

АВТОМОБІЛЬ РОКУ

КИЇВ, 18 лютого 2014 року. Федерація роботодавців автомобільної галузі приєднуються до привітань переможців щорічного рейтингу-акції «Автомобіль року в Україні», організованого медіа-групою Автоцентр. Ми раді тому, що кращим автомобілем визнана Skoda Octavia, що представляє модельний ряд ПрАТ «Єврокар», співзасновника і партнера Федерації роботодавців автомобільної галузі.

Нагадаємо, що більше 60 000 українців віддали свій голос за кращий автомобіль року. Спільно з експертним журі вони обрали переможців в 14 різноманітних номінаціях:

Номінація	Модель
Автомобіль 2014 року в Україні	Skoda Octavia
Міні-клас	Peugeot 208
Компактний клас	Toyota Corolla
Компактний економін-клас	Skoda Rapid
Середній клас	Mazda 6
Бізнес-клас	Mercedes-Benz E-класу
Люкс-клас	Mercedes-Benz S-класу
Компактний SUV	Toyota RAV4
Повнорозмірний SUV	BMW X5
Вен	Ford B-Max
Спорткупе / кабриолет	Audi RS7 Sportback
Співвідношення ціна / якість	Renault Logan
Дизайн	Range Rover Sport
Кращі технології безпеки	Mercedes-Benz S-класу

Перед церемонією нагородження мав місце круглий стіл, під час якого відбулась дискусія, присвячена питанням об'ємів ринку, цін на автомобілі і факторам, що на них впливають. Також учасники дискусії обговорили інструменти стимулювання продажів, в тому числі кредити та лізинг.

У дискусійні панелі взяли участь усі визначні постаті автомобільної промисловості та автомобільного ринку України.

Федерація роботодавців автомобільної галузі була представлена головою Федерації в особі Олега Боярина, який наголосив на недопустимості посилення тиску на бізнес з боку перевіряючих органів, зокрема, на прикладі недавніх посиленних перевірок компаній групи компанії «Богдан-Авто». Голова Федерації згадав про постанову прокуратури міста Києва щодо перевірки виконання норм екологічного законодавства автоцентрами та підприємствами автомобільного бізнесу.

Олег Боярин підкреслив вкрай негативну ситуацію з тиском на бізнес, яка склалася не лише у корпорації «Богдана». Він вважає, що схожа ситуація може спіткати будь-яке підприємство не тільки в автомобільній промисловості, але й в будь-якій іншій галузі економіки. На думку голови Федерації автомобільної галузі, зараз наріжним питанням галузі є не обсяг ринку і його зростання, а збереження робочих місць галузі. Ризик скорочення останніх, зважаючи на негативні тенденції ринку, постійні зміни регуляторного середовища і відсутність системної підтримки галузі, з кожным днем лише збільшується.

Невизначеність, яка панує в політико-правовому та економічному просторі країни, на думку пана Боярина, є основною причиною падіння попиту на товари тривалого споживання.

Вплив рівня доходів населення на споживання можна, на думку голови Федерації роботодавців автомобільної галузі, можна чудово проілюструвати на прикладі аналогічних моделей авто, що продаються на ринках України та Європи (насамперед, Німеччини та Великобританії; цифри наведені в додатку). За даними Федерації, вартість авто для кінцевих споживачів на ринках Європи значно вищі, що, тим не менш, не впливає обернено пропорційно на попит і обсяги ринку відповідно. Проведений аналіз показує, що немає значної кореляції між цінами, податковим навантаженням, захисними заходами і попитом. Де факто, на попит найбільшою мірою впливають платоспроможність і рівень доходів населення. Відповідно, саме низький рівень доходів населення, відсутність у покупця впевненості у завтрашньому дні призводить до занепаду не тільки автомобільного, а й інших ринків, для яких характерна висока цінова еластичність попиту.

Інші учасники круглого столу також приєдналися до думки про необхідність стабілізації регуляторного середовища, вираженої макроекономічної та промислової політики держави, необхідності підтримки та формування платоспроможного попиту населення, в тому числі шляхом найшвидшого відновлення широкого використання інструментів кредитування та лізингу.

Важливим аспектом обговорення стали нещодавно прийняті НБУ обмеження на купівлю валюти. Позиція представників автомобільної промисловості одноголосна та однозначна: початок дії нового порядку придбання валюти і розрахунків із зарубіжними контрагентами може призвести до непередбачуваних наслідків, включаючи неконтрольоване зростання цін. На думки представників галузі, нові правила конвертації валюти і платежів приведуть до заморожування величезних сум оборотних коштів протягом близько 10-14 днів, в результаті чого операторам авторинку доведеться поповнювати ці кошти за рахунок комерційних кредитів. Це, в свою чергу, створить додатковий тиск на собівартість і, відповідно, на кінцеву вартість автомобілів для споживачів (як імпортованих, так і зібраних в Україні). Підтвердженням цього є нещодавнє зростання цін на автомобілі в усіх мережах, зумовлене девальвацією національної валюти.

На завершення, представники автовиробників поділилися своїми досягненнями та обсягами виробництва і експорту, а дилери та постачальники – планами щодо подальшого розвитку збутових мереж та інструментів продажів.

Усі учасники круглого столу висловили надію на відновлення ринку і на зняття адміністративного тиску, що дозволить легальному бізнесу працювати в адекватних, економічно реалістичних та комфортних умовах.

Порівняльна вартість моделей авто на українському,
німецькому та британському ринках

	Skoda Octavia A7 (1,8 Ambition)	Volkswagen Passat (2,0 TDi)	Toyota Corolla (1,33)	Volkswagen Tiguan
Ціна в Україні (євро)	20 460	27 800	16 000	23 736
Ціна в Німеччині (євро)	24 490	29 125	18 400	24 725
Співвідношення вартості (%)	83,5	95,4	86,9	96,0

	Skoda Octavia A7 (1,4 Elegance)	Volkswagen Passat (2,0 TDi)	Toyota Auris (1,33)	Volkswagen Tiguan
Ціна в Україні (фунти)	16 772	22 800	11 055	22 325
Ціна у Великобританії (фунти)	20 560	24 655	13 995	23 205
Співвідношення вартості (%)	81,5	92,4	79,2	96,2

Джерело: дані Федерації роботодавців автомобільної галузі