«Офіційно заявляємо, що опублікована інформація недостовірна спрямована на дискредитацію українського виробника і є частиною великої антиукраїнської пропаганди, яка масово ведеться представниками «п'ятої колони» в нашій країні», - повідомили в КРАСЗ.

В КРАСЗ повідомили, що починаючи з другого кварталу 2014 ситуація

на автомобільному ринку докорінно змінилася. «Зрештою до літа на 70% -80% впало і автомобільне виробництво. При такій маленькій ємності авторынку (на рівні 5-6 тис. машин) і за відсутності держпідтримки економіка внутрішнього виробництва в Україні перестала бути конкурентною і рентабельною», - заявили в КРАСЗ.

У зв'язку з цим керівництвом заводу було прийнято рішення тимчасово призупинити виробництво автомобілів Geely, SsangYong на КРАСЗ. Зараз вони імпортуються в Україну в готовому вигляді.



фото: autokraz.com.ua

АВТОКРАЗ НАРОЩУЄ ВИРОБНИЦТВО

ПАТ «АвтоКРАЗ», єдиний в Україні виробник великовантажних автомобілів, в січні-серпня 2014 випустив 733 автомобілі, що на 38,8% більше, ніж за аналогічний період 2013 року.

Як наголошується в прес-релізі підприємства, із загальної кількості виробленої за вісім місяців продукції 24% виготовлено для внутрішнього ринку, 34% - для країн СНД, 42% - для далекого зарубіжжя. Кількість відвантажених автомобілів за цей період склало 703 одиниці, що на 38,4% більше, ніж за вісім місяців минулого року.

Згідно з повідомленням, у серпні з головного конвеєра «АвтоКРАЗу» зійшло 123 автомобіля - на 22% більше, ніж у серпні минулого року, і трохи менше (на 6 од.), ніж у липні поточного року. У загальному обсязі їх випуску частка шасі склала 30%, бортових - 45%, самоскидів - 14%, тягачів - 10%, спецтехніки - 1%.

«Перед трудовим колективом КРАЗа стоїть завдання не зменшувати темпи виробництва», - наголошується в прес-релізі.

«АвтоКРАЗ» випускає 33 базові моделі, більше 260 модифікацій вантажівок.



фото: akab.kz

КАЗАХСТАН ПРИПИНЯЄ ВИРОБНИЦТВО ZAZ

Група автомобільних компаній Allur Auto заявляє про припинення виробництва українських автомобілів ZAZ.

Як повідомляє прес-служба групи, виробництво моделі Chance (аналог українського Lanos) зупинено у зв'язку з введенням нових норм технічного регламенту, які набирають чинності з 1 січня 2015 року, а також через нестабільну ситуацію на території України.

В кінці третього кварталу 2014 буде зібрано останній машинокомплект. Але запасні частини на автомобілі будуть поставлятися до

тих пір, поки на них буде попит.

У зв'язку зі ситуацією, що склалася, компанія не планує скорочувати робочі місця, а фахівці, задіяні на виробництві автомобілів Chance будуть переміщені на ділянки виробництва SsangYong і Peugeot, сказано в повідомленні компанії.

Цього року підприємство випустило 125 автомобілів Chance, а в 2013 році було вироблено 1976 одиниць.

«Зараз компанія AllurAuto проводить фінальні переговори з альтернативним ZAZ брендом в тому ж ціновому сегменті», - заявив президент ГК.



фото: avtosreda.ru

ІМПОРТ АВТО СКОРОЧУЄТЬСЯ П'ЯТИЙ МІСЯЦЬ ПОСПІЛЬ

За шість місяців поточного року в Україну було імпортовано 34 532 легкових автомобіля. Це найнижчий підсумок півріччя за останні п'ять років. Порівняно з аналогічним періодом минулого року обсяг ввезення в країну легкових авто впав майже в 2,7 разу. Митна вартість такого імпорту становить 694,8 мільйонів доларів США, що в 2,2 разу менше ніж за період січень-червень 2013 року.

У рейтингу країн-постачальників лідерство в першому півріччі належало Японії. З Країни висхідного сонця в Україну було імпортовано 5 793 легкових автомобіля

на суму 153,4 мільйонів доларів США.

На другому місці Німеччина, з якої було ввезено 3 370 л.а. Митна вартість імпорту з ФРН склала 114,7 мільйонів доларів США.

Замикає трійку лідерів Російська Федерація. За півроку з Росії в Україну було ввезено 2 749 легкових на 28 мільйонів доларів.

Найпопулярнішими авто в імпорті звітного періоду були автомобілі з дизельними двигунами об'ємом від 1,5 до 2,5 літрів, які склали п'яту частину від загального обсягу імпорту, повідомляє «Укравтопром».



фото: autoua.net

ПАДІННЯ АВТОВИРОБНИЦТВА В УКРАЇНІ ПРОДОВЖИЛОСЬ

За даними асоціації «Укравтопром», в серпні в Україні продовжилось падіння автовиробництва. Всього на українських заводах було вироблено 436 автотранспортних засобів, проти 555 шт. в липні (-21%) і 5 783 шт. в серпні минулого року.

Серпневий показник виробництва легкових автомобілів – 189 шт., що на 45% менше липневого результату і майже в 28 разів нижче аналогічного показника минулого року. Комерційних автомобілів в серпні було вироблено такої ж кількості, як і в попередньому місяці – 153 шт., проте на 44% менше ніж торік. Виробники автобусів закінчили

місяць з показником 94 машини і таким чином покращили свій липневий результат на 59%, але при цьому відставання від серпня 2013 становило 61 відсоток.

За січень – серпень було вироблено 24 816 одиниць техніки, що на 15% менше аналогічного результату минулого року. Випуск легкових автомобілів за цей період зменшився на 13% до 23 093 шт.

Виробництво комерційних авто продемонструвало падіння на 3 відсотки до 1 131 автомобілів. Автобусне виробництво знизилось на 55% до 592 одиниць.



фото: rkr.in.ua

ЗАЗ АДАПТУЄТЬСЯ ДО НОВИХ ЕКОНОМІЧНИХ УМОВ

Запорізький автомобілебудівний завод адаптується до складних економічних умов в Україні і скорочує виробництво в липні-серпні поточного року, повідомляє прес-служба компанії.

Останнім часом у ряді видань стала з'являтися інформація про стан справ на підприємстві, яка, на думку прес-служби, не має нічого спільного з реальністю.

Прес-служба заводу повідомляє, що повідомлення про зупинку виробництва, припинення існування заводу в найближчі місяці і масові скорочення пер-

соналу, не відповідають дійсності.

Прес-служба вважає за необхідне повідомити, що в даний момент на Запорізькому автомобільному заводі виробництво автомобілів і автобусної техніки практично зупинено по ряду причин, які в сучасних умовах диктуються ринком.

Наразі корегує виробничі плани, у зв'язку з несприятливою ситуацією в економіці країни. Зупинка конвеєру, запевняють на заводі, є звичайною практикою світових автовиробників, направленою на оптимізацію виробництва.



РОСІЙСЬКИЙ РИНОК ПРОДОВЖУЄ ПАДІННЯ

Продажі легкових легких комерційних автомобілів в Росії за вісім місяців 2014 року впали на 12,1% - до 1,582 мільйона одиниць, повідомила Асоціація європейського бізнесу (АЄБ). Продажі в серпні впали на 25,8% - до 172,015 тисячі одиниць.

«Август був ще одним важким місяцем для продажів автомобілів, хоча це навряд чи здивувало когось у індустрії. Недавно оголошена державна програма по утилізації і трейд-ін автомобілів вселила надію, що падіння ринку може бути зупинено. Чи буде це так чи ні, залежить від того, як швидко

ця програма буде запущена з тим, щоб учасники ринку змогли нею скористатися», - сказав голова комітету автовиробників АЄБ Йорг Шрайбер.

За даними Асоціації європейського бізнесу, найбільш продаваними в серпні стали автомобілі Lada (26,5 тис штук, зниження на 32%), Kia (13,6 тис штук, зниження на 20%), Hyundai (13,4 тисячі, зниження на 6%), Toyota (12,7 тисячі, зниження на 8%). Замикає п'ятірку лідерів Renault (12,4 тисячі, зниження на 18%).

Нагадаємо, програма утилізації була відновлена урядом РФ з 1 вересня поточного року.



ВИРОБНИЦТВО АВТОМОБІЛІВ В РОСІЇ СКОРОЧУЄТЬСЯ

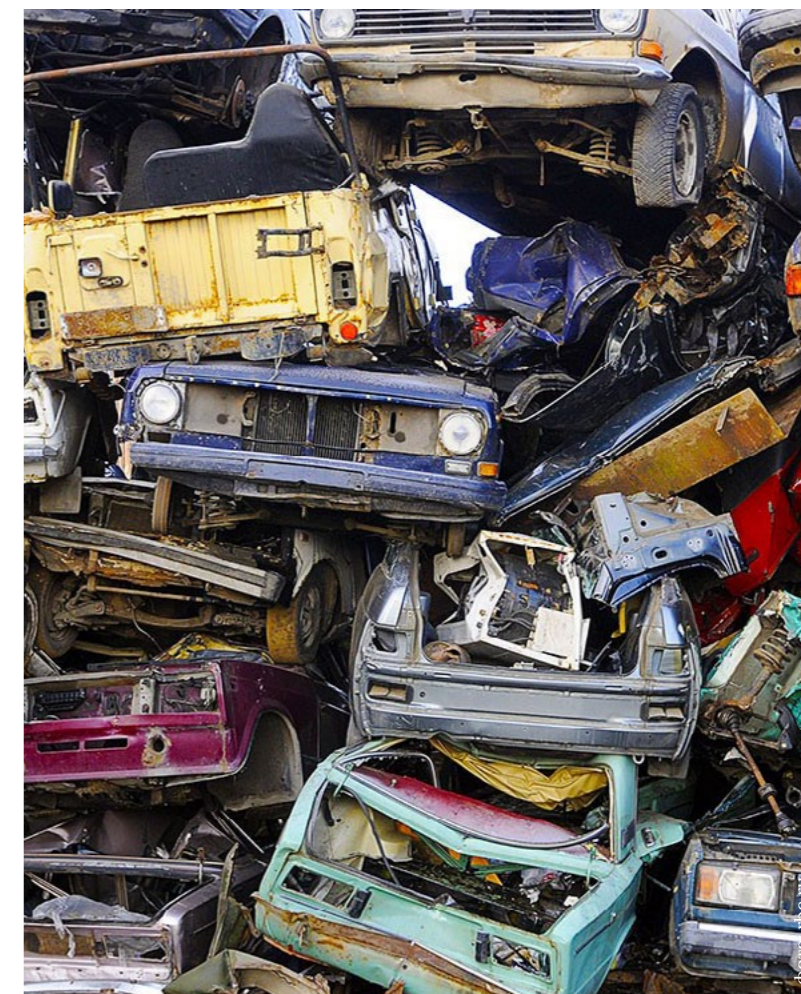
Виробництво легкових автомобілів в Росії за сім місяців 2014 року знизлося на 0,7% порівняно з аналогічним періодом минулого року - до 1,1 млн шт., йдеться в повідомленні Федеральної служби державної статистики Росії (Росстат).

За січень - липень в Росії було вироблено 86 900 вантажівок, що на 20,1% менше, ніж роком раніше. Виробництво автобусів за цей період знизлося на 24,2% до 21 900 одиниць.

При цьому виробництво легкових машин в липні 2014 знизлося на 6,9% в порівнянні з тим же місяцем 2013 року.

Виробництво вантажних автомобілів в липні скоротилося на 5,3% порівняно з липнем минулого року, а виробництво автобусів в цьому місяці зросла на 8,7%. Абсолютних цифр Росстат не наводить.

Нагадаємо, що, за підсумками восьми місяців поточного року, в Російській Федерації зафіксований 12-відсотковий спад продажів на автомобільному ринку. Більшість автомобільних заводів країни оголосили про скорочення виробництва, а деякі, наприклад, «АвтоВАЗ» і про вивільнення співробітників.



У РОСІЇ ПЕРЕЗАПУСТИЛИ ПРОГРАМУ УТИЛІЗАЦІЇ АВТО

З 1 вересня в Росії почала діяти перезапущена програма утилізації автомобілів, на реалізацію якої уряд заклав фінансування в обсязі 10 млрд рублів.

Згідно з програмою, фізичні або юридичні особи зможуть отримати знижку в діапазоні 50-350 тис. руб. на будь-який автомобіль російського складання, включаючи вантажівки і автобуси. Цей захід для підтримки попиту на нові машини та стимулювання авторинку діятиме до кінця року.

Міністр промисловості і торгівлі РФ Денис Мантуров повідомив, що в рамках програ-

ми передбачається реалізувати до кінця року більше 170 тис. автомобілів різних класів. «Ми не ставимо також і різниці між фізичними і юридичними особами», - звертав особливу увагу глава Мінпромторгу.

Необхідні кошти будуть виділені за рахунок перерозподілу наявних лімітів Мінпромторгу за іншими програмами, сказав Мантуров, не розкривши подробиць.

Програма утилізації відновлена на прохання автовиробників країни, зокрема «Групи ГАЗ», які не вдалось самостійно справитись за падінням попиту.



фото: tsn.ua

«АВТОВАЗ» СКОРОЧУЄ ВИРОБНИЦТВО

«АвтоВАЗ» має намір протягом наступних трьох місяців скоротити виробництво машин на 25 тис. одиниць, повідомляє «Укравтопром».

«Внаслідок скорочення продажів всіх автомобілів на російському ринку і для кращого управління рівнем запасів «АвтоВАЗ» прийняв рішення про скорочення виробництва автомобілів Lada в вересні, жовтні і листопаді в цілому на 25 тис. одиниць», – йдеться в повідомленні.

При цьому виробник зазначив, що всі співробітники підприємства як і раніше

будуть трудитися повний робочий день при збереженні повної зарплати. Вони зосередяться на вивченні систем якості, стандартизованих процесів роботи, а також на інших нових методиках і технологіях.

Нагадаємо, що в липні на російському ринку було реалізовано 28 тис. автомобілів марки Lada, що на 25% менше, ніж в аналогічному місяці 2013 року. За перші сім місяців нинішнього року продажі «АвтоВАЗу» впали на 16% до 220,8 тис. машин.

У нинішньому році Волзький автозавод вже кілька разів призупиняв виробництво автомобілів.



фото: autouanet

VOLKSWAGEN СКОРОЧУЄ ВИРОБНИЦТВО У РОСІЇ

Через нестійкі позиції рубля та політичної кризи в Україні концерн Volkswagen скорочує виробництво легкових автомобілів в Росії.

Як пише, газета Automobilwoche, на заводі в Калюзі в 2014 році буде зібрано 120 тисяч машин замість запланованих 150 тисяч. Обсяги збуту VW за сім місяців поточного року впали на 10%, а поставки всіх німецьких виробників до Росії зменшилися на 14%.

Представник VW відмовився прокоментувати це повідомлення агентству Reuters, проте вказав, що у зв'язку з виниклою ситуацією калуж-

кий завод призупинить роботу на десять днів.

Від протистояння Росії і Заходу найбільш постраждалої в Німеччині вважається група компаній Opel, що виробляє також автомобілі Chevrolet. Виробництво Opel в Росії впало на 17%, Chevrolet – на 23%. За словами керівника групи з маркетингу Петера Крістіана Кюсперта, «нинішнє становище в Росії, безумовно, вселяє побоювання». Він уточнив, що криза в Україні посилює невпевненість.

Про перегляд інвестиційної програми VW поки не йдеться.



фото: bmwblog.com

ЧИНОВНИКІВ РФ ПЕРЕСАДЯТЬ НА КИТАЙСЬКІ АВТО

Після невизначеною загрози глави уряду РФ Дмитра Медведева ввести якісь «захисні заходи» в автопромі у відповідь на західні санкції російські автодилери вирішили самі запропонувати «найбільш адекватний варіант» відповіді. Вони пропонують заборонити держзакупівлі всіх марок з країн, які ввели санкції, включаючи локалізовані в Росії моделі. В результаті чиновникам доведеться пересісти на корейські, китайські та вітчизняні машини.

Ключовим заходом, на думку автодилерів, може бути заборона на

держзакупівлі автомобілів європейських і американських марок. «Ми побоюємося, що захисні заходи в автопромі будуть введені несподівано, як це було стосовно сільгосппродукції, фактично без консультації з ринком, і хочемо превентивно дати своє бачення ситуації», – пояснює президент ГК Фаворит Моторс (дилер KIA, Ford Chevrolet, Volvo та ін.) Володимир Попов. Він підкреслює, що «дилерське спільнота виступає проти будь-яких обмежень бізнесу та санкцій, але якщо через політику вони неминучі, то потрібно придумати найбільш безболісний варіант».



АМЕРИКАНСЬКИЙ РИНОК ПІШОВ НА РЕКОРД

Продажі легко-вих автомобілів і легких вантажівок в США в серпні 2014 року збільшилися до найвищої позначки для цього місяця за 11 років, завдяки зростанню споживчого попиту і заохочувальним знижкам, пише Los Angeles Times.

За даними Autodata Corp., обсяги реалізації підвищилися минулого місяця на 5,5% порівняно з серпнем 2013 року, до 1,59 млн авто.

У перерахунку на річні темпи продажі підскочили до максимальних з січня 2006 року 17,53 млн авто і перевищили очікуваний

ринком показник у 16,6 млн (консенсус-прогноз аналітиків, опитаних Thomson Reuters).

Chrysler, Ford, Toyota, Honda, Nissan і Hyundai поліпшили динаміку збуту, тоді як General Motors і Volkswagen відзначили зниження продажів. Незважаючи на це, GM вдалося утримати першість за часткою ринку, тоді як Toyota другий місяць поспіль залишилася на другому місці, потіснивши Ford на третє.

За оцінками, в 2014 році обсяг американського авторынку вперше з 2007 року перевищить 16 млн автомашин.



SAAB ЗНОВУ ЗАГРОЖУЄ БАНКРУТСТВО

Компанії Saab Automobile знову загрожує банкрутство, повідомляє «Укравтопром». Шведський суд відмовив власнику бренду National Electric Vehicle Sweden (NEVS) в захисті від кредиторів.

Як заявив консорціум китайських компаній National Electric Vehicle Sweden (NEVS), на даний момент ведуться переговори з двома потенційними покупцями – «світовими автовиробниками», хоча назви цих компаній не вказуються. У зверненні у суду наголошується, що переговори затягуються, і консорціуму необхідно додатковий час. NEVS запевняє, що

після реорганізації вони «твердо мають намір виплатити всі борги перед постачальниками». При цьому у NEVS близько 900 постачальників. А серед тих, кому компанія винна гроші, також один з її власників, що входить в консорціум, – гонконгська National Modern Energy Holdings (борг перед нею становить 163 млн доларів). Зовнішній борг компанії досягає 575 мільйонів.

Суд, розглянувши подану NEVS заявку, відхилив її. На думку суду, запропоновані консорціумом заходи «не чіткі і зовсім не підкріплені документами».



КИТАЙ ІНВЕСТУЄ В ЕЛЕКТРОМОБІЛІ

Уряд Китаю планує виділити близько 100 мільярдів юанів (16 мільярдів доларів) на будівництво мережі автозаправних станцій, які будуть заряджати електромобілі.

Таким чином держава має намір надати підтримку електромобільному сектору країни, який останнім часом почав активно розвиватися. На даний момент електромобілі в країні виробляються декількома компаніями, включаючи групу BYD, але, на жаль в найближчій перспективі дуже мало ймовірно, що вони зможуть досить ефективно конкурувати з машинами, оснащеними

традиційними двигунами.

Китай намагається вести активну боротьбу за скорочення вуглецевих викидів, що завдають шкоди екології країни. Крім того, це послужить стимулом для активізації інноваційних процесів в автомобілебудуванні.

Крім того, КНР планує звільнити електромобілі і деякі гібриди від податку з продажів. Уряд також розпорядився поставити такі машини на озброєння місцевих чиновників.

Згідно з планами уряду, електромобілі повинні охопити 30% державних закупівель машин вже до 2016 року.



фото: avtolog.com

ТОУОТА УТРИМУЄ ПЕРШІСТЬ

У першій половині 2014 концерном Toyota встановлений черговий рекорд продажів. Японцям вдалося реалізувати 5,09 мільйона автомобілів, що майже на 4% більше, ніж за аналогічний період минулого року.

Toyota втретє поспіль стала лідером світового ринку, залишивши позаду концерни Volkswagen і General Motors. Volkswagen Group продав за перші шість місяців 2014 4,97 мільйона машин, а General Motors - 4,92 мільйона.

Нагадаємо, в 2013 році продажі Toyota виростили на 2% - до 9,98

мільйона автомобілів. У нинішньому році компанія планує довести число проданих машин (з урахуванням продукції дочірніх Daihatsu Motor Co. і Hino Motors Ltd.) до 10,32 мільйона, перевершивши минулорічний результат на 4%. При цьому виробити Toyota планує 10,43 мільйона автомобілів - на 3% більше, ніж роком раніше.

У 2013 році Toyota також встановила рекорд виробництва. З конвеєрів Toyota Motor Corporation з урахуванням показників дочірніх підрозділів Hino Motors Ltd. і Daihatsu Motor Co. зійшло більше 10,1 мільйона автомобілів.



фото: distantdrumlin.wordpress.com

ІНДІЯ ОШТРАФУВАЛА АВТОВИРОБНИКІВ НА \$420 МЛН

Індійська Комісія з конкуренції оштрафувала 14 зарубіжних та місцевих автовиробників на загальну суму 420 мільйонів доларів. Компанії оштрафовані на 2% своєї середньорічної виручки за останні три роки.

У числі оштрафованих місцеві підрозділи компаній Honda, Volkswagen, Fiat, BMW, Ford, General Motors, Toyota, Mercedes-Benz, Nissan, Skoda, Suzuki, а також індійські компанії - Hindustan Motors, Mahindra & Mahindra і Tata Motors. Антимонопольні органи заявляють, що автовиробники утруднювали доступ

незалежних дилерських центрів до фірмових запчастин, що призводило до зростання цін на запчастини. У ряді випадків відзначено пряме завищення цін на запчастини - в діапазоні від 20% до 4817%.

Таким чином, на думку влади, компанії використовували своє домінуюче становище на ринку, порушуючи принципи добросовісної конкуренції, що змусило споживачів нести підвищені витрати на утримання автомобілів.

Частина автовиробників поки утримується від коментарів, а деякі вже готуються до апеляції.



фото: wikipedia.org

ГОЛОВА РАДИ ДИРЕКТОРІВ FERRARI ЙДЕ У ВІДСТАВКУ

Голова ради директорів італійського автовиробника Ferrari Лука Кордеро ді Монтеземоло йде у відставку після 23 років керівництва компанією, повідомляється в прес-релізі Fiat SpA, якій належать 90% акцій Ferrari.

67-річний Лука ді Монтеземоло піде у відставку 13 жовтня. Його змінить нинішній головний виконавчий директор Fiat Серджіо Маркїонне.

«Обговорення майбутнього Ferrari і потенціал виступу команди на гонках «Формули-1» призвело до розбіжностей, які стали чітко видні в минулі вихідні», - заявив

пан Маркїонне.

«Я хочу подякувати Луку за все, що він зробив для Fiat, для Ferrari і для мене особисто», - додав він.

Лука Кордеро ді Монтеземоло прийшов у компанію в 1973 році на посаду помічника Енцо Феррарі, і керівника команди Ferrari в «Формулі 1». У листопаді 1991 року Лука повертається в Ferrari в якості президента, а 2004 очолює Fiat Group.

За час його правління Феррарі 8 разів завойовує кубок конструкторів, а пілоти команди 6 раз стають чемпіонами світу.



ПІД ЧЕСНЕ СЛОВО

Тяжкий стан російського автомобільного ринку змусив автовиробників перезапустити програму утилізації за власний кошт. Урядовці обіцяють компенсувати витрати компаній тільки-но будуть прийняті відповідні зміни до федерального бюджету

За матеріалами: «Ведомости»

Запуск російськими автозаводами власних програм утилізації до затвердження аналогічної держпрограми - задалегідь погоджений з Мінпромторгом сценарій реалізації програми, так як кошти на програму не були спочатку передбачені в бюджеті на 2014 року.

Кошти, необхідні для перезапуску програми утилізації, з'являться після внесення змін до бюджету поточного року. Останні очікуються в кінці листопада, заявив директор департаменту Міністерства промисловості і торгівлі РФ Олександр Морозов. Повністю ж проект буде готовий у грудні.

«Тому було вироблено спільне рішення запуску програми за рахунок автозаводів з подальшою компенсацією витрат», - пояснює представник заводу Sollers. Автозаводи отримали від федеральних чиновників усні запевнення, що знижки будуть компенсовані,

додають співробітники інших підприємств.

Представник «Соллерса» підкреслює, що «налагоджені механізми взаємодії автовиробників з Мінпромторгом дозволяють бути впевненими у виконанні зобов'язань». Про це ж говорить і віцепрезидент групи ГАЗ Олена Матвеева.

Поправки до федерального бюджету можуть вноситися і розглядатися тільки у весняну або осінню сесії Держдуми, нагадує депутат Держдуми Володимир Гутенев. У спокійній обстановці процес затвердження займає два-три місяці, у випадку з держпрограмою утилізації автомобілів все буде зроблено протягом місяця, упевнений він.

«Ведомости» з'ясували деякі подробиці майбутнього механізму фінансування держпрограми. За словами близьких до розробників програми джерел, якщо заводи запустили програму утилізації,

субсидії вони отримуватимуть безпосередньо. Підприємства повинні мати угоду про промислове збирання. Компенсації, скоріше за все, будуть лімітованими і прив'язаними до обсягу виробництва: чим він вищий, тим більша сума. Автовиробники вже отримали інформацію про ліміти компенсацій, говорить джерело видання, але не будуть їх розголушувати. Кошти, не використані жодним із виробників, Мінпромторг буде перерозподіляти між інших учасників ринку, які перевищили задані ліміти продажів.

Згідно з даними видання, УАЗ розраховує продати в IV кварталі за програмою утилізації не менше 17 000 автомобілів, «Камаз» - більше 5 500 шт. «АвтоВАЗ» планує реалізувати за програмою утилізації близько 40 000 шт., заявив виданню один з дилерів компанії. Виробник вже встиг повідомити про те, що вже отримано близько 5 000 попередніх замовлень на Lada.



фото: gasgoo.com

ŠKODA ПОВЕРТАЄТЬСЯ

Škoda, яка за два десятиріччя перетворилась з регіонального автовиробника на справжнього «азійського автомобільного тигра», знову звертає свою увагу на ринки Західної Європи

За матеріалами: «Ведомости»

Ще в кінці 1990-х продажі Škoda в Чехії перевищували аналогічний показник для Східної Європи та Азії. П'ятнадцять років потому співпраця з Volkswagen перетворили Škoda з локального на важливого міжнародного гравця, який зміг завойовувати довіру не тільки покупців Західної Європи, але й далекого Сходу.

Зараз Škoda – один з провідних автомобільних виробників світу, якому вдалось вибороти гідне місце на багатьох ключових ринках країн, що розвиваються. Потужності компанії розташовані не тільки у рідній Чехії, а й далеко за її межами, наприклад, в Китаї. Результати такої експансії вражають: російський підрозділ компанії продає більше авто, ніж чеський, а на Китай припадає майже чверть обсягу продажів.

І, здається, компанія не збирається на цьому зу-

пинятись. Škoda поставила перед собою мету до 2018 року продавати 1,5 млн. автомобілів на рік. Якщо компанії вдасться досягти цього показника, вона внесе значну лепту в боротьбі групи Volkswagen за титул найбільшого автовиробника світу. Наразі компанії потрібно виконати амбітний чотирьохрічний план продажів. І ця мета, безумовно, буде не з легких.

Хоча компанія і робить ставку на високі темпи зростання, які зберігаються у Східній Європі та Азії, забувати про російські та українські ринки ніхто не планує. Однак, найбільш перспективними для компанії залишаються ринки Західної Європи.

Кілька останніх років Škoda була прикладом для багатьох автовиробників, що працюють на китайському ринку. Виробництво Octavia в Шанхаї почалося в 2007 році, і компанія швидко зайняла гідну позицію на місцевому

ринку. Свій вклад в успіх бренду внесли також продажі моделей Fabia і Superb. Продажі ж останньої на ринку КНР взагалі становлять 50% від світового показника. Моделі Škoda змогли запропонувати своїм покупцям дві

Вважається, що моделі Škoda насправді ідеально підходять для китайських клієнтів. У порівнянні зі своїми конкурентами, вони пропонують привабливіші ціни та більше простору на задніх сидіннях для своїх покупців.

Однак, схоже на те, що стрімке зростання продажів в Китаї скінчилось. Після десятикратного зростання обсягів відвантажених авто, Škoda вперше зафіксувала чотирьохвідсоткове падіння. І це на фоні двократного росту локального ринку. Дещо виправити ситуацію можуть дані продажів нових моделей Octavia і Rapid. Проте вони, напевно, чи карди-

нально змінити ситуацію.

Справа в тому, що смаки споживачів Піднебесної змінилися. Китайці стали досить розпеченими. За їх увагу борються чи не всі автовиробники світу, прагнучи запропонувати найновіші і найкращі моделі майже одночасно. Часи, коли Китай лише починав виробництво того, що Захід вже не цікавило, давно пройшли. Повторення історії першого покоління Superb (або Volkswagen Passat Lingyu для китайських покупців), який ще довго був популярною моделлю на китайському ринку, навіть після згорання продажів у Європі, більше неможливе.

Після торішнього спаду, в першій половині цього року Škoda доклала усіх можливих зусиль, щоб наростити продажі в Піднебесній. Зараз бренд впевнено йде в ногу з конкурентами. Крім того, компанія ще не повною мірою використала свою головну «секретну зброю»: оновлені Octavia і Yeti, а також Rapid. Останній швидко став бестселером марки в Китаї, незважаючи на те, що йому поки не вдалось повторити успіхи Octavia. Зіпсувати його показники може і Volkswagen Santana (фактично, клон моделі), яка продається вчетверо краще і входить в п'ятірку найбільш продаваних авто країни.

Octavia та Yeti поки теж не виправдовують покладених на них сподівань. Хоча останніх статистичних даних ще не опубліковано, вже очевидно, що динаміка продажу оновлених моделей нижча, ніж у їх попередників. Однак, не-

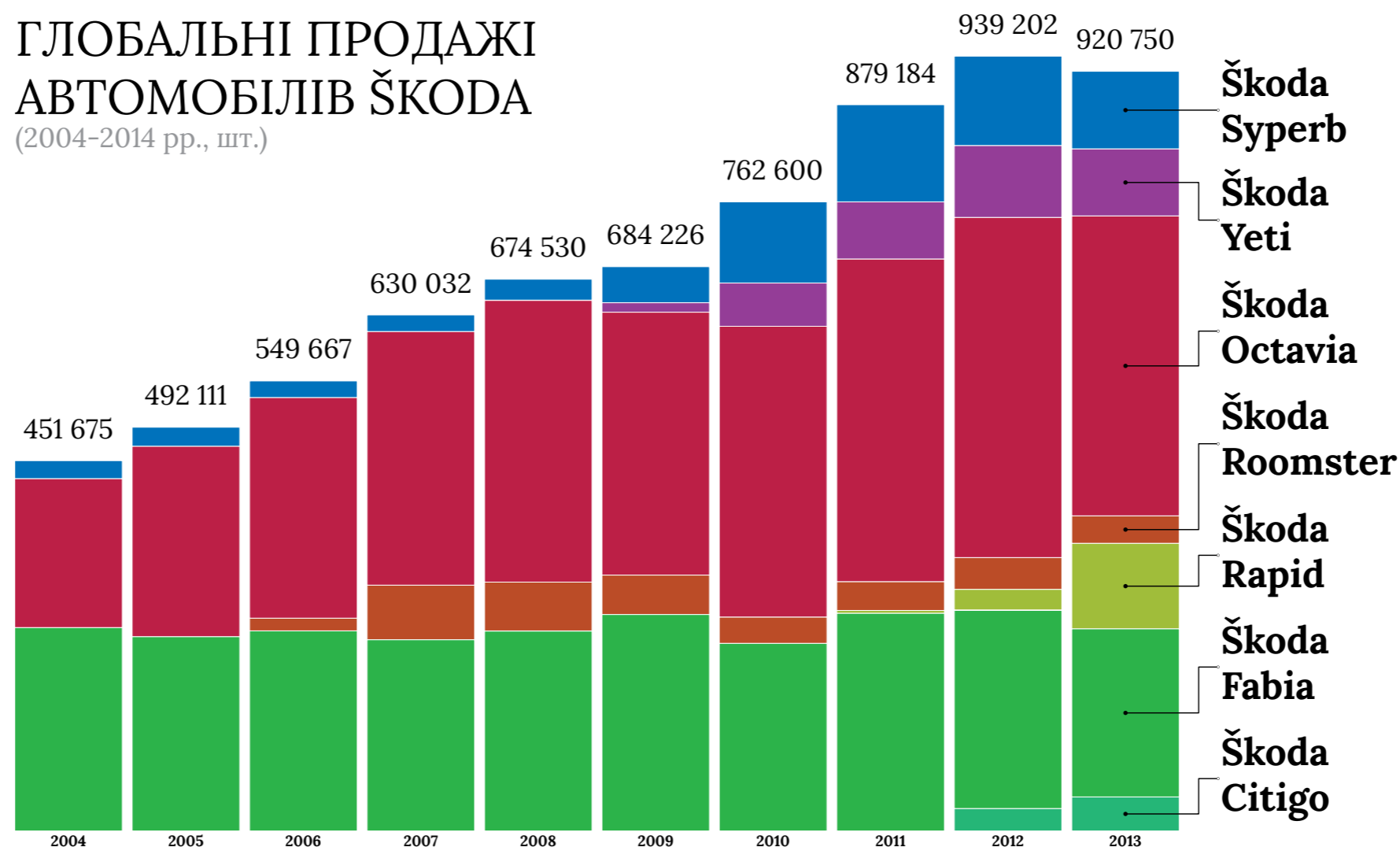
зважаючи на все, Škoda не відмовляється від планів продавати 500 тис. авто на рік до 2018 року на ринку Піднебесної.

Перспективним для виробника вважається і російський ринок, хоча Škoda, як і інші автовиробники, страждає від нестабільної економічної ситуації в Російській Федерації. Незважаючи на те, що автомобілям марки вдалось закріпитись на цьому ринку, передбачити майбутні продажі – надскладне завдання. І поки що материнська компанія не може оцінити ризики присутності на ринку Росії.

Проблеми, на жаль, існують і в Індії. Škoda робить ставки на те, що економіка найбільш густонаселеної країни в світі буде рости. А, значить, збільшуватимуться і продажі нових авто. Škoda навіть збудувала в країні завод, для того, щоб забезпечити місцевим покупцям привабливу ціну. Флагману марки вдалось тривалий час вдавалось тримати планку першості в преміум-класі, до того як результати продажу Superb не були побиті баварським автовиробником.

Крім того, економічний ріст Індії поки не призвів до покращення економічного становища широких мас населення, яке все ще віддає перевагу різноманітним бюджетним автомобілям. Найбільшим конкурентом Škoda на цьому ринку є Renault, який продає в Індії локальну версію Dacia. На свою частку пирога претендує

ГЛОБАЛЬНІ ПРОДАЖІ АВТОМОБІЛІВ ŠKODA (2004-2014 рр., шт.)



і японський Datsun, з якого Nissan наполегливо ліпить бренд доступних авто.

Власне кажучи, Škoda стикнулася з тими ж проблемами, що й Volkswagen. Їх авто відповідають найкращим європейським стандартам якості та безпеки, що робить їх надзвичайно обмеженими в можливостях здешевлення вартості моделей для кінцевого споживача. Нові рішення для цього перспективного ринку потрібно знайти якомога швидше, інакше компанії можуть забути про збільшення продажів в Індії. Незважаючи на те,

що Volkswagen вже анонсував випуск дешевої моделі, розробленої спеціально для менш вибагливих ринків, їм буде дуже важко розкрити позиції Renault.

Сьогодні в Млада Болеслав знову править бал проєвропейська лінія продажів. Саме в Європі Škoda вдалось продати рекордну, на фоні падіння автомобільного ринку Старого світу, кількість авто після кризи 2008 року. Їй допомогли схеми утилізації авто, які, головним чином, мотивували на придбання нового авто чутливих до ціни клієнтів. Зараз же компанії дуже

Ілюстрація: охолодження китайсько-та падіння російського ринків поки що не дозволили Škoda подолати мільйонну планку продажів нових авто на рік

допоміг екологічний податок на викиди CO₂, який забезпечив стрімке зростання продажів Citigo і швидкий запуск моделі.

Зараз Škoda в Європі збільшує свою частку на ринку. Головною її зброєю є запущена минулого року оновлена Octavia – автомобіль, що створює свій власний клас і, практично, не має жодного прямого конкурента. Те ж саме можна сказати і про модель Rapid Spaceback, яка є занадто великою порівняно з невеликими автомобілями і, порівняно, скромною проти звичайного авто.

Як Škoda вдалось збільшити свою частку ринку в Європі, залишається загадкою. Конкуренція стала жорсткішою. Корейські автовиробники мають набагато більш вигідні пропозиції для клієнтів, як і нові моделі інших європейських брендів. Основним конкурентом Škoda є німецький Opel, а за межами Франції – французькі автовиробники з аналогічними пропозиціями та цінами. В нижньому сегменті конкурує румунська компанія Dacia.

Аналітики схильні пояснювати успіхи Škoda її європейському походженню, відмінному дизайну, привабливим цінам та практичністю. Компанія виграє від високого попиту на свої витримані, динамічні й просторі в своєму класі автомобілі. Це ідеальні сімейні автомобілі. А підвищений попит на старі автомобілі полегшує продаж нових автомобілів.

Окрім сильних Škoda позиції в Центральній Європі, компанія насолоджується успіхом в країнах Скандинавії та Бенілюксу. Крок за кроком спостерігається зростання в інших країнах ЄС.

Подальше зростання повинен принести новий позашляховик Snowman. А особливо нове покоління Fabia, яка точно орієнтована на європейський ринок. Якщо в компанії буде такий же успіх, як торік з Octavia, положення Škoda в Європі істотно зміцниться.

ДОБРЕ ЗАБУТЕ СТАРЕ

Автовиробники зі всього світу планують повернути на конвеєри свої класичні моделі минулих років, переобладнавши їх за останнім словом техніки

За матеріалами: delo.ua

Британський бренд Jaguar заявив про намір поставити на конвеєр ретромодель Mark 2, оснащenu за останнім словом техніки. При цьому і інші виробники навперерв заявляють про відродження своїх легендарних моделей. Ми вибрала кілька найгучніших обіцянок автокомпаній перезапустити свої вдалі моделі минулих років.

Унікальний ретрокар Mark 2, який створив глава дизайнерського відділу Jaguar Ян Каллум, піде в серію.

Керівництво британського бренду прийняло таке рішення після того, як реставроване авто викликало величезний інтерес серед публіки. Скоріше за все, саме дітище Classic Motor Cars Limited,

компанії, яка займається реставрацією ретрокарів британського бренду, з деякими доповненнями вироблятиметься серійно.

«Mark 2 був неймовірно красивим автомобілем. Я намагався зберегти традиційний дизайн моделі, але оснастити її при цьому сучасними технологіями», – розповідає про своє творіння Ян Каллум.

Кількість вироблених автомобілів навряд чи буде великим – точної цифри в Jaguar поки не називають. Більшість аналітиків вважають, що значна частина оновлених ретрокарів будуть придбані ще початку виробництва. Колекціонери не зможуть відмовити собі в задоволенні придбати авто своєї молодості.



фото: jdc.classics.co.uk

Окрім Mark 2 своє місце на конвеєрі Jaguar також займе й інша легендарна модель – **E-Type Lightweight** купе.

Відроджену модель вироблятимуть за сучасними технологіями з нових матеріалів. E-Type Lightweight збирався з 230 кузовних панелей. В зв'язку з тим, що оригінальних креслень моделі не збереглося, британські інженери змушені були повністю розібрати кузов старого авто і відсканувати його. Кріпитися один до одного панелі будуть також сучасним методом, судячи з усього, за допомогою склеювання.

В основу конструкції автомобіля ліг алюмінієвий монокок, з'єднаний з підрамником. За рахунок такої

конструкції на автомобіль можна встановлювати силові агрегати, потужність яких перевищує 300 л.с.

Всього до кінця цього року на заводі в Ковентрі вручну буде зібрано шість екземплярів, і цією кількістю британський виробник має намір обмежитися. Справа в тому, що в 1963 році компанія збиралася зібрати 18 машин серії Lightweight E-Type в рамках спецпроєкту Special GT E-Type. Але з невідомих причин тоді випустили всього 12 унікальних машин. П'ятдесят років потому британці мають намір завершити проєкт.

Шість Lightweight E-Type обіцяють виставити на продаж за ціною близько 1 млн євро за екземпляр.



фото: drivetabilia.com

Недавно стало відомо, що компанія Toyota відновлює випуск **Land Cruiser 70**. Таким чином вона збирається відсвяткувати 30-річний ювілей складання першого «сухопутного крейсера».

Виробляться легендарний ретро-позашляховик буде тільки протягом року, а продаватися – тільки в Японії. У компанії очікують, що за рік буде продано близько 200 автомобілів.

У технічному плані все залишаться без змін: «механіка», повний привід, жорстке блокування заднього моста. В якості силового агрегату інженери мають намір використовувати сучасний двигун V6 об'ємом 4,4 літра і потужністю 230 л.с., який встановлю-

ють зараз на Land Cruiser Prado.

Toyota Land Cruiser 70 пішов в серію в 1987 році. Підвіска Toyota Land Cruiser 70 на початку випуску представляла собою класичну конструкцію: повністю залежна, спереду і ззаду. Однак з 1999 року автомобілі цієї серії стали оснащуватися пружинною підвіскою спереду. Повний привід побудований за схемою PartTime. Автомобілі для внутрішнього ринку оснащувалися дизельними двигунами об'ємом від 3,4 літра до 4,2 літра. Базовим служив атмосферний дизельний мотор 3В потужністю 98 к.с., який дістався від 60-ї серії. Для ринку Японії випуск був припинений в 2004 році, випуск експортного варіанту – в 2007 році.



фото: avtostop.info

Навесні цього року інший японський бренд, Honda, порадував шанувальників марки новиною про рішення відродити легендарну спортивну модель **Honda S2000**.

Почати виробництво родстера компанія має намір в 2017 році. Під капотом, швидше за все, з'явиться перероблений 2-літровий двигун з турбонаддувом, потужність якого може досягти 380 л. с. Ціна відродженої моделі може скласти близько 50 тис. євро.

Модель пішла в серію в квітні 1999 року. Її випуск був приурочений до 50-річчя компанії, а також як продовжувача серії родстерів S500, S600 і S800.

У 2003 році родстер пройшла глибокий

рестайлінг, отримала новий двигун і коробку передач.

У 2008 році світ побачила модифікація S2000 CR (Club Racer), орієнтована на треківі змагання. Модель вирізнялась меншою вагою, настройкою шасі, знімним алюмінієвим дахом, кондиціонером і аудіосистемою; запасне колесо замінено комплектом для ремонту проколів шин.

7 серпня 2009 року виробництво S2000 було припинено. Фінальним аркодом моделі стала версія Ultimate Edition.

Всього було продано більше 110 тис. одиниць моделі. Найбільшою популярністю авто користувалось у США.



фото: beststartcarz.com

Не проти повернутися в минуле з передовими технологіями майбутнього і BMW. Баварці всерйоз подумують про відновлення виробництва моделі **BMW M1** починаючи ще з 2008 року – саме тоді публіка побачила концепт-кар M1 Hommage. Більш того, в осяжному майбутньому модель планують зробити флагманом німецького бренду.

Незважаючи на відсутність офіційно оголошених планів, керівник підрозділу «М» Фрідріх Нітшке деякий час тому заявив, що чутки про відродження M1 зовсім не безпідставні.

За його словами, його підопічні вже придивляються до серійної революційної моделі бренду – гібридного су-

перкару і8 і бачать в ньому задатки для нового M1. Нітшке каже, що для того, щоб приступити до роботи, потрібно тільки отримати схвалення з головного офісу компанії.

Проте серед автомобільних експертів ходили й інші чутки, згідно з якими, наступника M1 покажуть в 2016 році, в рік 100-річного ювілею бренду. Звучали припущення, що незважаючи на те, що нова модель буде зроблена в стилі M1, вона отримає назву M8. Також говорили про те, що їй дістанеться 4,4-літровий двигуном V8 з потужністю більше 600 л.с.

Легендарна спортивна модель вироблялась з 1978 по 1981 роки. За цей час було випущено 456 автомобілів цієї марки.



фото: car-orange.com

Заскочити в машину часу має намір і американський бренд Chevrolet. Керівництво компанії плекає надії повернути в стрій класичну модель **Chevelle**.

Кілька місяців тому концерн General Motors запатентував товарний знак «Chevelle», який, судячи з усього, незабаром буде використований в якості логотипу нової моделі. Однак мова в даному випадку йде не про відновлення виробництва моделі, а про використання знайомого будь-якому американцеві назви.

Що саме буде вироблятися під ім'ям Chevelle, поки достеменно невідомо. Одні експерти припускають, що це ім'я присвоять пізніше спортивному седану SS, що

з'явився в цьому році.

Інші ж вважають, що назва легендарної моделі віддадуть новій моделі, створеної на базі концепту Chevrolet Code 130R, яка зараз перебуває на стадії розробки.

Класична модель ввійшла в історію як одна з найбільш успішних моделей компанії. Вона вироблялась з 1964 року і мала чотири модифікації: седан, універсал, купе і кабриолет. Модель пережила три рестайлінги. Крім того, Chevrolet випускав заряджену версію моделі з індексом SS.

У 1977 році Chevelle зняли з виробництва, а її місце в модельному ряді компанії зайняв Malibu.

СТАТИСТИКА: ВИРОБНИЦТВО

За даними асоціації "Укравтопром", в серпні в Україні продовжилось падіння автовиробництва. Всього на українських заводах було вироблено 436 автотранспортних засобів, проти 555 шт. в липні (-21%) і 5 783 шт. в серпні минулого року.

Серпневий показник в області виробництва легкових автомобілів - 189 шт., що на 45% менше липневого результату і майже в 28 разів нижче аналогічного показника минулого року. Комерційних автомобілів в серпні було вироблено таку ж кількість, як і в попередньому місяці - 153 шт., проте на 44% менше ніж торік. Виробники автобусів закінчили місяць з показником 94 машини і таким чином покращили свій липневий

результат на 59%, але при цьому відставання від серпня 2013 становило 61 відсоток.

За період січень - серпень в Україні було вироблено 24 816 одиниць автотранспортної техніки, що на 15% менше аналогічного результату минулого року.

Випуск легкових автомобілів за цей період зменшився на 13% до 23 093 шт.

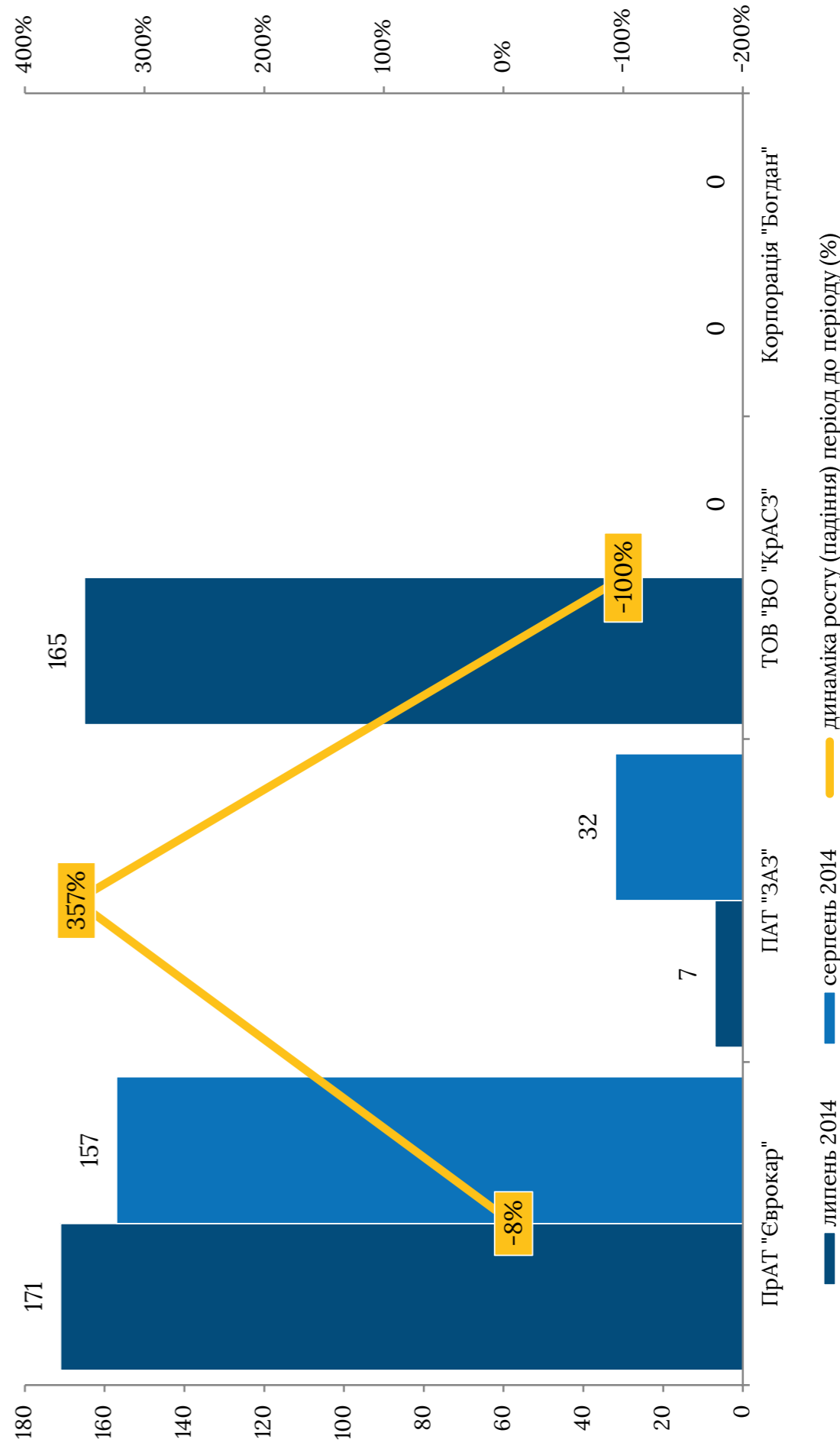
Виробництво комерційних авто продемонструвало падіння на 3 відсотки і становило 1 131 автомобіль.

Автобусне виробництво знизилось на 55% до 592 одиниць.

Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

(липень 2014 - серпень 2014, шт. та % росту період до періоду)

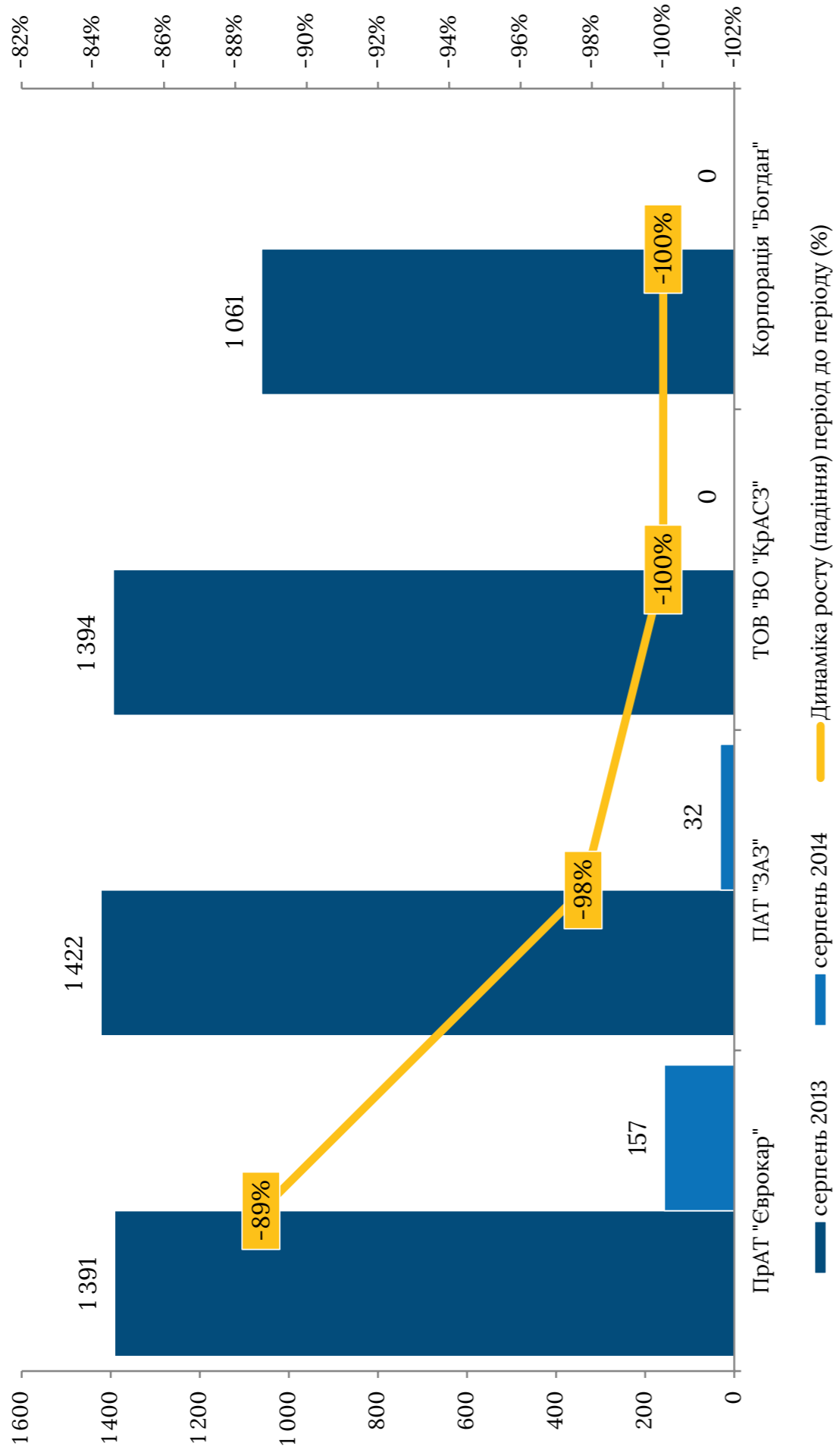


Джерело: Асоціація автовиробників "Укравтопром"

Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

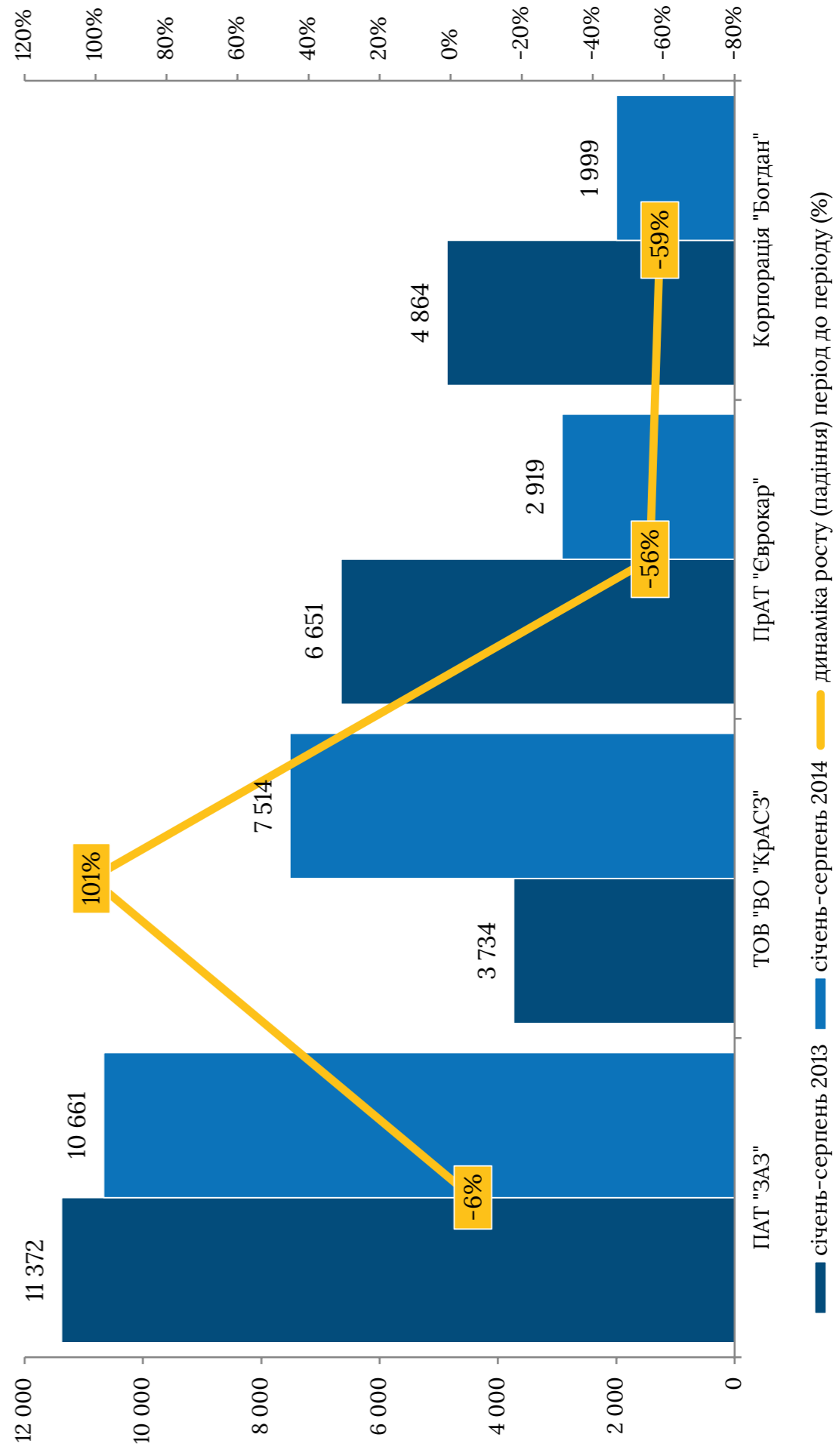
(серпень 2013 - серпень 2014, шт. та % росту період до періоду)



Джерело: Асоціація автовиробників "Укравтопром"

ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

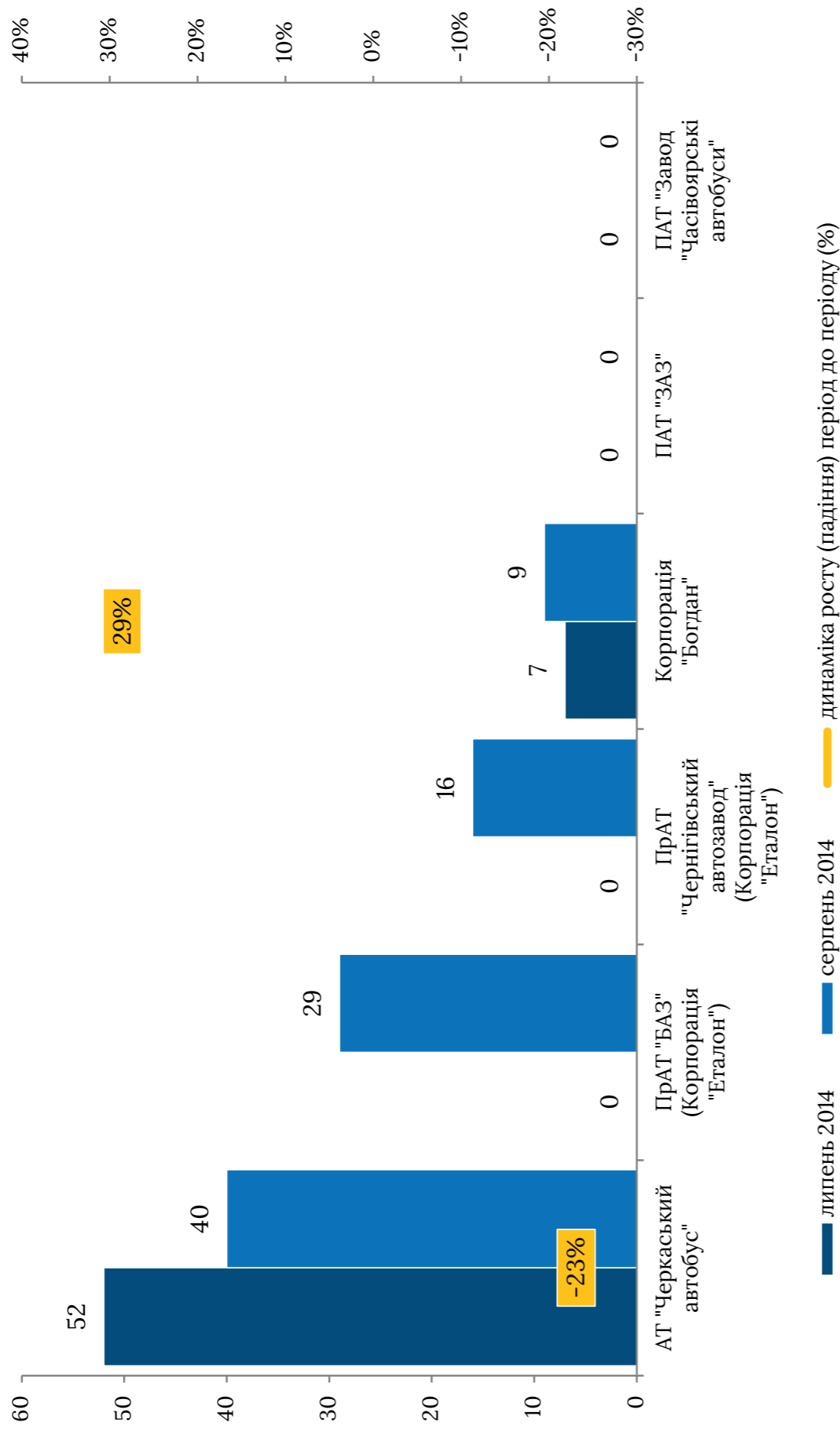
(січень-серпень 2013 - січень-серпень 2014, шт. та % росту період до періоду)



Джерело: Асоціація автовиробників "Укравтопром"

ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

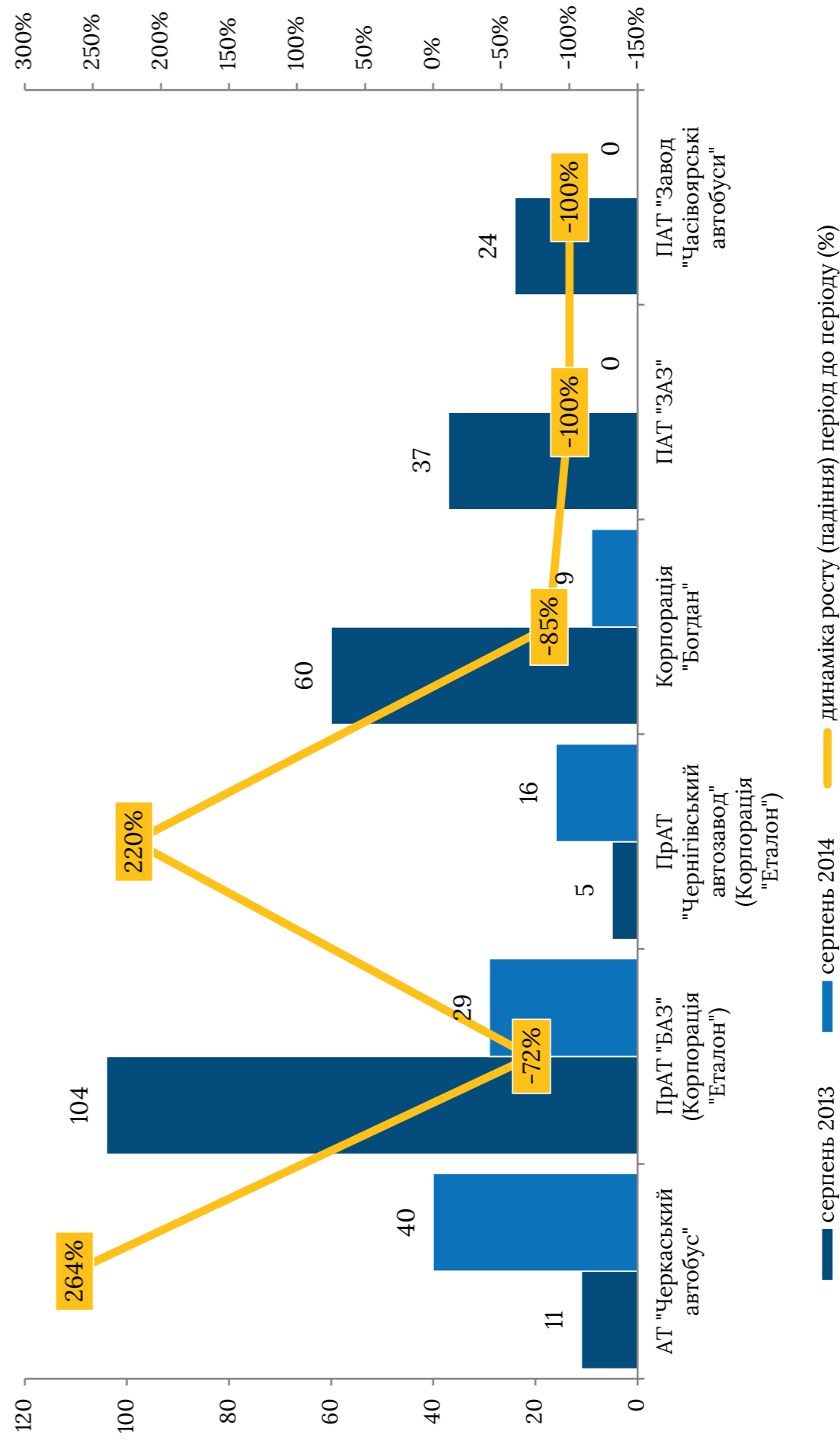
(липень 2014 – серпень 2014, шт. та % росту період до періоду)



Джерело: Асоціація автовиробників "Укравтопром"

ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

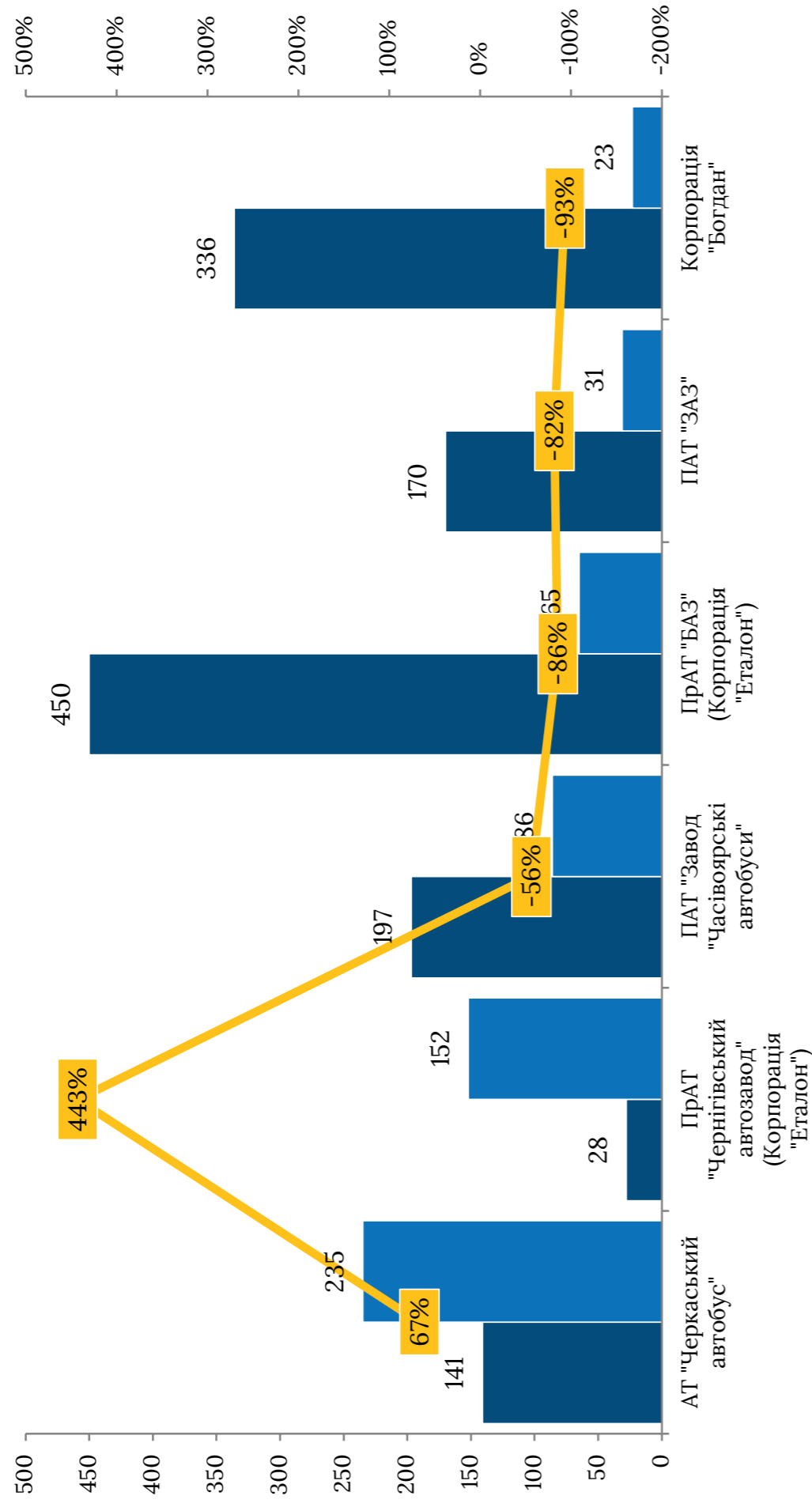
(серпень 2013 – серпень 2014, шт. та % росту період до періоду)



Джерело: Асоціація автовиробників "Укравтопром"

ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

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

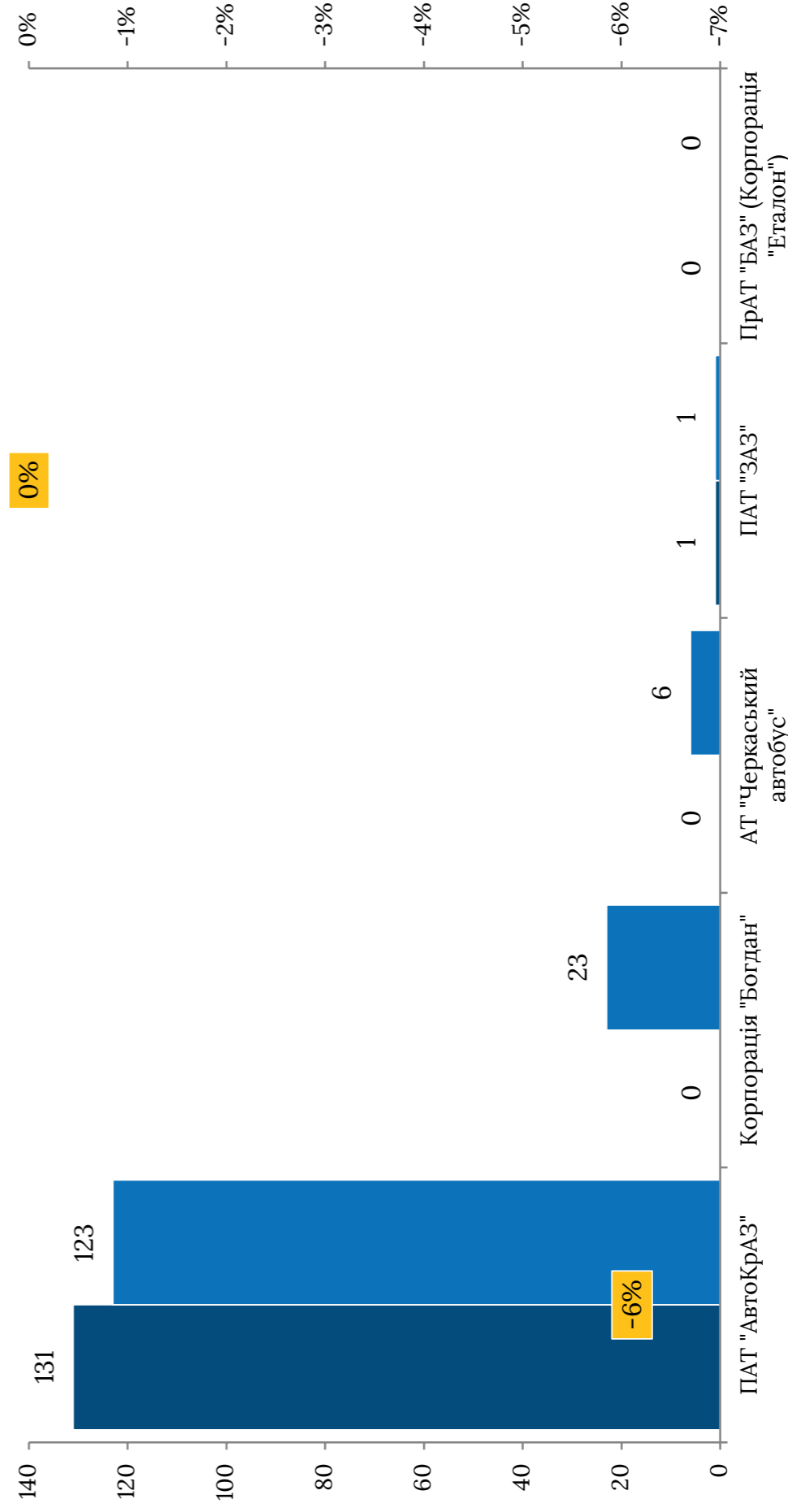


■ січень-серпень 2013 ■ січень-серпень 2014 — динаміка росту (падіння) період до періоду (%)

Джерело: Асоціація автовиробників "Укравтопром"

ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(липень 2014 - серпень 2014, шт. та % росту період до періоду)

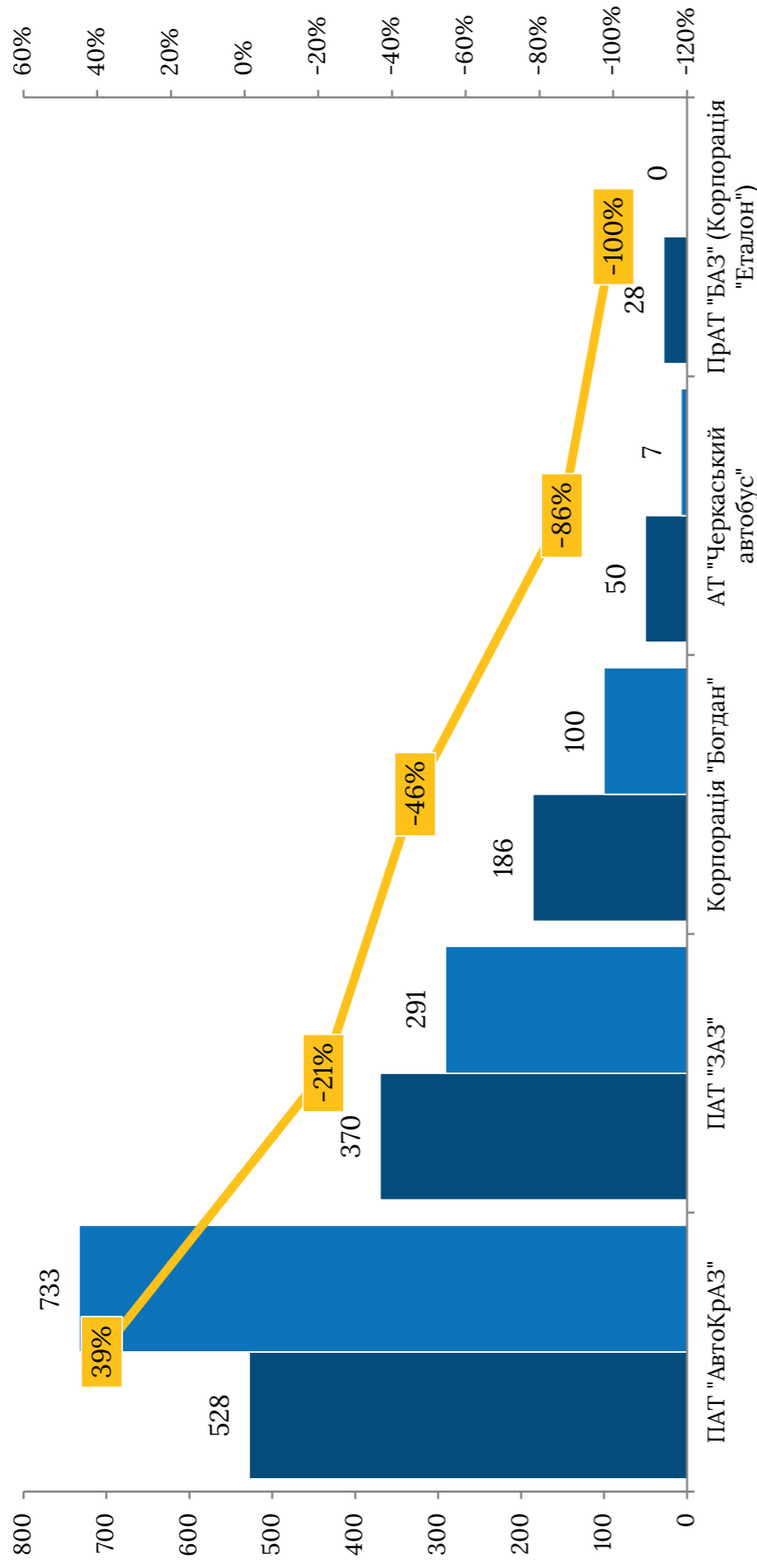


■ липень 2014 ■ серпень 2014 — динаміка росту (падіння) період до періоду (%)

Джерело: Асоціація автовиробників "Укравтопром"

ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

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



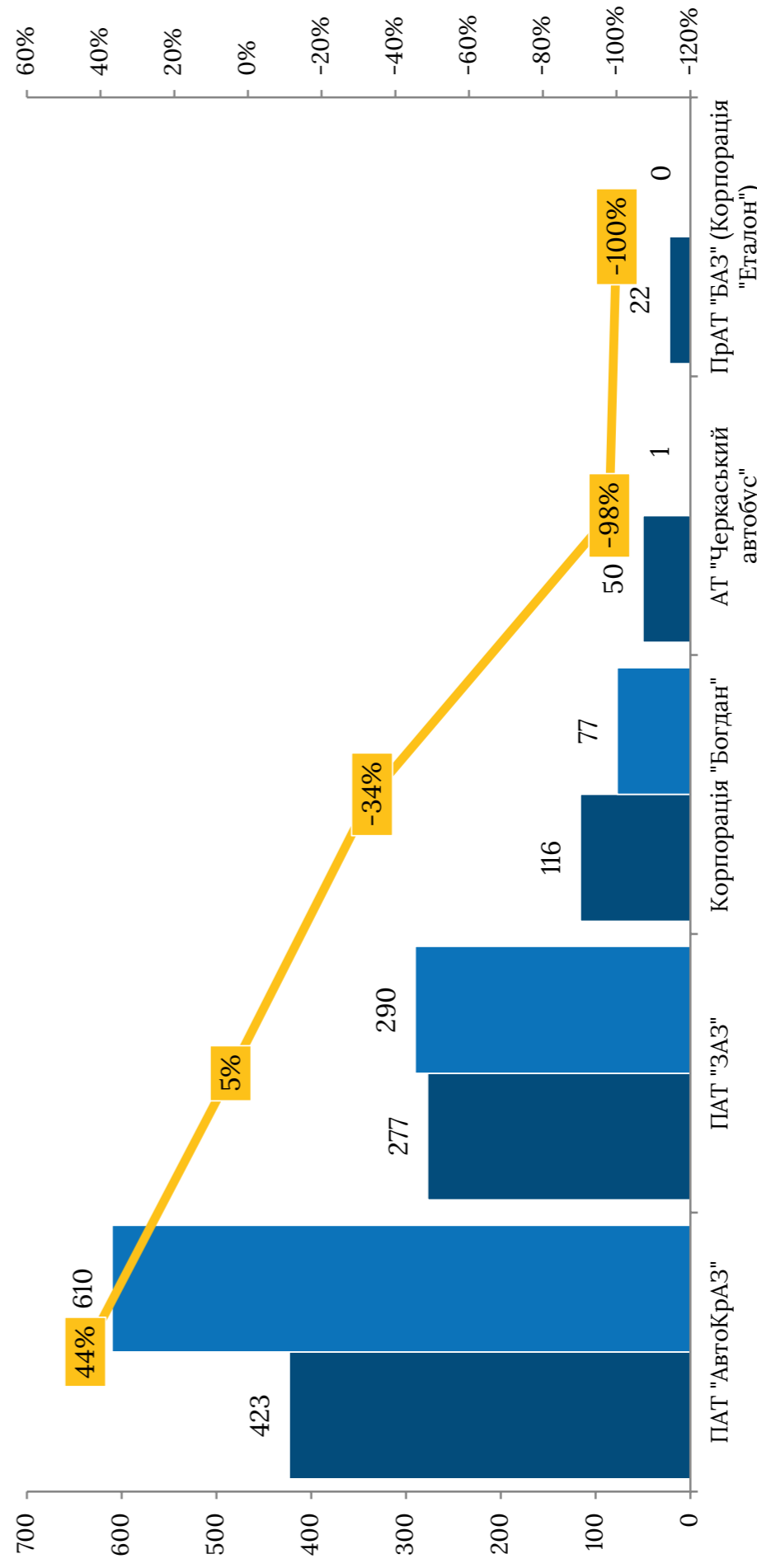
■ січень-серпень 2013 ■ січень-серпень 2014 — динаміка росту (падіння) період до періоду (%)

Джерело: Асоціація автовиробників "Укравтопром"

Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

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



■ січень-липень 2013 ■ січень-липень 2014 — динаміка росту (падіння) період до періоду (%)

Джерело: Асоціація автовиробників "Укравтопром"

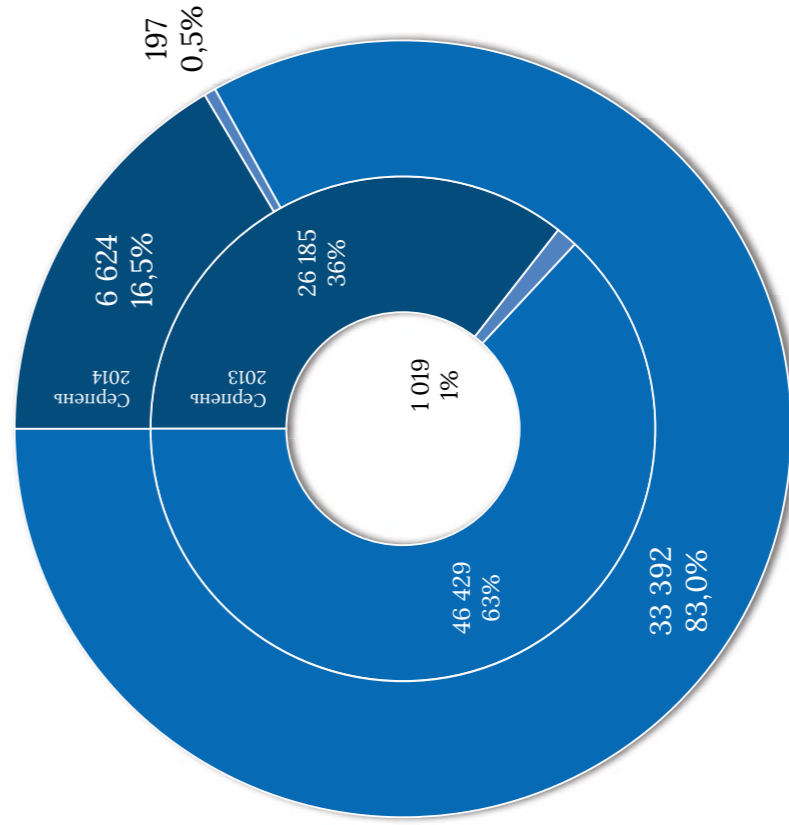
Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

СТАТИСТИКА: ПРОДАЖИ



ПРОДАЖИ ЛЕГКОВИХ АВТО

(серпень 2014 до серпня 2013 шт. та % ринку)



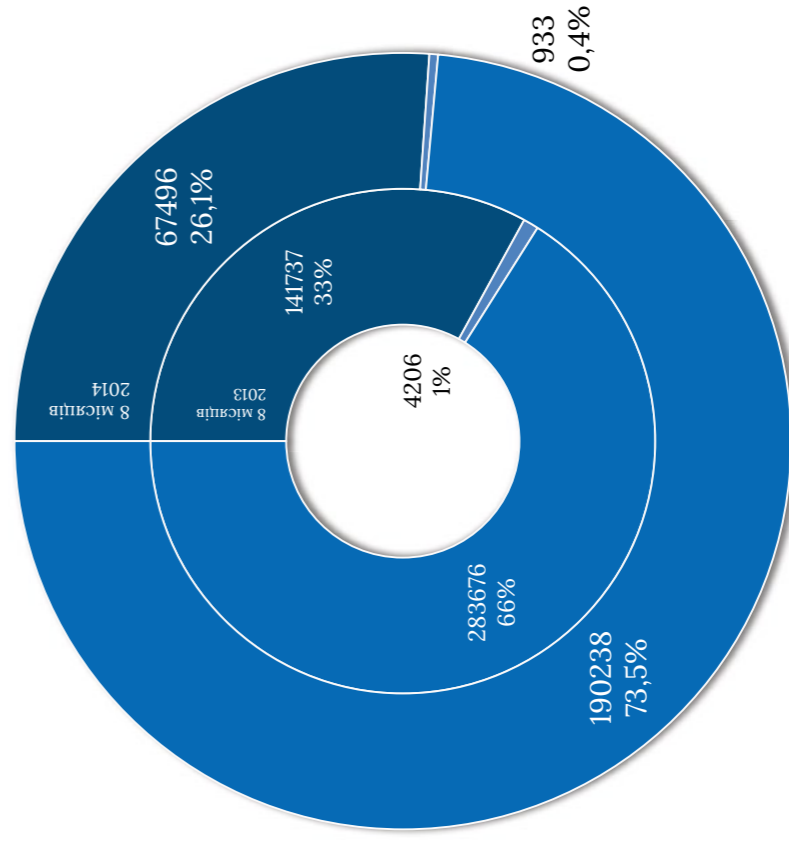
■ Нові авто ■ 3 пробігом (перша реєстрація) ■ 3 пробігом

Джерело: ІАГ AUTO-Consulting



ПРОДАЖИ ЛЕГКОВИХ АВТО

(8 місяців 2014 до 8 місяців 2013 шт. та % ринку)

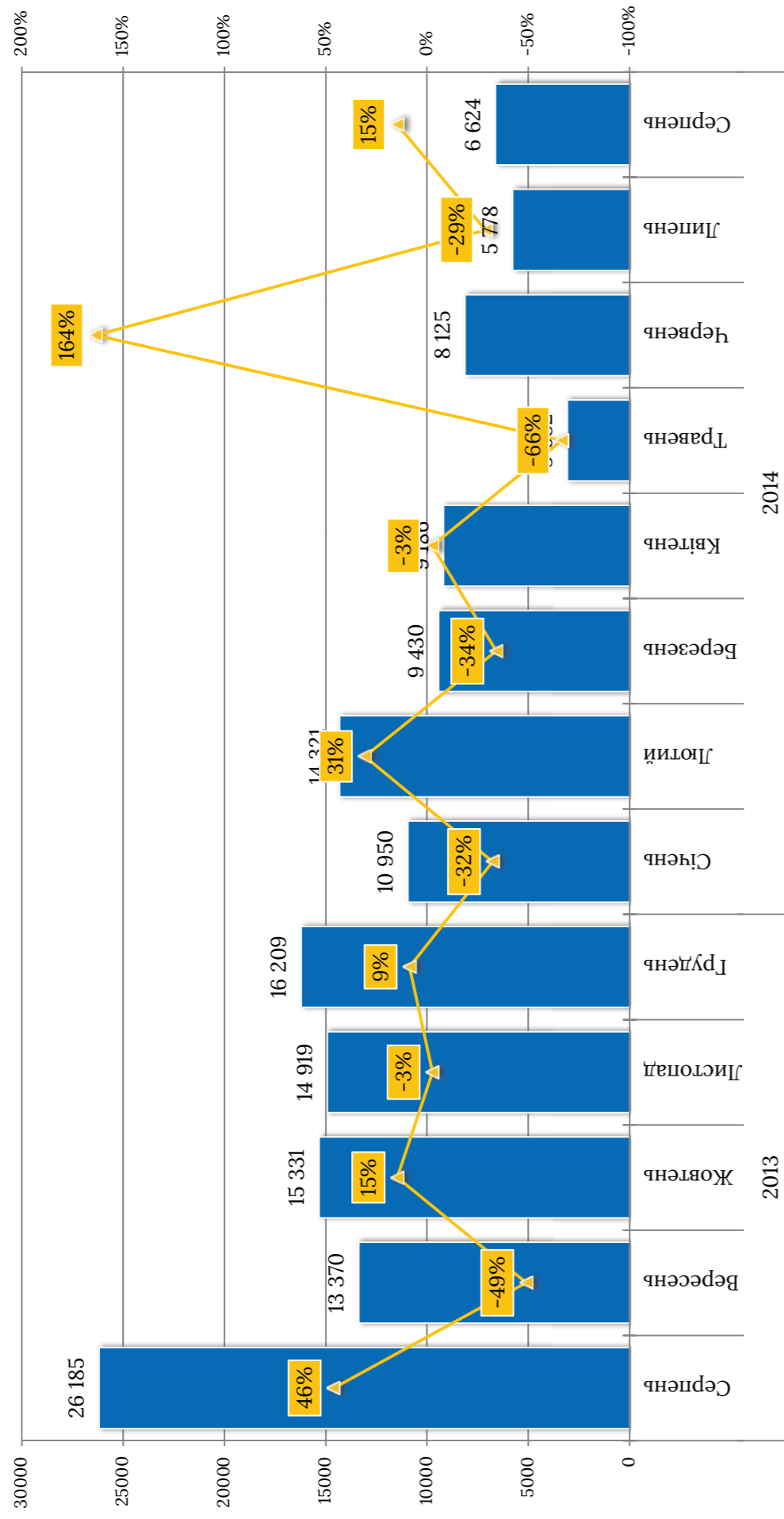


■ Нові авто ■ 3 пробігом (перша реєстрація) ■ 3 пробігом

Джерело: ІАГ AUTO-Consulting

ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

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



■ Легкові авто

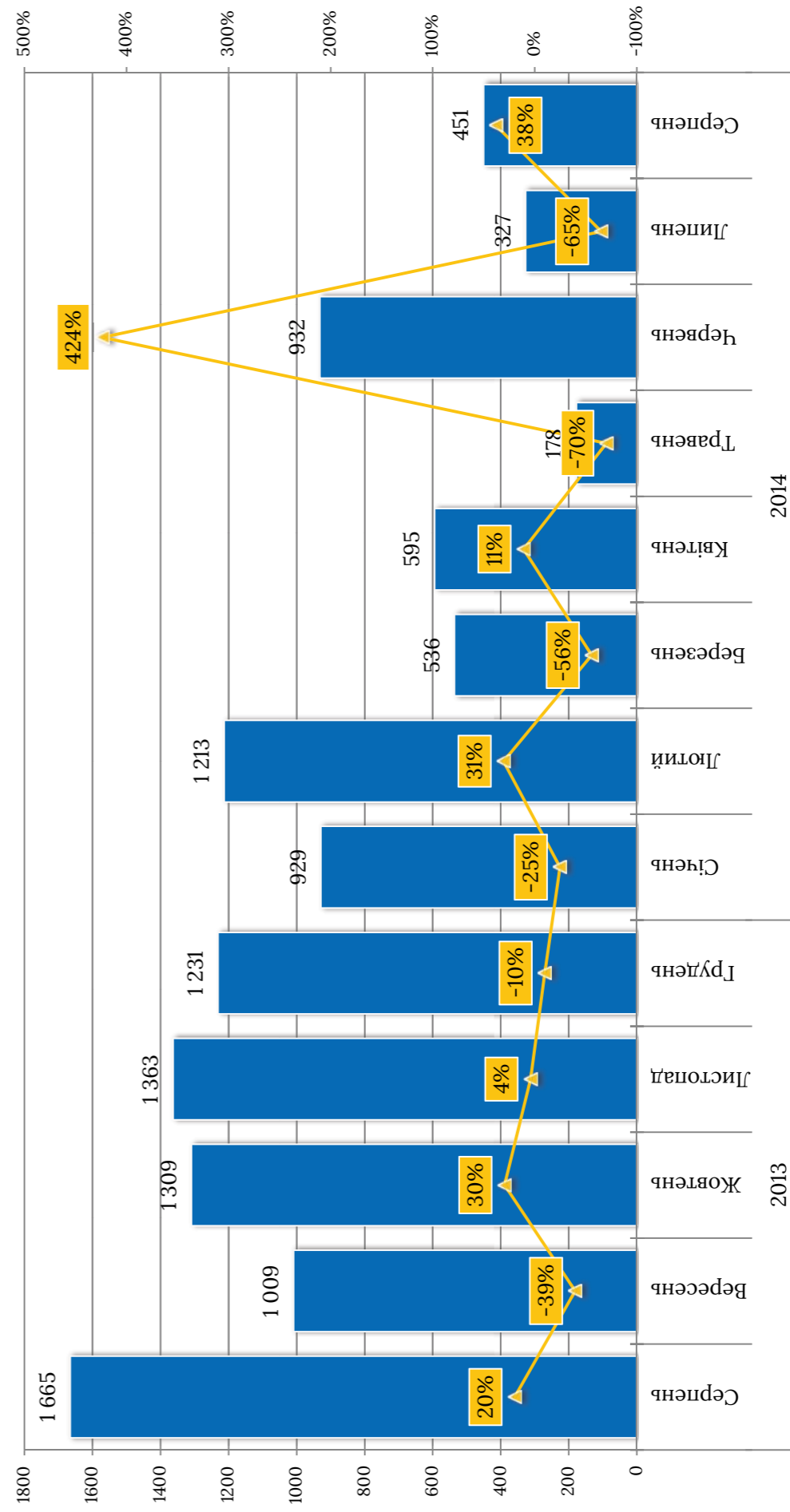
— % росту (падіння) до попереднього періоду

Джерело: IAG AUTO-Consulting

Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ ЛСВ

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



■ Комерційні авто

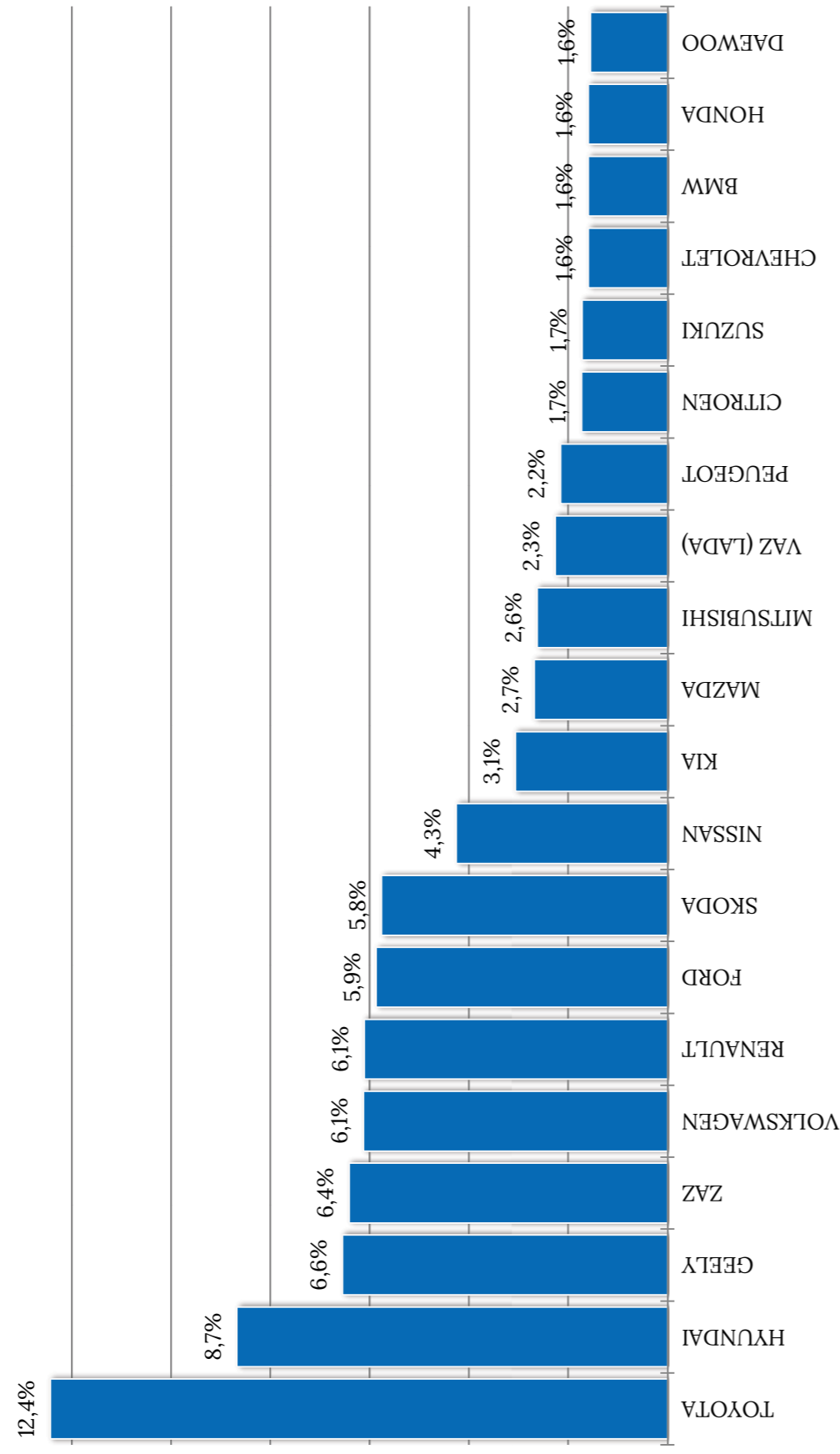
— % росту (падіння) до попереднього періоду

Джерело: IAG AUTO-Consulting

Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

РЕЙТИНГ ПРОДАЖІВ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(серпень 2014, % продажу всіх легкових авто)

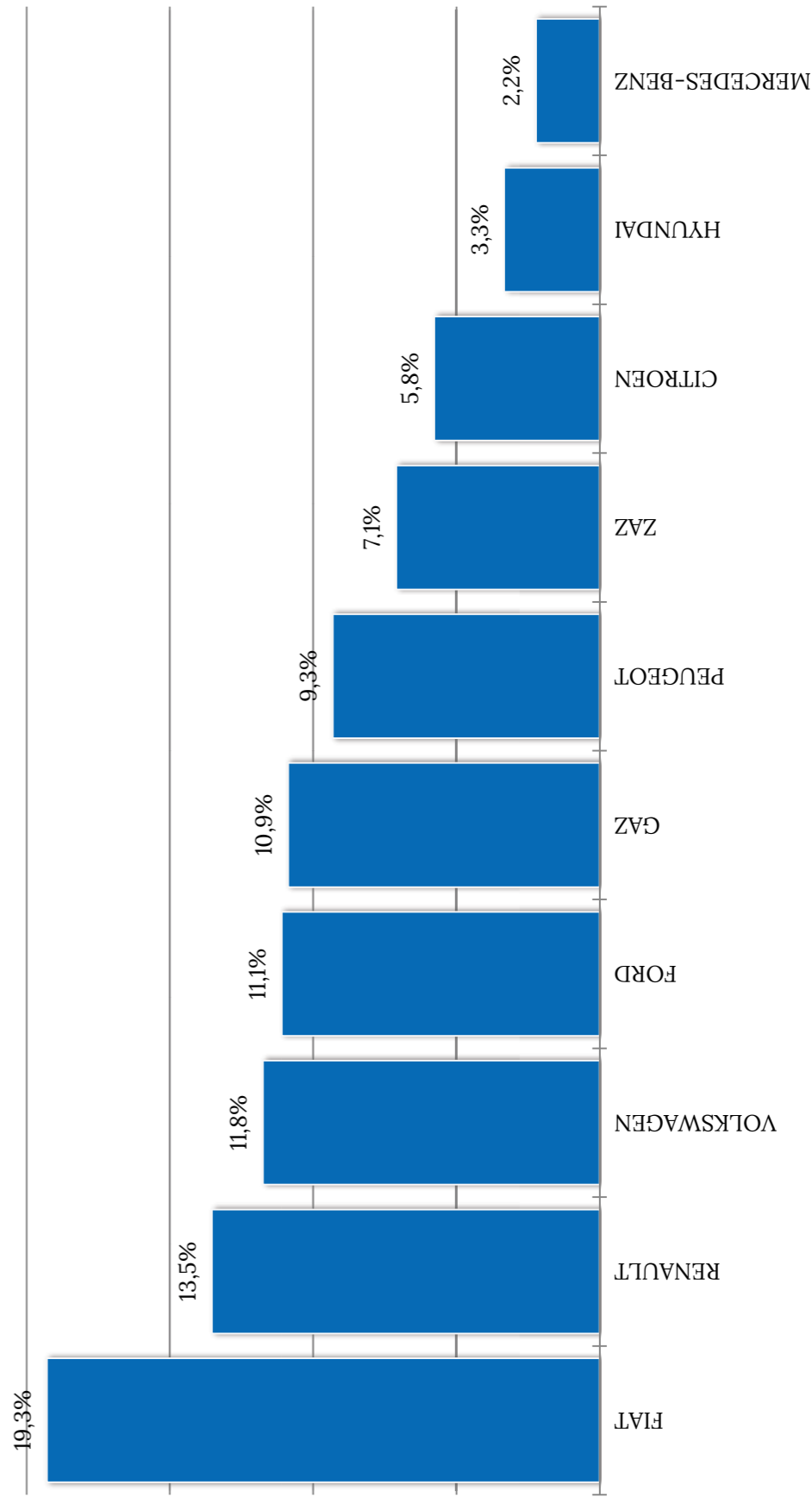


Джерело: IAG AUTO-Consulting

Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

РЕЙТИНГ ПРОДАЖІВ НОВИХ ЛСВ

(серпень 2014, % продажу всіх легкових авто)

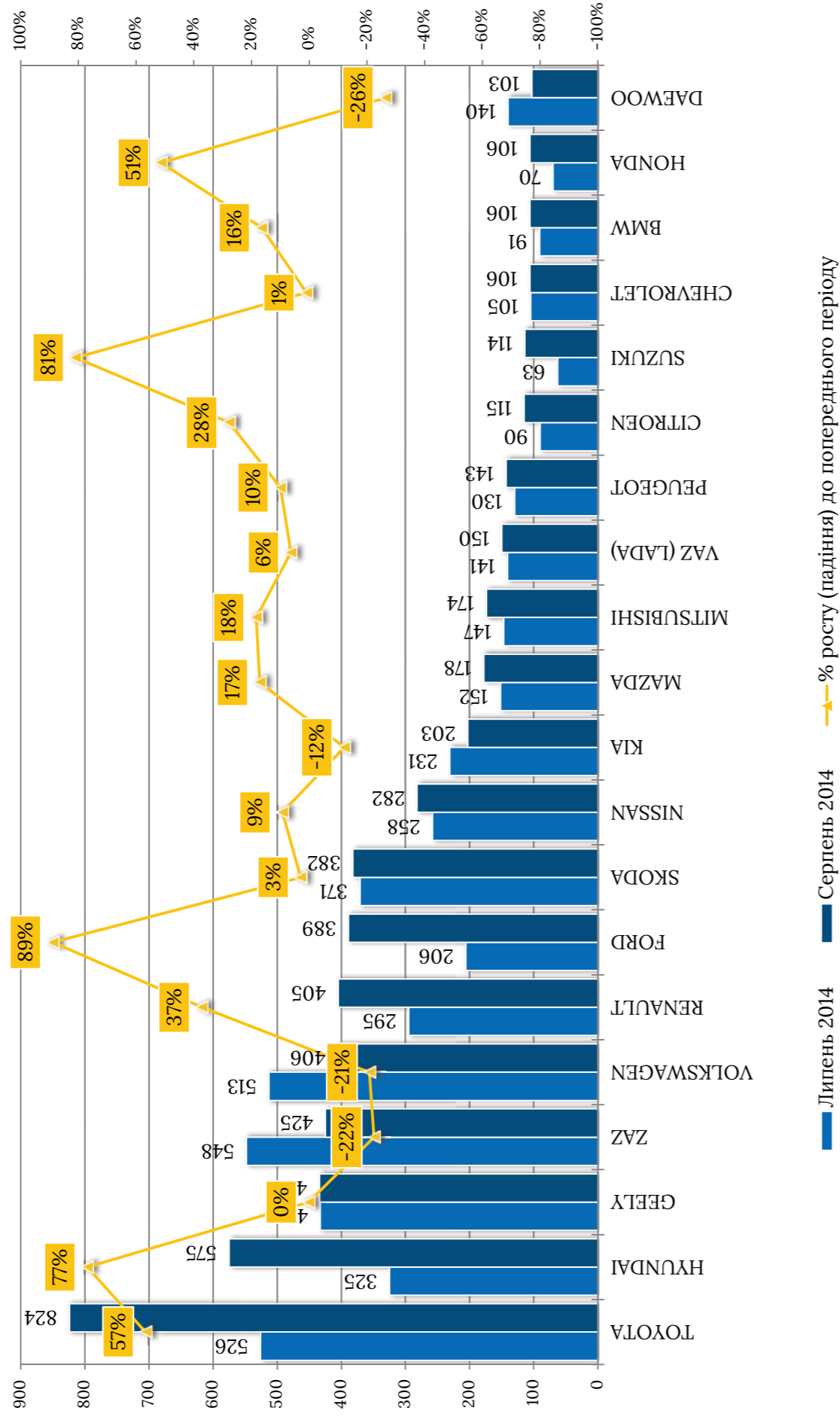


Джерело: IAG AUTO-Consulting

Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

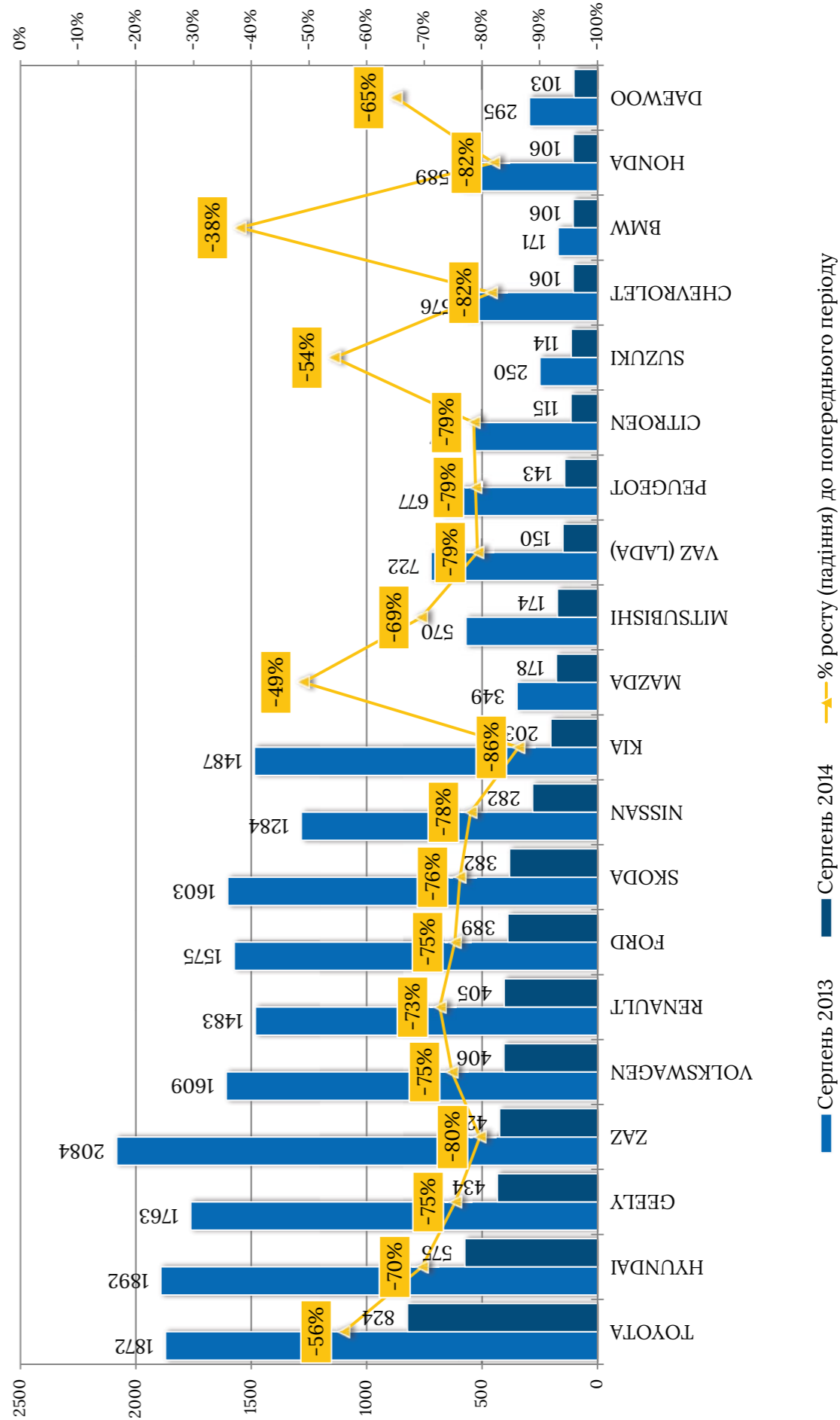
(липень 2014 до серпня 2014, шг. та % росту період до періоду)

Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

Джерело: IAG AUTO-Consulting

ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

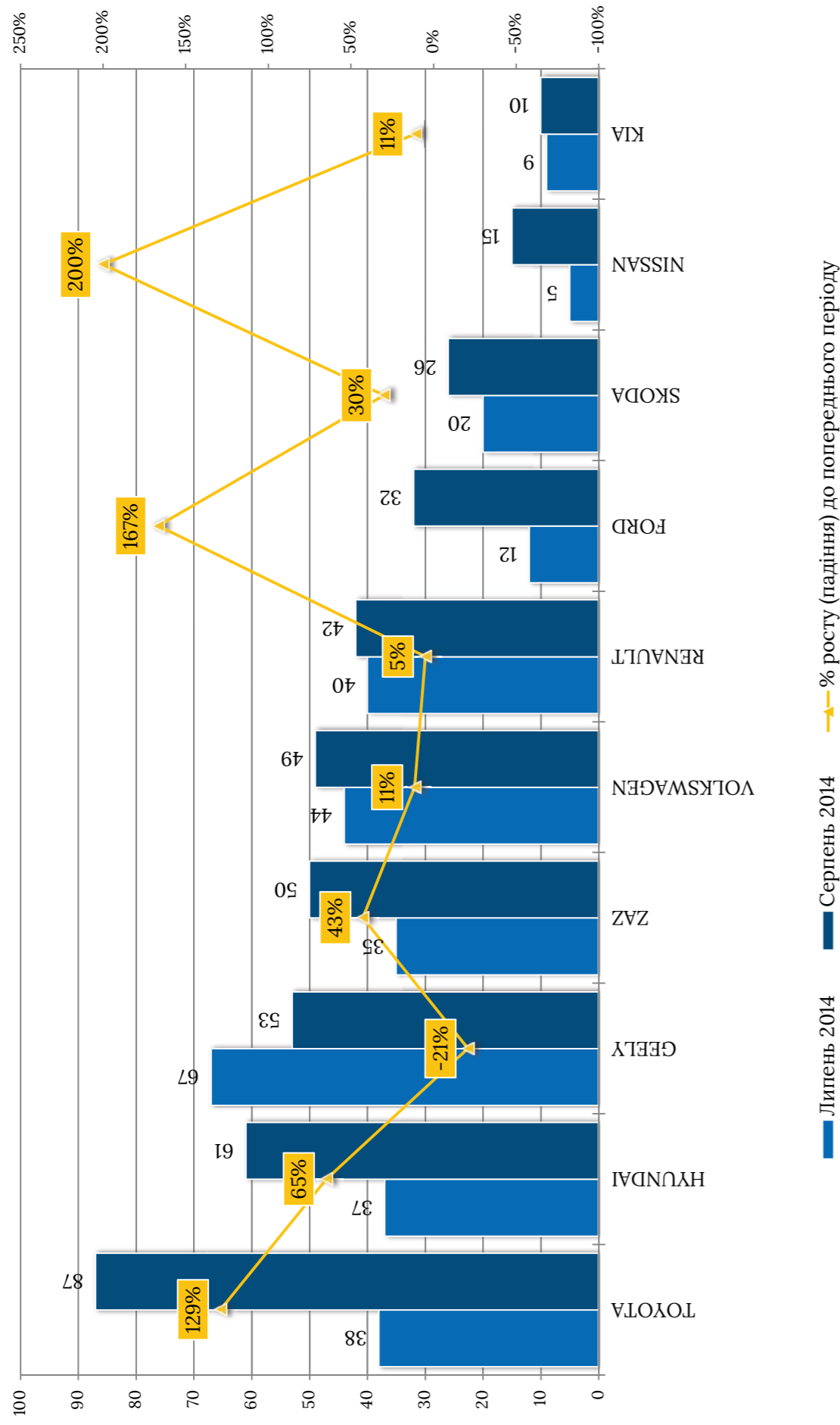
(серпень 2013 до серпня 2014, шг. та % росту період до періоду)

Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

Джерело: IAG AUTO-Consulting

ПРОДАЖІ НОВИХ ІСВ

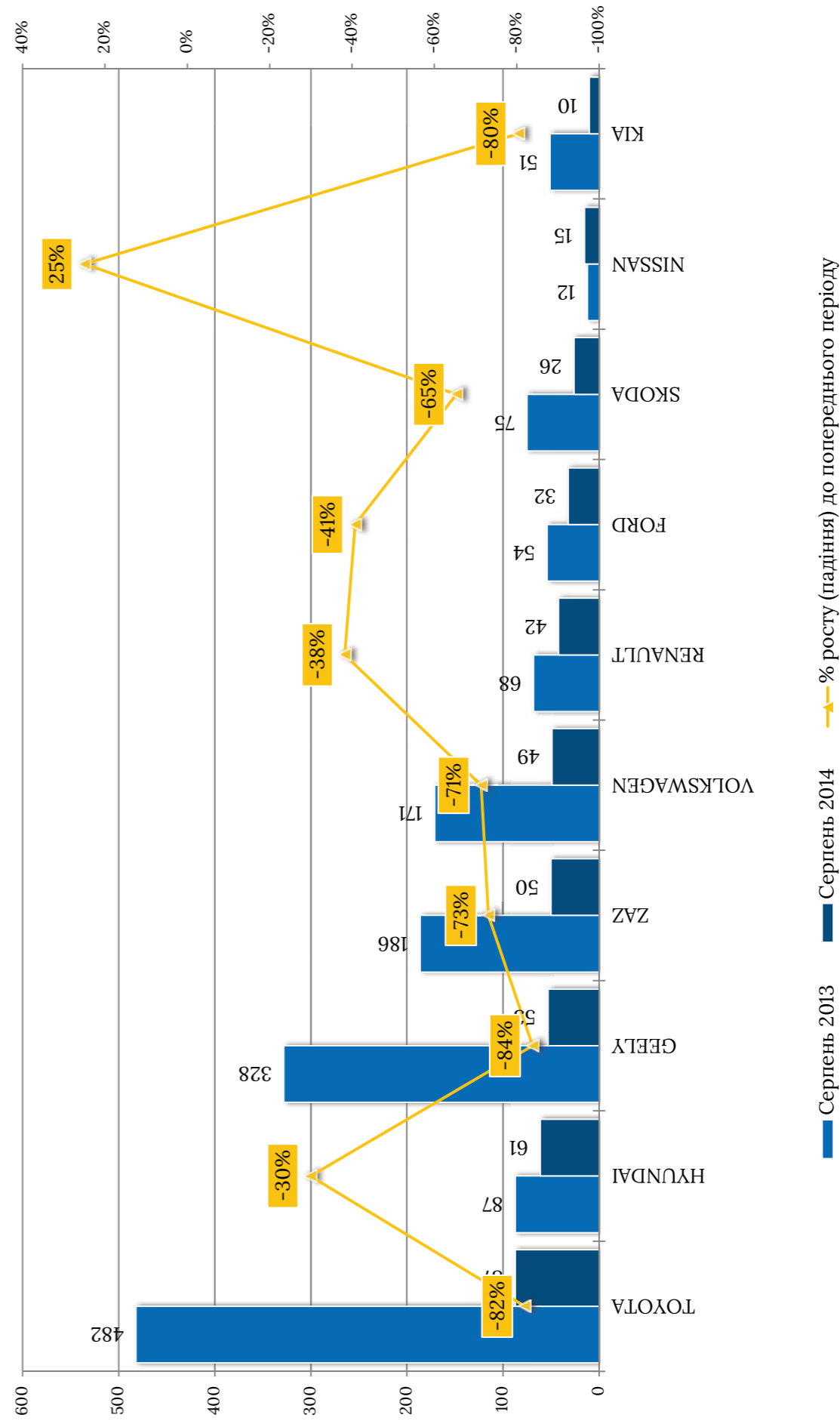
(липень 2014 до серпня 2014, шт. та % росту період до періоду)



Джерело: IAG AUTO-Consulting

ПРОДАЖІ НОВИХ ІСВ

(серпень 2013 до серпня 2014, шт. та % росту період до періоду)



Джерело: IAG AUTO-Consulting