



ФЕДЕРАЦІЯ РОБОТОДАВЦІВ
АВТОМОБІЛЬНОЇ ГАЛУЗІ

№2 (21) ВІД. 20.02.15

Review

AUTOMOTIVE INDUSTRY

БЕРЕГ ТУРЕЦЬКИЙ

Турецькій автомобілебудівній галузі вдалось за п'ятдесят років пройти шлях з невеликого складального майданчика до одного з лідерів галузі. Федерація роботодавців автомобільної галузі спробувала дізнатись історію успіху турецьких автовиробників



Rewiev
AUTOMOTIVE INDUSTRY

№2 (21) від 20.02.15

**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.

ПОПЕРЕДНЄ СЛОВО

Здається з усіх можливих поганих сценаріїв розвитку економіка вирішила обрати найгірший. На жаль, в цьому немає нічого дивного: ні бойові дії, ні, головне, пасивність уряду не залишають їй іншого вибору.

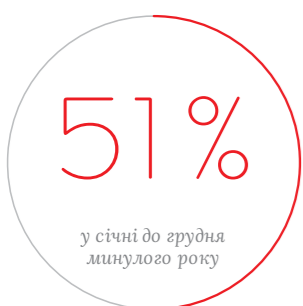
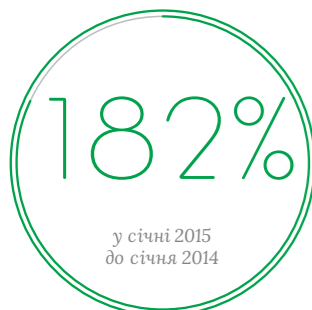
Вимушені зізнатись, ми зробили помилку. На мить на здалось, що у Кабінету міністрів та парламентської коаліції є чітке спільне бачення стратегії виходу країни з кризи. Є розуміння необхідності, навіть невідворотності реформ, радикальних змін правил гри для бізнесу та інвесторів, створення нових можливостей для активних громадян. На жаль, нічого цього немає. Ми просимо вибачити нас за цей легковажний оптимізм.

Так, ми знаємо, що критикувати і писати про погане легше за все. Даємо вам слово, шановні читачі, що ми першими напишемо про хороше, якщо будемо вважати, що воно зможе вас порадувати. Сподіваємось, нам буде чим вас порадувати.

ПРОДАЖІ ЛЕГКОВИХ АВТО



ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

ВИРОБНИЦТВО
ВАНТАЖНИХ АВТОВИРОБНИЦТВО
АВТОБУСІВБЕЗНАЙДІЙНИЙ
ХВОРИЙ?

Вітчизняна економіка все більше стає схожою на безнадійно хворого пацієнта, якому десять лікарів пропонують двадцять стовідсоткових рецептів одужання. Тим не менш, стан пацієнта аж ніяк не покращується

Стан вітчизняної економіки неухильно погіршується. За оцінками економістів, за темпами падіння Україна впевнено наздоганяє 1990-ті роки і населенню варто приготуватись до ще більшого зубожіння, а бізнесу – до ще більших труднощів.

Згідно з попередніми результатами, падіння Валового внутрішнього продукту у 2014 році становитиме близько 8%. Це дещо більше, ніж очікував уряд та Нацбанк (7% та 7,5%, відповідно), але значно менше, ніж прогнозували деякі міжнародні рейтингові агентства. Остаточний вирок українській економіці Держстат планує оприлюднити 17-20 березня. Поки ж нам залишається можливість «насолоджуватись» даними за четвертий квартал минулого року. Згідно з офіційним повідомленням, «ВВП України за IV квартал 2014р. порівняно з IV кварталом 2013р. (у постійних цінах 2010р.) становив 84,8%, а

порівняно з III кварталом 2014р., з урахуванням сезонного фактору, – 96,2% (без урахування тимчасово окупованої території АР Крим, м. Севастополя та частини зони АТО)».

Останні дані змусили уряд відмовитись від оптимістичних планів на поточний рік – зростання економіки варто очікувати не раніше 2016 року. В кращому випадку.

Річна інфляція сягнула майже 25%. Це означає реальне зменшення оборотного капіталу бізнесу, а також банків, які задихаються в кризі ліквідності. Ще місяць тому уряд очікував, що інфляцію в поточному році становитиме 13-15%, але зараз видається, що найбільш реальним буде та ж таки 25-відсоткова інфляція. Нагадаємо, що Україну цього року очікує ще одне підвищення тарифів на газ, ініційоване МВФ. Згідно зі словами голови Нацбанку, підвищення тарифів на газ становитиме 280%, на тепло – 66%, і це теж значно більше, ніж планувалось раніше.

Без сумнівів, 2014 рік ввійде в історію як рік падіння гривні. За рік долар та євро подорожчали більше, ніж удвічі. Цілий рік країна спостерігала за затяжним падінням гривні. Українці вивели з банків всю гривню, яку тільки могли. Що чекає гривню в поточному році не береться прогнозувати ніхто. Також, здається, ніхто не вірить в те, що гривня втримається в коридорі, який для неї визначив у своїх планах визначив уряд.

Золотовалютні резерви Нацбанку за рік скоротилися більше, ніж удвічі. Більше того, ЗВР з 2010 року зменшилися в 5 разів. Від початку 2014 року золотовалютні резерви зменшилися майже на 13 мільярдів доларів. За неперевіреними даними, 70% сьогоднішніх міжнародних резервів, які представлені цінними паперами, не мають достатньої ліквідності та не можуть бути реалізовані в необхідному обсязі навіть

за номінальною вартістю. Потреба України у валюті на цей рік - близько 15 мільярдів доларів. Єдине джерело таких грошей - це МВФ і міжнародні донори.

Зрозуміло, що в ситуації, що склалась, не могли не знизитись реальні зарплати українців. За підсумками 2014 року, вони впали більше, ніж на 6%, реальні доходи в третьому кварталі - більше, ніж на 10%. Проте треба також врахувати, що в доларовому еквіваленті доходи населення впали більше, ніж удвічі. Середня зарплата в Україні наприкінці 2014 року становила близько 3500 гривень, або 180 доларів. На початку року це були 3150 гривень, або 380 доларів.

Промислове виробництво впало на 10,7%. З початку активних бойових дій на Сході часто почала з'являтися інформація про припинення діяльності великих підприємств, про вивезення потужностей і зупинку відвантаження готової продукції. Промислове виробництво в Донецькій області за останні місяці впало приблизно на 50%, в Луганській області - майже на 80%. Автомобільна промисловість стала рекордсменом серед усіх галузей промисловості. За 12 місяців 2014 року виробництво автотранспортних засобів скоротилось на 35,7%. Головна причина - це, звичайно, АТО. Але ще є проблема торгівлі з Росією і країнами Митного союзу. Цей фактор також позначився на показниках падіння промислового виробництва.

Державний борг вперше перевищив трильйон гривень. Сукупний державний і гарантований державою борг України в доларовому вираженні зменшився в листопаді на 3,66 мільярда доларів, або на 5% - до 69,34 мільярда доларів. Це відбулося переважно через пов'язане з девальвацією гривні скорочення внутрішнього боргу. У гривнево-вираженні сукупний держборг збільшився на 92,57 млрд гривень, або на 9,8% - до рекордно високого рівня - 1,037 трлн гривень. І хоча темп здійснення запозичень і уповільнився, девальвація гривні збільшуватиме розмір боргу, 55% якого зараз - в іноземній валюті.

Імпорт та експорт суттєво скоротилися. Зниження імпорту пояснюється військовими діями, загальним погіршенням інвестиційного клімату і зниженням купівельної спроможності населення. Щодо експорту - то це зупинка виробництва на експортоорієнтованих підприємствах, яких на Сході чимало. Разом з тим, експорт перевищує імпорт. За 2014 рік експорт товарів становив 53,9 млрд дол. США, імпорт - 54,381 млрд дол. Порівняно із 2013 роком експорт скоротився на 13,5% (на 8,39 млрд дол.), імпорт - на 28,3% (на 21,45 млрд дол.). Негативне сальдо становило 0,47 млрд дол. Коефіцієнт покриття експортом імпорту склав 0,99.

Традиційно, на формування негативного сальдо вплинули окремі товарні групи: палива мінеральні, нафта і продукти її переробки (13,10 млрд дол.), пластмаси, полімерні



матеріали (2,46 млрд дол.), фармацевтична продукція (2,22 млрд дол.), засоби наземного транспорту, крім залізничного (2,16 млрд дол.).

Обсяг експорту товарів до країн Європейського Союзу у 2014 році виріс на 2,6%, порівняно з попереднім роком. Одночасно скоротився до Росії на 33,7%.

Чи могло бути інакше, враховуючи, що в країні пройшли революція, анексія Криму і досі триває війна на сході? Звідси, запевняють чиновники, і депресія економічної активності, і погіршення стану державних фінансів. На жаль, змушені визнати, що для уряду, який назвав себе «камікадзе» і твердив про непопулярні кроки, події на сході стали своєрідною універсальною «страховкою»: «попередників» замінили на «АТО».

Головна претензія до президента Петра Порошенка та прем'єра Арсенія Яценюка - відсутність суттєвих змін. Багато аналітиків відзначають, що вплив великого бізнесу на прийняття політичних рішень навіть посилюється. Президент і прем'єр є представниками певних олігархічних сил та не раз це демонстрували.

Деякі оглядачі констатують, що більшість політичних та економічних рішень влади моделюються, виходячи з бажання зберегти існуючий стан речей. Однак на рівні заяв відбувається дещо інше, отже, реальний стан речей все більше розходиться з медіакартинкою.

Здається, нам залишається тільки погодитись з МВФ: реформування країни відбувається украй повільно. Кілька місяців тому український прем'єр запевняв, що війна - не завада реформам, а тепер його не розуміють уже і на Заході.

ЧАС ПОЧУТИ БІЗНЕС

Голова Федерації роботодавців автопорому взяв участь у прес-конференції, присвяченій ультиматуму українських роботодавців, промисловців і підприємців до Уряду та парламентської більшості

5 лютого 2015 року в прес-центрі ІА «Українські новини» відбулась прес-конференція на тему «Ультиматум українських роботодавців, промисловців і підприємців до Уряду та парламентської більшості», організатором якої виступили представники вітчизняного бізнесу.

19 об'єднань бізнесу, що представляють 17 тисяч підприємств та 2,5 млн. найманих працівників виступили з ультиматумом до Уряду та лідерів парламентських фракцій, в якому вимагають проведення зустрічі представників всеукраїнських громадських об'єднань організацій роботодавців із Президентом України, Прем'єр-міністром та членами Уряду, а також вимагають відмовитись від практики кулуарного прийняття рішень, що завдають шкоду економіці та забезпечити

реалізацію прогнозованої економічної політики та чіткого економічного планування.

Голова Федерації роботодавців автомобільної галузі Олег Боярин також взяв участь у зазначеній прес-конференції. Зокрема, Голова федерації автомобільної галузі наголосив на неспроможності системи державного управління, відсутності професійного відбору очільників влади (зокрема кількість держслужбовців з 1991 по 2013 роки виросла в 6,3 рази на фоні падіння ВВП за аналогічний період на 13%), відсутності системного підходу в формуванні державних стратегій (тільки 50% завдань закладених у коаліційній угоді відображено в плані дій Уряду) та відсутності стратегії проведення реформ та підміні реформ їх бюрократичною імітацією. В

своєму виступі О. Боярин відзначив, що гарантією незалежності України має бути здорова економіка: "За останній рік ми чули від уряду і парламенту дуже багато обіцянок провести економічні реформи. В реальності відбувається лише імітація активних дій, які завдають значної шкоди реальному виробництву. Фактично, економіка Україна стала заручником нелогічних і безвідповідальних дій уряду". Наслідки таких дій – значне відставання за рівнем ВВП на душу населення в порівнянні з сусідніми країнами, спад промисловості (-10,7% за минулий рік) та ріст безробіття (9,5% в 2014 порівняно до 7,7% в 2013).

До цієї тези долучились й інші учасники прес-конференції.

З текстом відкритого ультиматуму можна ознайомитись на наступній сторінці.



ВІДКРИТЕ ЗВЕРНЕННЯ

Роботодавці, промисловці та підприємці України, під управлінням яких знаходиться 17 тисяч підприємств та працюють понад 2,5 мільйона найманих працівників, змушені виступити із відкритим зверненням до влади та суспільства.

- Ми:
- усвідомлюємо виклики, що стоять перед Україною у зв'язку із агресивною політикою Росії, конфліктом та бойовими діями на Сході України;
 - із розумінням ставимося до необхідності концентрації зусиль та ресурсів держави у цьому зв'язку;
 - від самого початку конфлікту брали і готові продовжувати брати активну участь у підвищенні боєздатності української армії, шляхом підтримки волонтерського руху та відповідних відряджень.
- У той же час роботодавці не можуть погодитись із тим, що влада прикриває зазначеним конфліктом свої непрофесійні дії, які призводять до деградації української економіки, ліквідації виробництв, скорочення робочих місць, зубожіння населення, а отже - до подальшого посилення соціальної напруги у суспільстві.
- Без сильної національної економіки неможливо зберегти незалежну державу.
- Тому роботодавці змушені заявити про:
- створення абсолютно неефективної та відверто недієвої системи державного управління;
 - непрогнозованість економічної та соціальної політики, їх безпідставну політизацію;
 - відсутність стратегії проведення реформ та підміну реформ їх бюрократичною імітацією;
 - кулуарне та хаотичне прийняття владою необґрунтованих рішень, що наносять шкоду економіці;
 - відверте та систематичне порушення

владою принципів соціального діалогу, самоусунення влади від будь-якого діалогу із бізнесом.

Бізнес та суспільство на сьогодні поставлені в умови, коли їх цілком усунуто від системи прийняття економічних рішень, включаючи прийняття соціально-економічних законів та навіть Державного бюджету. При цьому критично важливі для країни рішення приймаються за принципом продукування їх текстів за одну ніч - всупереч чинним законам, без будь-якого висвітлення проблематики на рівні бізнесу та громадськості, без реального обговорення на фаховому рівні з представниками експертного середовища.

Ми констатуємо, що за 2 місяці, які прийшли з моменту підписання Коаліційної угоди, влада не виконала жодної обіцянки щодо економічних перетворень, а окремі рішення прямо суперечать взятим на себе зобов'язанням.

На сьогодні саме непрофесійні дії влади за своїм руйнівним ефектом для економіки є найголовнішим чинником, що перевищує навіть шкоду, яку наносить країні конфлікт на Сході України. Більше того, зазначений конфлікт використовується владою для маскування своїх непрофесійних та шкідливих дій у економіці, тоді як справжній тягар проблем у будь-якому випадку несуть саме бізнес та усе суспільство.

У зв'язку із викладеним, роботодавці звертаються до влади із наступними вимогами:

- терміново провести зустріч представників всеукраїнських об'єднань організацій роботодавців із Президентом, Прем'єр-міністром та членами Уряду України з метою пошуку порозуміння та досягнення компромісу у ключових питаннях економічної та соціальної політики;
- негайно повернутися до реального діалогу з українським бізнесом та суспільством;
- відмовитись від практики кулуарного, хаотичного прийняття рішень, які наносять шкоду економіці;
- забезпечити ведення прогнозованої економічної політики, а також повернення до чіткого економічного плану-

вання;

- зупинити дію рішень, які спрямовані на зниження купівельної спроможності населення та вимивання коштів з реального сектору економіки.

У разі невиконання зазначених вимог нас чекає:

1. Падіння економіки та скорочення робочих місць, і відповідальність за це ляже на діючий уряд.
2. Роботодавці та трудові колективи будуть змушені ініціювати винесення на обговорення суспільства питання про відповідальність уряду за шкоду, заподіяну українській економіці.

Звернення підписали

Федерація роботодавців України, Конфедерація роботодавців України, Всеукраїнська асоціація роботодавців, Об'єднання організацій роботодавців, Всеукраїнське об'єднання обласних організацій роботодавців в сфері телекомунікаційних та інформаційних технологій, Федерація металургів України, Федерація роботодавців автомобільної галузі, Всеукраїнське галузеве об'єднання організацій роботодавців хімічної промисловості, Федерація роботодавців машинобудівної промисловості, Федерація роботодавців транспорту України, Федерація залізничників України, Всеукраїнське об'єднання організацій транспорту "Укравтотранс", Об'єднання організацій роботодавців медичної та мікробіологічної промисловості України, Всеукраїнське об'єднання обласних організацій роботодавців підприємств легкої промисловості "Укрлегпром", Федерація роботодавців гірників України, Всеукраїнське об'єднання організацій роботодавців в сфері будівництва, проектування та архітектури, Федерація роботодавців скляної промисловості України, Всеукраїнська спілка підприємців індустрії розваг, Українська Федерація роботодавців охорони здоров'я.



БЮРОКРАТІЯ НЕ РЕФОРМУЄ САМА СЕБЕ

Федерації роботодавців автомобільної галузі взяла участь в зустрічі з Головою Державної регуляторної служби України Ксенією Ляпіною, організатором якої виступила Федерації роботодавців України.

Зустріч була присвячена ознайомленню присутніх з новою стратегією дій Служби. За словами Ляпіної, основне завдання Служби полягає в зменшенні регуляції та регуляторного тиску на бізнес. Основні кроки в цьому напрямі плануються провести протягом першого півріччя 2015 року.

Першочерговими сферами для оперативної дерегуляційної діяльності визначені:

- Санітарний, фіто санітарний та ветеринарний контроль.
- Пожежна безпека.
- Охорона праці і промислова безпека.
- Переробка вторинної сировини (утилізація відходів тари і упаковки).

Основні принципи роботи, якими буде керуватись Служба, визначені в Положенні про Державну регуляторну службу

України:

- доцільність;
- ефективність;
- адекватність;
- збалансованість;
- передбачуваність;
- прозорість та врахування громадської думки.

В ході робочої зустрічі Голова ДРСУ повідомила про нещодавнє засідання групи експертів Служби з переробки вторинної сировини, на якій було прийняте рішення рекомендувати скасувати одну з корупційних схем, якою зобов'язували підприємства укладати договори з «Укрекоком-ресурси» про організацію збирання пакувальних матеріалів та утилізацію використаної тари за відповідну оплату.

Голова ДРСУ повідомила, що на 29 січня 2015 року запланована зустріч з приводу санітарного та

фіто санітарного контролю, а 30 січня 2015 року – з приводу регулювання автотранспортної сфери.

Ляпіна особливо наголосила, що в діяльності Служби прямого зв'язку з податковим адмініструванням немає, проте вони торкатимуться цієї галузі в питаннях ПДВ та єдиного соціального внеску.

Голова ДРСУ повідомила про свою впевненість в неможливості бюрократії реформувати саму себе, тому наголосила на необхідності для прийняття «обґрунтованих і обрахованих» рішень в процесі роботи над регуляторними актами проведення small business tests (тестування малого та середнього бізнесу), що полягає в опрацюванні певних нововведень на базі реально працюючих підприємств.

Нагадаємо, що першим заступником Ксенії Ляпіної був призначений Володимир Загородній.

НЕ ВИГІДНО РОЗВИВАТИСЬ. МАЙЖЕ НЕМОЖЛИВО

Про умови роботи у вільній економічній зоні «Закарпаття», можливості розвитку виробництва у Закарпатській області та про державну промислову політику Федерація роботодавців автомобільної галузі України поговорила з виконавчим директором ТОВ «Ядзакі Україна» Мілошем Босаком

Шановний пане Босак. В першу чергу, дозвольте від імені редакції привітати Вас і ваше підприємство з приєднанням до Федерацію роботодавців автомобільної галузі Закарпаття. «Ядзакі» - всесвітньо відомий японський бренд, цим все сказано. Чи не так?

Вірно, можу тільки для точності додати, що ТОВ «Ядзакі Україна» створено 23 жовтня 2002 року, рішенням засновників корпорації «Ядзакі» (Японія) та її дочірньої компанії «Ядзакі Європа» (Кельн, Німеччина) з метою виробництва електрокабельної продукції для автомобільної промисловості.

Інвестиції корпорації в цей проект склали 31,7 млн. євро. Це найбільша про-

мислова інвестиція Японії в економіку України.

Вашими основним ринком збуту є Україна, або ж ви працюєте на європейського споживача?

Ми працюємо на зовнішні ринки. Зараз замовником компанії є німецький автомобільний концерн Volkswagen, який випускає близько 10 млн. автомобілів щорічно. Запуск проекту Volkswagen дав компанії можливість значно розширити виробництво, збільшити кількість робочих місць і вийти на якісно новий технологічний рівень. Сьогодні в компанії «Ядзакі Україна» працює більше 1400 осіб.

До речі, в 2013-2014 рр. корпорація



«Ядзакі» збільшила обсяги своїх інвестицій в економіку України. Додаткові інвестиції склали 1,3 млн. євро.

При таких обсягах інвестицій напевно компанія є надзвичайно важливою для регіону. Які плани на майбутнє?

На період з липня 2015 по червень 2016 року запланований обсяг інвестицій становить 1,1 млн. євро. У цей же період плануються переговори по отриманню нових проектів, які дають можливість заповнити 15% території заводу, що залишилась. ТОВ «Ядзакі Україна» здатне розвивати й інші проекти, але для цього нам необхідна додаткова площа окрім існуючого заводу.

Враховуючи такі істотні обсяги інвестицій і настільки масштабні плани, не можна запитати про те, які основні ризики бачить перед собою компанія на шляху до подальшого розвитку в сучасних українських реаліях?

Тут слід, в першу чергу, почати з перманентних ризиків, а саме постійних змін регуляторного середовища. Коли компанія починала свою діяльність, вона працювала в рамках СЕЗ «Закарпаття» з усіма відповідними перевагами. Де факто, саме їх наявність, поряд із зручною логістикою поруч з Європою, і посприяло вирішенню створити виробництво саме в цьому регіоні. Господарюючим суб'єктам СЕЗ «Закарпаття» спочатку надавалися передбачені законом пільги при здійсненні операцій з обслуговування транзитних

вантажів, їх зберігання, доробки, сортування, пакування, надання транспортно-експедиторських, агентських та пов'язаних з ними фінансових послуг, торгівлі, а також застосуванню новітніх технологій з метою виробництва товарів для експорту та поставок їх на внутрішній ринок. Ці пільги включали в себе: режим спеціальної митної зони, який передбачав здійснення експортно-імпортних операцій з виробничими матеріалами та обладнанням із звільненням від сплати митних зборів та ПДВ; знижену ставку податку на прибуток підприємств (2/3 від загальної ставки); оподаткування доходів нерезидентів - у розмірі 2/3 встановленої ставки; звільнення від зборів до Державного інноваційного фонду; звільнення від обов'язкового продажу надходжень в іноземній валюті.

Але тривало це недовго, вже в 2005 році з прийняттям Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про державний бюджет України на 2005 рік» та деяких інших законодавчих актів України» від 25 березня 2005 всі пільги суб'єктам СПРЕД в Україні були ліквідовані. Але незабаром трьом суб'єктам СЕЗ «Закарпаття» (ТОВ «Ядзакі Україна», ТОВ «Джейбіл Сьоркіт Юкрейн Лімітед», ТОВ ПСМ) як сумлінним інвесторам Постановою КМУ «Деякі питання ввезення (пересилання) товарів у спеціальні (вільні) економічні зони та вивезення товарів за їх межі» (від 30 листопада 2005) було дозволено продовжити реалізацію



На фото: під час свого візиту у 2013 році президент корпорації «Ядзакі» Шінджі Ядзакі відзначив злагоду роботу молоді та енергійної команди «Ядзакі Україна», порядок та організованість у компанії

На фото: «Ядзакі Україна» приділяє особливу увагу навчанню та розвитку професійних навичок своїх працівників. У компанії діє постійна програма навчання працівників для підвищення кваліфікації чи здобуття нових знань

На фото: Минулого року «Ядзакі Україна» отримало статус «lead plant» (провідний завод). І сьогодні підтримує декілька заводів Ядзакі у різних куточках світу

інвестиційних проектів на колишніх умовах, але і цей інструмент був замінений надалі урядом в 2012 році у зв'язку з прийняттям Податкового та Митного Кодексів.

У такій ситуації виробляти стало не вигідно?

Не вигідно розвиватися. Більше того, майже неможливо. Регуляторні умови помінялися відразу. А інвестиції і бізнес-модель залишилися колишніми. Держава просто в один день відмінила виконання своїх зобов'язань. Крапка. Але страшно навіть не це, а скоріше, те, що при скасуванні пільг ми залишилися з чистими зобов'язаннями на нашому боці, до того ж з обмеженнями на подальший розвиток. Суть в тому, що одним із способів розширення нашого підприємства із залученням додаткових іноземних інвестицій може стати створення філій (відділень) в депресивних регіонах Закарпаття, де високий рівень безробіття.

Однак, компанія, яка розташована в СЕЗ «Закарпаття», згідно з чинним Законом України «Про СЕЗ «Закарпаття» (ст. 6 закону), не може мати філії (відділення) за межами спеціальної економічної зони (на відміну від інших СЕЗ в Україні), що фактично обмежує залучення додаткових інвестицій для нашого розширення на території Закарпаття.

Виходить, пільг для суб'єктів СЕЗ практично не залишилося, в той же час всі обмеження діють повною мірою, що створює враження,

що у нового інвестора краще інвестиційний клімат, ніж в інвестора, який роками працює в СЕЗ «Закарпаття», вірно? Що залишається робити компанії-учаснику СЕЗ в такому випадку?

На нашу думку, інвестиційний клімат Закарпаття міг би значно покращитися у разі надання на законодавчому рівні можливості створення підприємствами філій (відділень) за межами ВЕЗ «Закарпаття», на які повинні поширюватися ті ж самі митні режими, що і для основного підприємства для забезпечення можливості гнучкого переміщення сировини і матеріалів між філіями. Реєстрація даних філій повинна відбуватися з попереднім узгодженням з органом управління та органами державної податкової та митної служби. Для цього необхідна законодавча ініціатива, над якою ми і збираємося працювати спільно з ФРА.

Втім, на даному етапі бізнес стикається з тим, що потрібна модифікація законів, що стосуються ВЕЗ, в даний момент не є пріоритетною, і СЕЗ «Закарпаття» може втратити потенційне збільшення інвестицій від вже існуючого інвестора такого, як ТОВ «Ядзакі Україна».

Федерація роботодавців автомобільної галузі висловлює свою подяку Яні Приголовкіній за допомогу в організації та проведенні інтерв'ю.

БЕРЕГ ТУРЕЦЬКИЙ

Турецькій автомобілебудівній галузі вдалось за п'ятдесят років пройти шлях з невеликого складального майданчика до одного з лідерів галузі. Федерація роботодавців автомобільної галузі спробувала дізнатись історію успіху турецьких автовиробників



Коли в кінці 2011 року норвезький виробник електромобілів Think оголосив про банкрутство, здається, нікого з північноєвропейських журналістів це не зацікавило, якби не одне «але». Справа в тому, що компанія банкрутувала вже вчетверте за останні десять років, але вперше переговори з приводу порятунку компанії розпочав турецький інвестор. І для багатьох це стало справжнім відкриттям. Ще більшим відкриттям стало те, що в «далекій мусульманській країні» виробляють більше авто, ніж, наприклад, в Італії. І це все, не зважаючи на те, країна і досі не має свого автомобільного бренду, хоча національний уряд всіляко стимулює автомобільних виробників до його створення.

Історія турецького автопрому розпочалась ще в 1950-х роках, коли тут розпочали випуск транспортних засобів за ліцензією Ford, Renault і Fiat. За даними OICA, в 2013 році з турецьких конвеєрів зійшло 1,126 млн легкових та комерційних авто (+4,9% до 2012 року), з яких майже 70% пішли на експорт.

Експерти виділяють 4 основних етапи розвитку турецького автопрому. На першому, який розпочався в 60-х роках минулого століття, внутрішній ринок почали захищати, одночасно готуючи власну заміну імпортом автомобіля. В цей же час в Туреччині будувалися і збільшували свої потужності складальні підприємства, за ними «підтягнулось» і виробництво комплектуючих. У той час відбувалося жорстке регулювання імпорту комплектуючих, були встановлені високі тарифи та обмеження на ввезення. Імпорт готових автомобілів був повністю заборонений. Стимулювалося внутрішнє виробництво.

На другому етапі, який розпочався в 1981 році, турецький автопром став орієнтуватися на експорт. У 1981-1990 роках відбулася лібералізація і подальше нарощування потужностей, завдяки використанню нових технологій. У 1991-1995 роках почався експорт автомобілів турецького виробництва. У цей період в Туреччині були скасовані обмеження на імпорт і стали надаватися субсидії на експорт.



На фото: завод компанії Fiat у місті Бурса - найстаріше та найбільше автомобільне виробництво у Туреччині



На фото: завод Renault відповідальний не тільки за 20% виробництва легкових авто компанії, а й за розробку деяких перспективних концептів



На фото: LCV, виготовлені на заводі Ford Otosan, призначені не тільки для ринку Західної Європи, а й Північної Америки

АВТОСКЛАДАЛЬНІ ЗАВОДИ ТУРЕЧЧИНИ

Компанія	Місце розташування	Тип виробництва	Потужність (шт.)	Виробництво у 2012-2013 рр. (шт.)
Fiat	Bursa	Пасажи́рські авто, LCV	400 000	255 000
Renault	North OIZ, Bursa	Пасажи́рські авто	360 000	310 000
Ford	Kocaeli, Eskişehir	LCV, вантажі́вки	320 000	265 000
Toyota	Arifiye, Sakarya	Пасажи́рські авто	150 000	70 000
Hyundai	Izmit, Kocaeli	Пасажи́рські авто	125 000	100 000
Honda	Çayırova, Kocaeli	Пасажи́рські авто	50 000	15 000
Daimler	Istanbul and Aksaray	Автобуси, вантажі́вки	18 500	20 700
BMC	Izmir	Автобуси, вантажі́вки	12 000	3 700
Otokar	Arifiye, Sakarya	Автобуси, трейлери	11 000	2 500
Isuzu	Kocaeli	Вантажі́вки	7 200	2 800
Temsa	Adana and Sakarya	Автобуси, вантажі́вки	6 500	2 600
Karsan	Bursa	Автобуси, вантажі́вки	4 480	1 700
M.A.N.	Ankara	Автобуси	1 700	1 300

Почалося створення вільних економічних зон і звільнення від податків виробників комплектуючих. А також звільнення інвесторів від сплати ПДВ при закупівлі обладнання.

Третій етап розпочався в 1996 році і базувався на відкритому ринку і вільній конкуренції. У цей період відбулася повна інтеграція виробництва. А конкурентоспроможність продукції турецького автопрому стала стабільною і глобальною. На цьому етапі було підписано угоду про вільну торгівлю з ЄС. За стандартами ЄС було відкориговано кон-

курентне законодавство. Був прийнятий закон про прямі іноземні інвестиції.

Четвертий етап, який за планом мав тривати до 2015 року, тут називають етапом можливостей. Він передбачає розвиток R&D, дизайну і технологій. На цьому етапі передбачено пільги для сектора досліджень та розробки, а також створення, за підтримки уряду, потужних центрів R&D.

Станом на 2012 рік, в країні працювало 13 автоскладальних заводів. Виробничі потужності цих підприємств

розраховані на 1,5 млн легкових та легких комерційних транспортних засобів. Однак, незабаром ця цифра стане ще більшою: Toyota та Hyundai уже планують збільшити потужність своїх заводів. 80% усіх потужностей знаходяться під управлінням Hyundai, Ford та Renault.

Першим в 1968 році підприємство відкрив Fiat. Того року в Туреччині розпочалося виробництво ліцензійного Fiat-124 під місцевою маркою Tofas Murat 124, яке протрималося на конвеєрі вже у видозміненому

вигляді до 1994 року. Зараз завод Fiat випускає 400 тисяч автомобілів на рік. Більше того, виробництво 42% LCV компанії відбувається саме тут. Завод компанії в місті Бурса отримав «Срібну відзнаку» – найвищу можливу нагороду для автоскладальних підприємств корпорації, яка свідчить про високий рівень управління якістю та виробництвом.

Після Fiat власне підприємство в Туреччині в 1969 році відкрив Renault. Нині воно випускає 350 тисяч автомобілів на рік або 20% усіх легкових автомобілів марки.

Завод Ford, який випускає вантажопасажирський автомобіль Transit на підприємстві Otosan, щорічно генерує 3 мільярдів доларів США експортної виручки. Декілька років Ford заявив про інвестиції в розширення виробництва на Otosan розміром 630 мільйонів доларів. Такий крок дозволив компанії розпочати експорт Transit до США, замінюючи парк морально застарілих та витратних вантажопасажирських автомобілів серії E. Вироблені в Туреччині автомобілі меншого розміру, наприклад, Transit Connect, продаються в США ще з 2009 року. Загалом, на Туреччину припадає 46% виробництва усіх легких комерційних автомобілів Ford.

Власних турецьких марок авто на ринку легкових автомобілів в країні вже немає, а майже всі автозаводи – це спільні підприємства зі світовими автоконцернами. Частка західного капіталу може бути різною. Приміром, у підприємстві Ford Otosan американському концерну належить тільки 42% і така ж частина відведена місцевої фінансово-промислової групі Кос.

Згідно з планами автовиробників, в 2012-2014 роках інвестиції у виробництво на території Туреччини повинні були скласти 2,7 млрд дол. США. Toyota, наприклад, планувала розпочати тут виробництво нового покоління Corolla, а також позашляховика В-класу. Fiat планував розпочати виробництво нового покоління Doblo, для яких основним ринком стане Північна Америка. Компанія також планувала розпочати на турецьких майданчиках виробництво двох нових моделей В- та С-класу. Hyundai, як згадувалось вище, планував збільшити потужності свого заводу в Izmit до 200 тис. авто на рік, перш за все, для виробництва авто А- та В-класу (i10 та i20).

Важкі комерційні автомобілі в країні виробляються під управлінням Daimler, MAN, Karsan, Isuzu, Otocar, Temsa и ВМС. Сумарно потужності, яких знаходяться під їх контролем, можуть випускати до 100 тис. авто на рік.

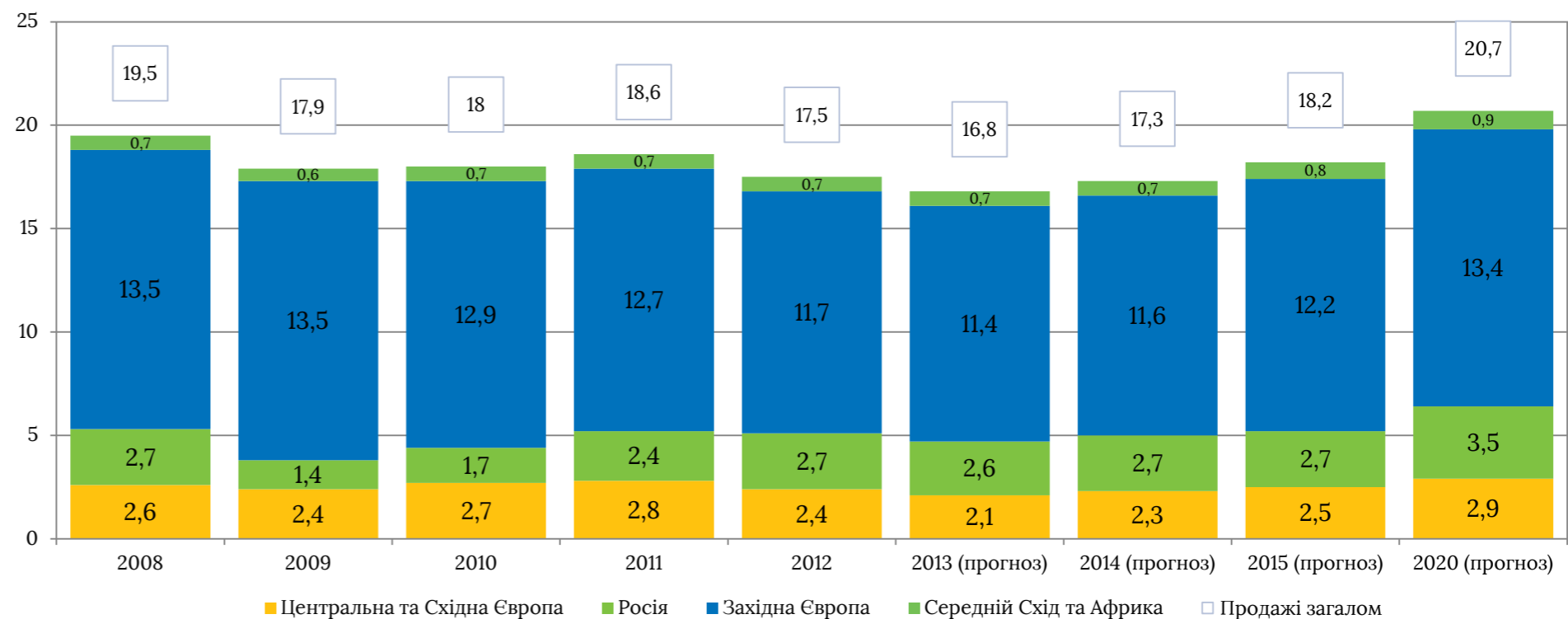
Зрозуміло, що ефективна робота такого великого автомобілебудівного кластеру неможлива без постачальників. Згідно з даними Турецького інвестиційного агентства, в країні працюють 35 зі 100 найбільших виробників автомобільних компонентів та комплектуючих, причому 17 з них входять до 20 найкращих.

Що цікаво, вони працюють не тільки для задоволення внутрішнього попиту, а й експортують продукцію до майже 150 країн світу. В 2012 році турецький експорт автомобільних запчастин перевищив 3,4 млрд дол. США. Майже 20% компонентів та комплектуючих було відправлено до Німеччини, 10% до Італії та 8,6% до Великобританії.

Свої представництва в

РІВЕНЬ ПРОДАЖІВ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО У РЕГІОНАХ, ЩО ОТОЧУЮТЬ ТУРЕЧЧИНУ

(прогноз, млн штук)



Туреччині відкрили і декілька проектно-конструкторських бюро. Наприклад, іспанська IDIADA, яка спеціалізується на конструюванні, тестуванні, проектно-технічних роботах та сертифікації авто вийшла на турецький ринок в 2000 році. Наразі інженери її турецького представництва зайняті тестуванням науково-дослідницьких та дослідно-конструкторських розробок для автомобілебудування.

Німецька FEV GmbH, яка спеціалізується на проектуванні компонентів двигунів і коробок передач, відкрила свій офіс в Туреччині 2011 році. Її інженери займаються конструюванням та консалтингом

в сфері науково-дослідних і дослідно-конструкторських розробок для двигунів і коробок передач, а також взаємодії між автомобілями.

Британська компанія Ricardo, яка працює над вдосконаленням та розробкою двигунів, трансмісій та інтелектуальних транспортних систем, працює разом з турецьким проектно-конструкторським бюро Anova над розробкою двигуна і коробки передач, а також консалтингу в сфері науково-дослідних і дослідно-конструкторських розробок в Туреччині.

Наразі автомобільна галузь – найбільший експортер турецької економіки останні сім років. З 2008 по 2012 роки транспортні засоби за-

безпечували 13-15% загального експорту країни. У турецькому автопромі зараз зайнято 250 тисяч осіб (1,2 млн осіб, включаючи продажі та обслуговування). Чоловік.

Серед найближчих перспективних цілей автопрому Туреччини – виробництво 2 млн. автомобілів на рік. До 2020 року у Туреччині є плани стати великою автомобільною державою і виробляти 4 млн автомобілів.

Серед факторів, які залучають інвесторів в Туреччині – великий внутрішній ринок; дружні інвестиційні закони і ліберальна банківська система. У Туреччині немає бар'єрів для переміщення капіталу з країни в Європу і навпаки, а патентне за-

конодавство узгоджено з європейським.

Законодавство Туреччини відповідає правилам вільної торгівлі, укладений митний союз з ЄС. Ще одна перевага Туреччини – близький доступ на сусідні ринки. Важливі чинники інвестиційної привабливості – наявність технологій і досвіду, а також невисока вартість кваліфікованої робочої сили.

Як бачимо, турецьке автомобілебудування пройшло важкий та довгий шлях до свого теперішнього становища. Чи вдасться українському автопрому зробити повторити успіх свого турецького «колеги» швидше, ніж за 50 років – велике питання. І в нас, чесно кажучи, немає на нього відповіді.

A close-up, low-angle shot of the front of a vintage car, likely a classic sedan, parked on a street. The car is light-colored, possibly white or cream, with visible wear and tear on the body panels. The focus is on the left headlight, which is round and has a multi-lens design. Below it is a smaller, circular fog light. To the right is a chrome grille with horizontal slats. A yellow license plate with black lettering 'HE' is visible on the right side of the bumper. The background is a blurred street scene with buildings and a fence, suggesting an urban environment. The lighting is warm and slightly desaturated, giving it a nostalgic feel.

КІНЕЦЬ АВТОМОБІЛІЗМУ?

Науковці вкотре заявили про те, що звичний нам автомобільний світ вичерпав себе. Тепер, однак, окрім філософських концепцій у них з'явилися емпіричні дані. Ми вирішили дізнатися, чому люди відмовляються від приватного транспорту і що чекає автоіндустрію в майбутньому

Унаші дні, згідно з даними досліджень, люди сідають за кермо рідше, ніж до світової економічної кризи, і на дорогах стало менше машин. У США, наприклад, кількість автомобілів на одного водія знизилася з пікового значення 1,2, в 2007 році, до 1,15, згідно з даними компанії Schroders. Молоді американці отримують водійські права пізніше, ніж у 1983 і навіть 2008 році. Зараз серед британців вікової категорії до 30 років менше людей з водійськими правами, ніж в 90-х. І, переконують дослідники, багато представників молодого покоління по обидва боки Атлантики взагалі не збираються отримувати водійські посвідчення.

Як пише у своєму звіті автомобільний аналітик Schroders Кетрін Девідсон, це цілком може виявитися передбачуваним кінцем автомобілізму. Він стверджує, що продажі автомобілів можуть ніколи не повернутися до докризових рівнів. І на те є дві причини: урбанізація і нові технології.

Традиційно, старше покоління американців при збільшенні кількості членів сім'ї найчастіше переїжджало до передмістя. Близько двох третин американського покоління мілленіалів, тобто народилися після 1984, зараз проживають в містах, і близько 40% стверджують, що не збираються їх залишати. Як пише Девідсон, для них «автомобілі не важливі як статусні символи, а отримання водійських прав не є свого роду» перехідним

обрядом», яким було раніше».

Міські центри, природно, менш приємні і зручні для використання автомобілів: паркування обходиться дорого, усюди стоять світлофори, а в деяких містах навіть вводиться плата за в'їзд в певні райони. Повсюдне поширення смартфонів з додатками, що дозволяють в реальному часі отримувати інформацію про громадський транспорт, і можливостями, які дали поштовх розвитку приватних послуг таксі, таких як Uber, зміцнюють віру міських мешканців в те, що володіння автомобілем є необґрунтовано дорогим задоволенням.

Згідно з даними General Motors, більш-менш суттєвий ріст зацікавлення у володінні автомобілем спостерігається лише серед споживачів віком від 55 до 64 років. Власне, ця група наразі єдина, яка зараз проявляє більший інтерес до придбання нового транспортного засобу, у порівнянні з аналогічними даними 2007 року. Заледве 5% від групи покупців 25-34 років зацікавлені у володінні авто; серед 16-24-річних таких і без того менше 1%.

У смартфонів є й інші способи скорочувати кількість автомобілів на дорогах. Дозволяючи людям постійно залишатися в більш тісному контакті, смартфони зменшили кількість поїздок. Дослідник з компанії Microsoft Дана Бойд зазначила це явище в своїй книзі «Все складно», в якій аналізується використан-

ня засобів комунікації підлітками. Вона пише: «Тим, чим для підлітків в 1950-х роках були заклади, де можна було поїсти або подивитися фільм, не виходячи з машини, а в 1980-х - торгові центри, зараз стали Facebook, СМС, Twitter, сервіси миттєвих повідомлень та інші соціальні медіа».

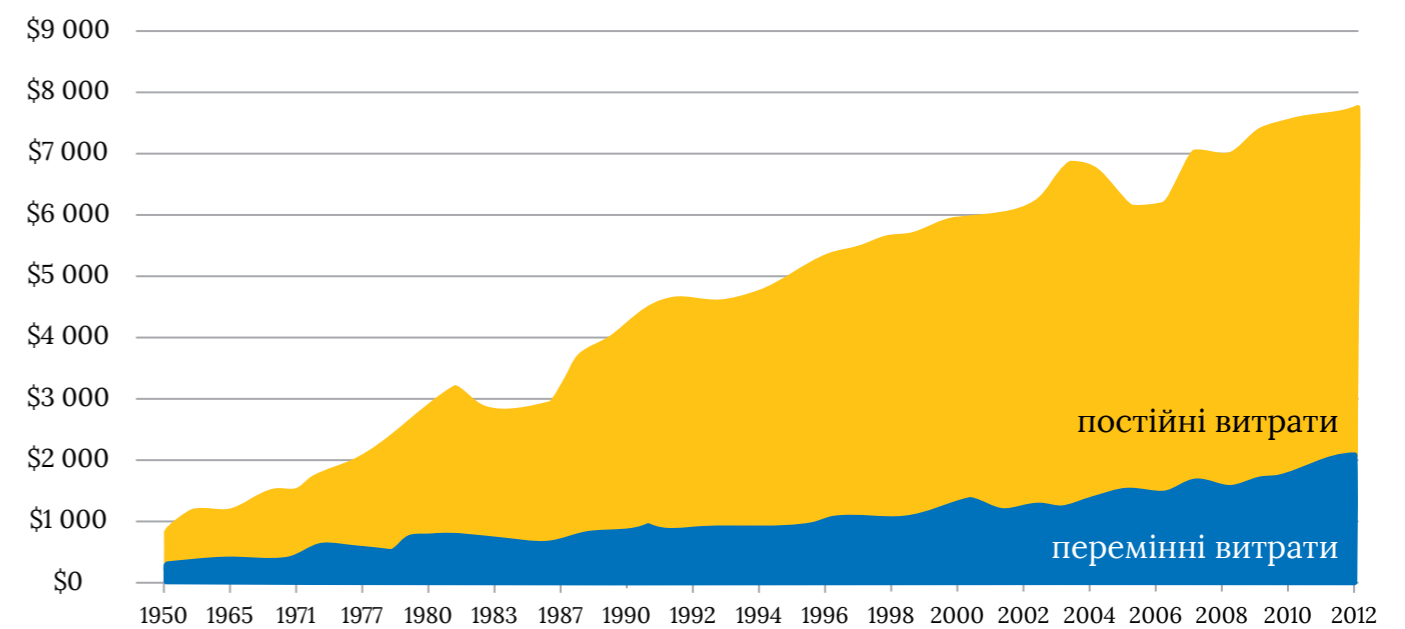
Електронна торгівля також робить негативний вплив на продажі автомобілів. Якщо супермаркет доставляє важке замовлення прямо вам додому кожні вихідні, поїздки в розташований за містом гіпермаркет раптово стають не потрібні. Не кажучи вже про важкі товари, придбані на Amazon.

Що все це означає для автовиробників? Девідсон з Schroders пише: «Ми вважаємо базовим сценарієм структурну стагнацію в автомобільній промисловості розвинених країн світу, у зв'язку з припиненням зростання числа автовласників, і з тим, що основним фактором попиту на нові автомобілі тепер стане потреба в заміні старих».

Найджел Гріффітс, головний спеціаліст з економіки автопромисловості в дослідницькій компанії IHS, налаштований трохи оптимістичніше: «Зараз відбуваються структурні зміни. Питання полягає в тому, наскільки значні і масштабні вони будуть в довгостроковій перспективі. Ми дуже обережно підходимо до побудови моделей на майбутнє».

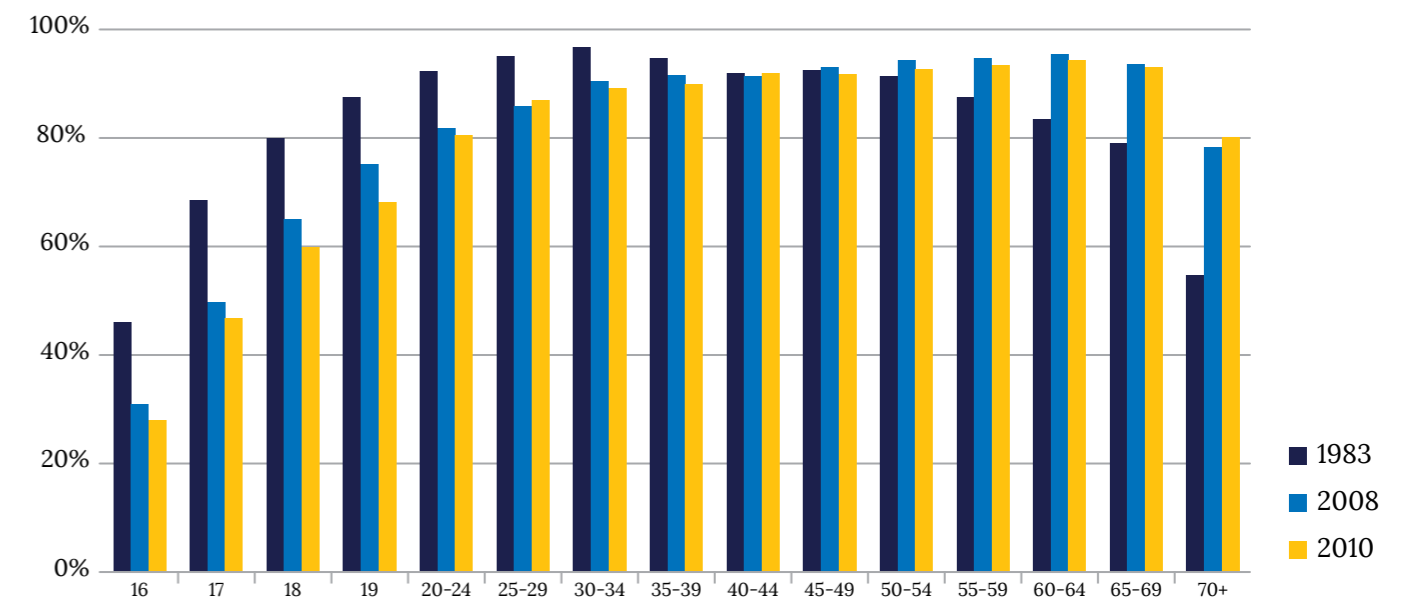
Однією з причин для цієї обережності є складність

ВИТРАТИ НА ВОЛОДІННЯ ЛЕГКОВИМ АВТО У США



ОТРИМАННЯ ВОДІЙСЬКИХ ПРАВ У США

(особи, які мають право на управління легковим транспортним засобом, у % до відповідної вікової групи)



виявлення структурних змін посеред сильного циклічного шуму. Вартість бензину в США падає. Валютні курси волатильні. Зараз незрозуміло, чи повернуться показники володіння автомобілями на колишні рівні по завершенні рецесії.

Країни, що розвиваються, не

дають багато приводів для оптимізму. Помірне зростання частки автовласників в них вже призвело до значних транспортних проблем у містах у зв'язку з жадливим плануванням (а в багатьох випадках з його повною відсутністю). Від Мумбая до Найроби і, звичайно ж, по всьому Китаю в розвиток громадського транспор-

ту вливаються величезні гроші. Хоча в цих країнах залишається багато вільного простору для зростання кількості автовласників, є ознаки того, що вони зроблять уроки з помилок Заходу, візьмуть на озброєння нові технології і не стануть будувати міста, виходячи з потреб автомобілістів.

СТАТИСТИКА: ВИРОБНИЦТВО У СІЧНІ

За даними асоціації «Укравтопром», в січні 2015 року на українських заводах було вироблено всього 352 автотранспортних засоби, що на 89% менше результату минулорічного січня і на 30% менше за показник грудня 2014 року.

У загальному обсязі автовиробництва більшу частину охопили легкові автомобілі, яких було вироблено 224 шт. (-12,8% до грудневого показника і -93% до аналогічного показника минуло-

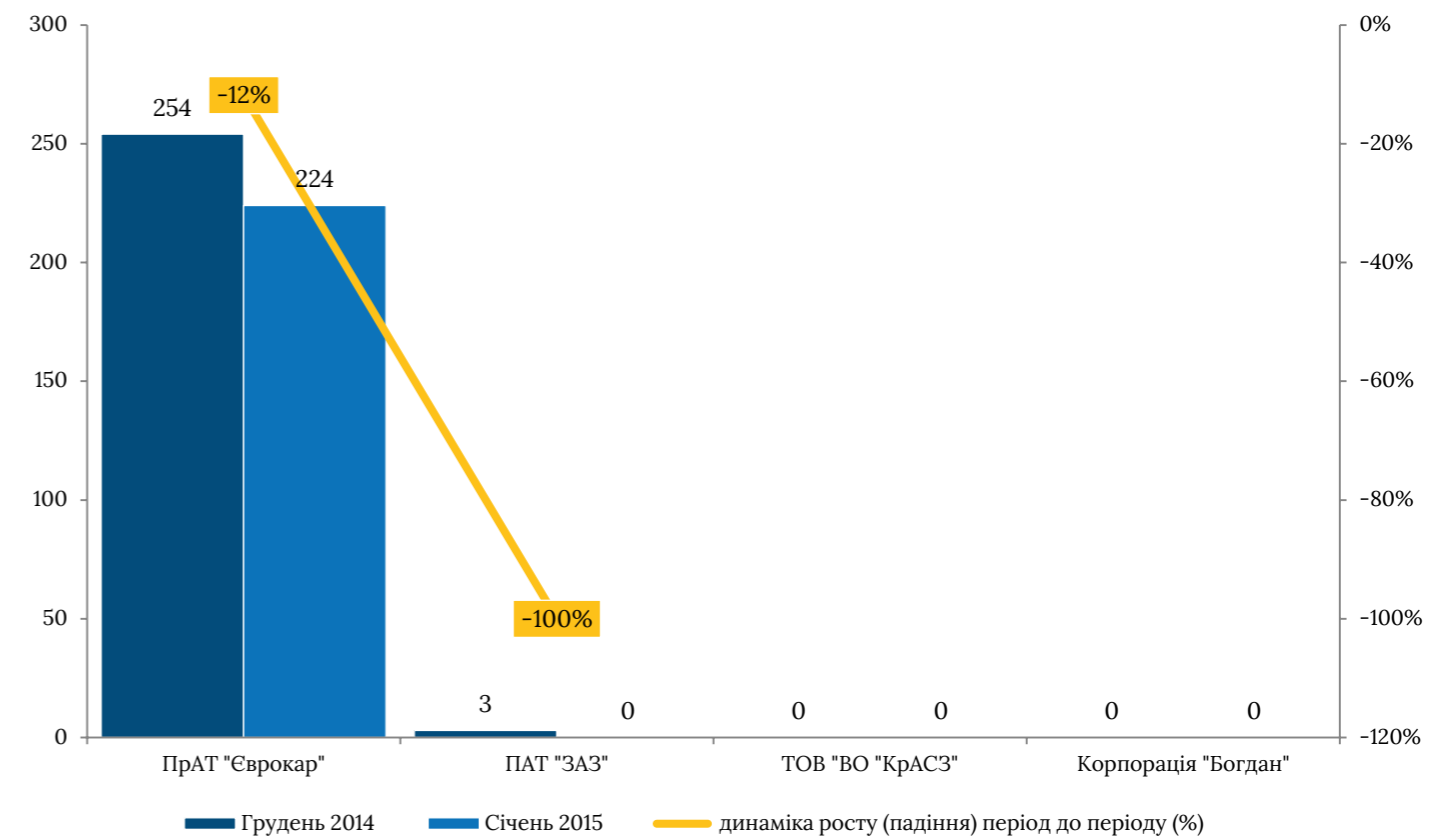
го року). Все січневе виробництво легкових автомобілів забезпечив один завод – ПрАТ «Єврокар».

Результат у виробництві комерційних автомобілів за звітний місяць – 109 шт. (-49,1% до грудня і + 81,7% до січня попереднього року).

Кількість автобусів, вироблених в січні становила 19 шт. (-42,4% до попереднього місяця і -58,7% до минулорічного січня).

ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

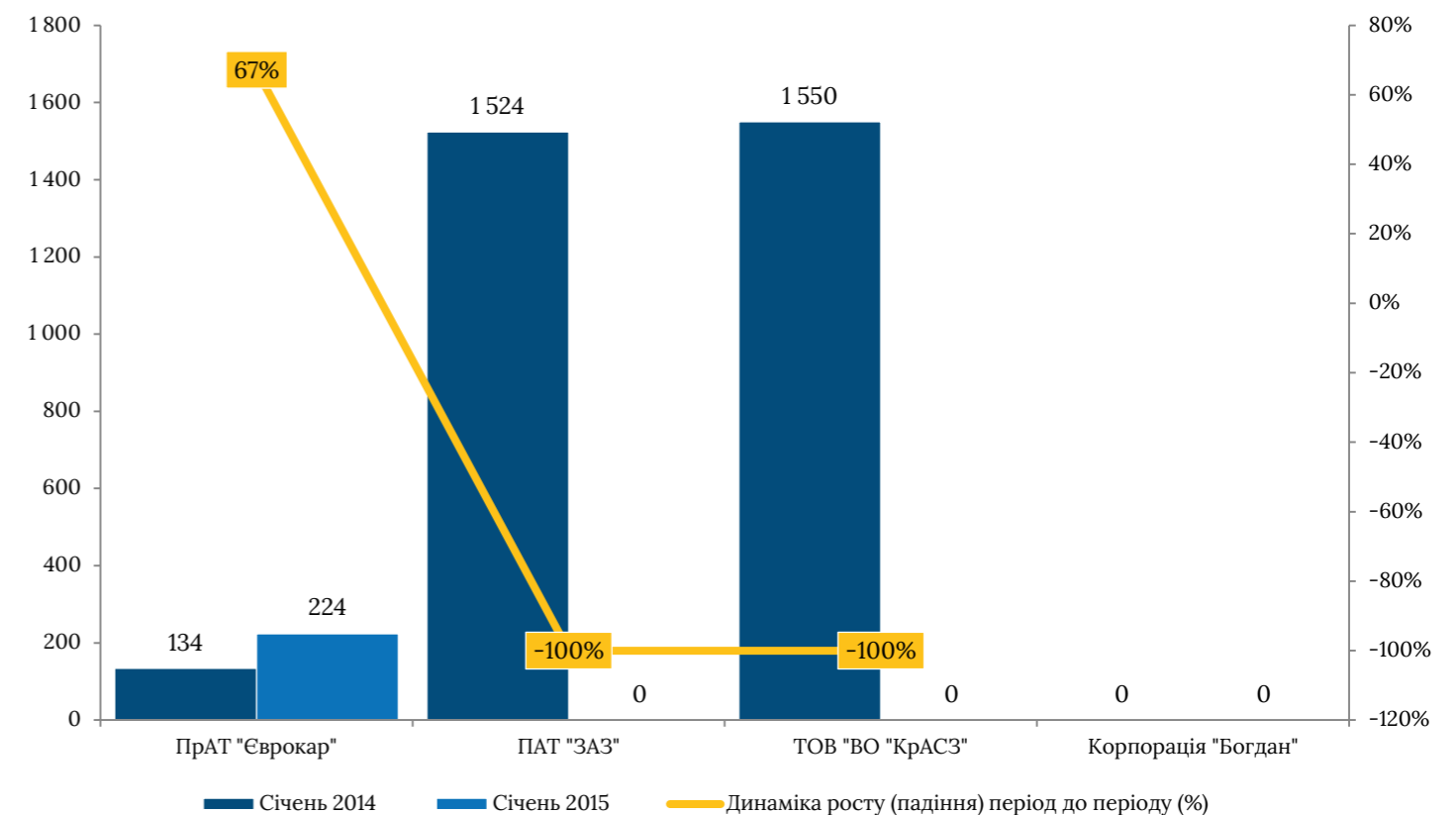
(Грудень 2014 – січень 2015, шт. та % росту період до періоду)



Джерело: Асоціація автовиробників «Укравтопром» | Дизайн: Федерація роботодавців автомобільної галузі

ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

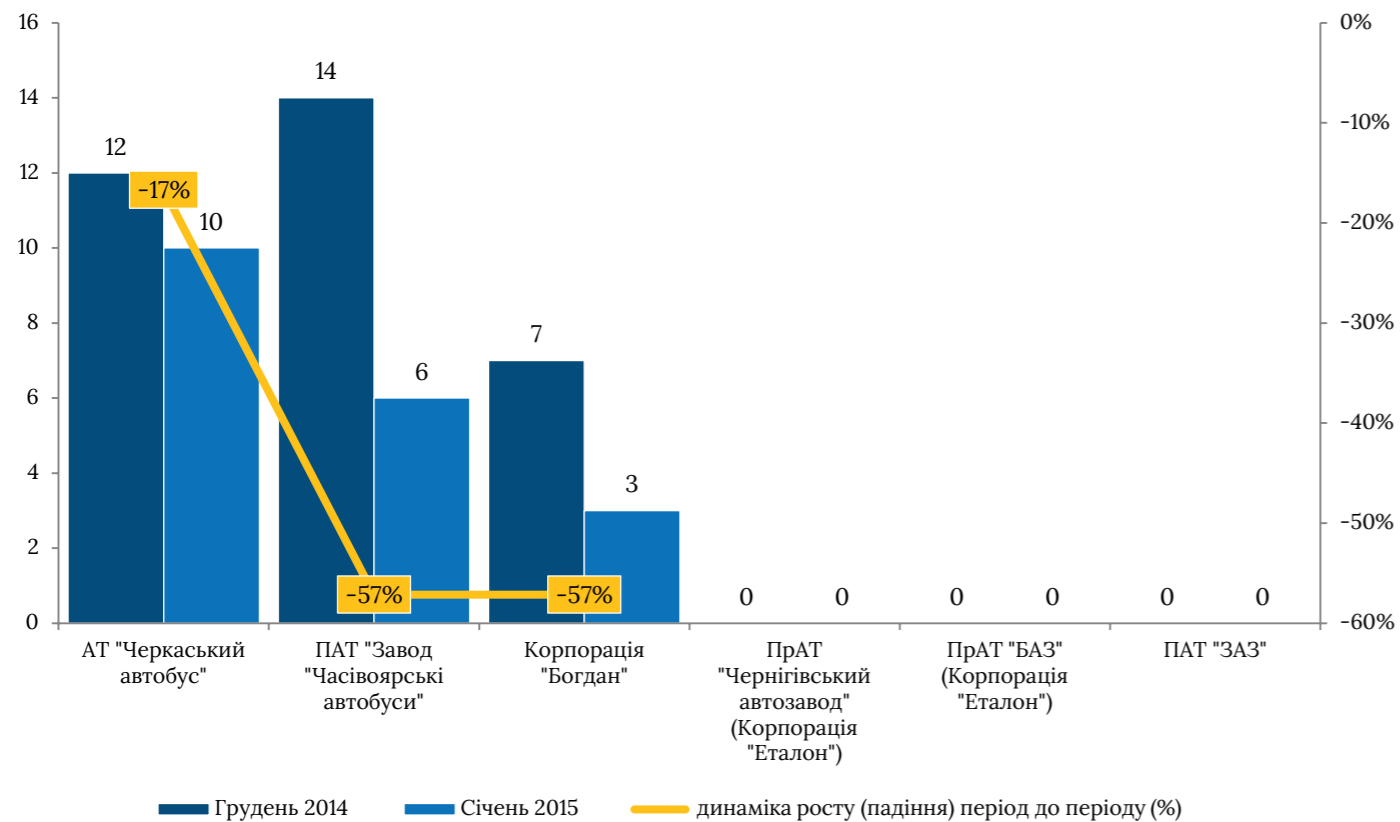
(Січень 2014 – січень 2015, шт. та % росту період до періоду)



Джерело: Асоціація автовиробників «Укравтопром» | Дизайн: Федерація роботодавців автомобільної галузі

ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

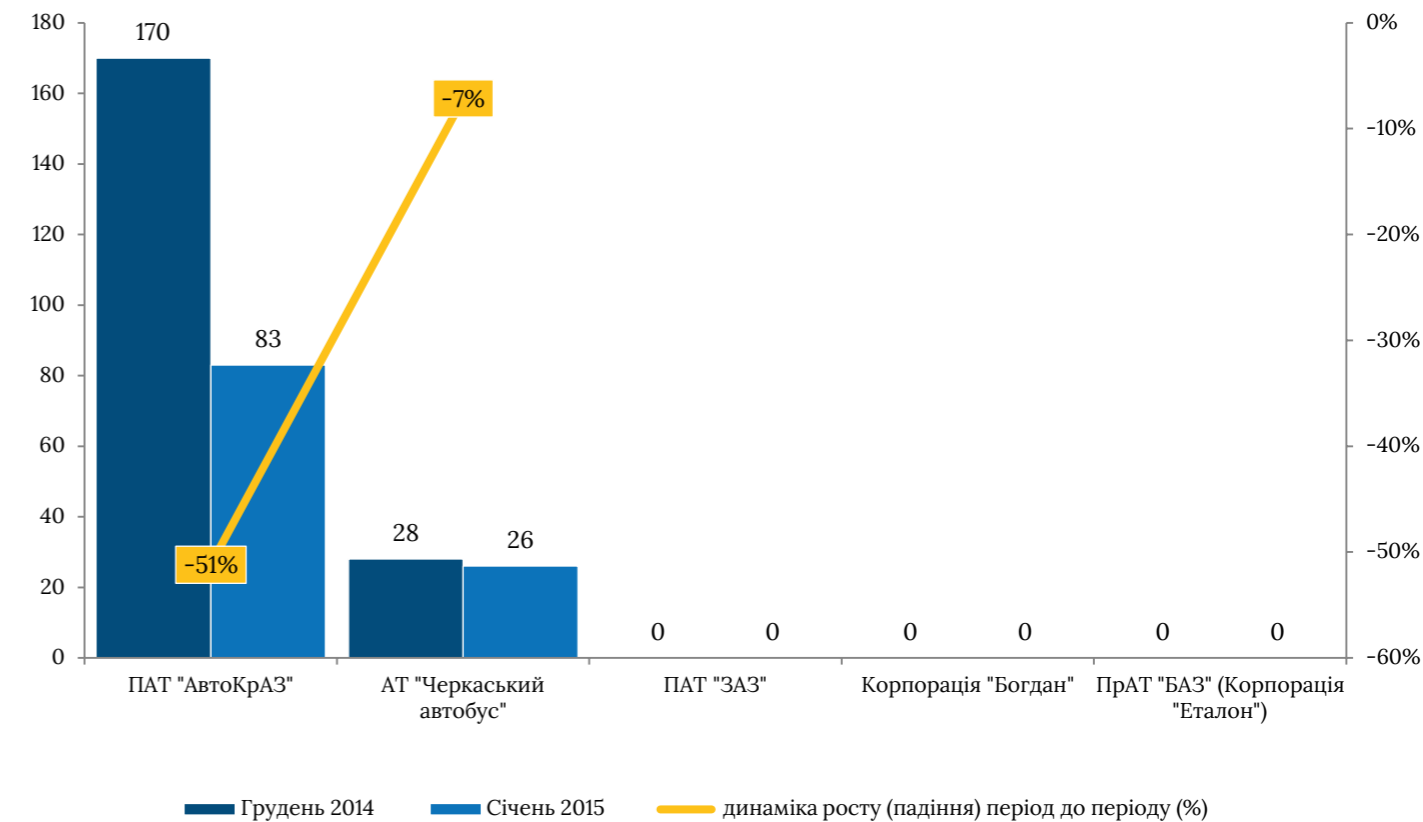
(Грудень 2014 - січень 2015, шт. та % росту період до періоду)



Джерело: Асоціація автовиробників "Укравтопром" | | Дизайн: Федерація роботодавців автомобільної галузі

ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

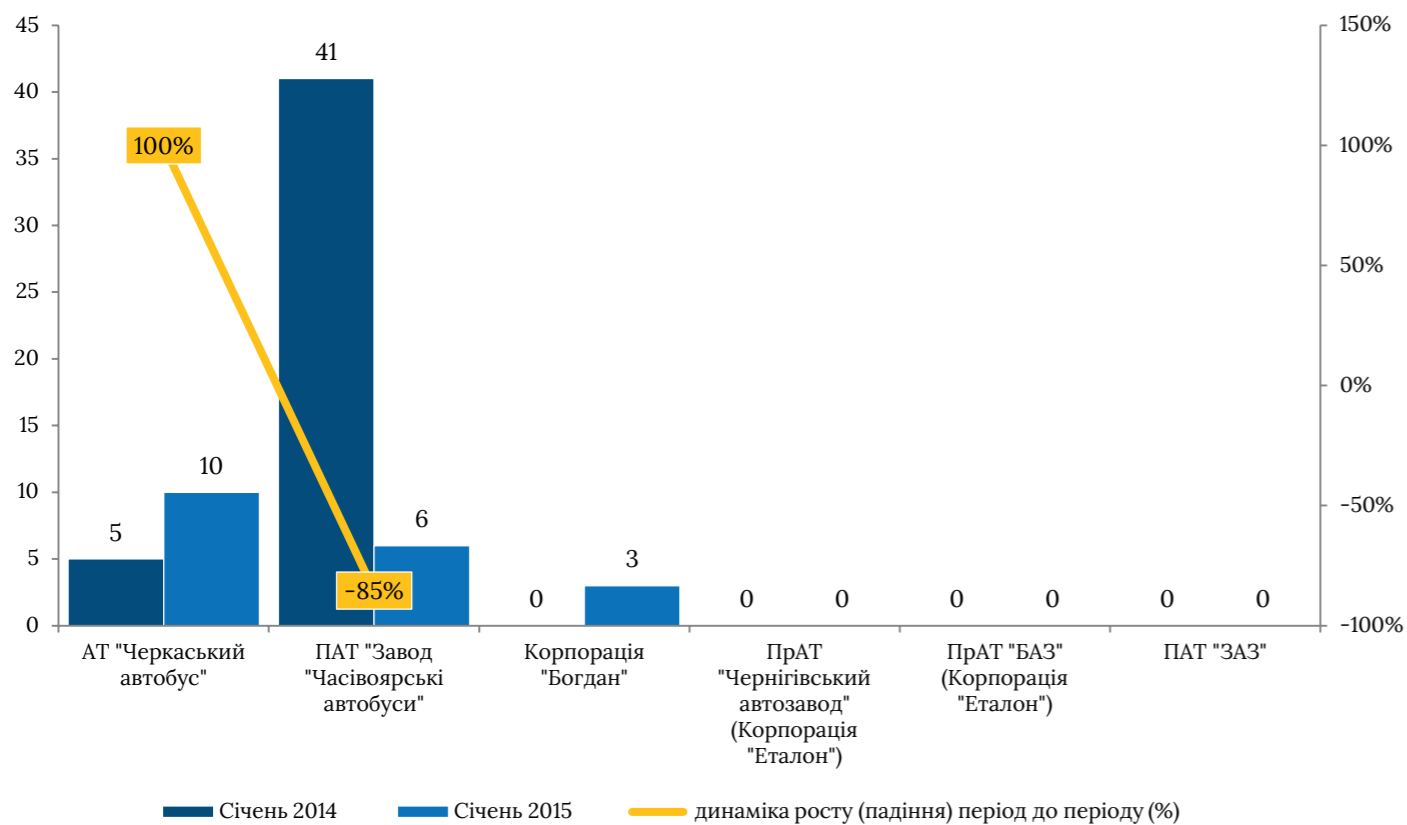
(Грудень 2014 - січень 2015, шт. та % росту період до періоду)



Джерело: Асоціація автовиробників "Укравтопром" | | Дизайн: Федерація роботодавців автомобільної галузі

ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

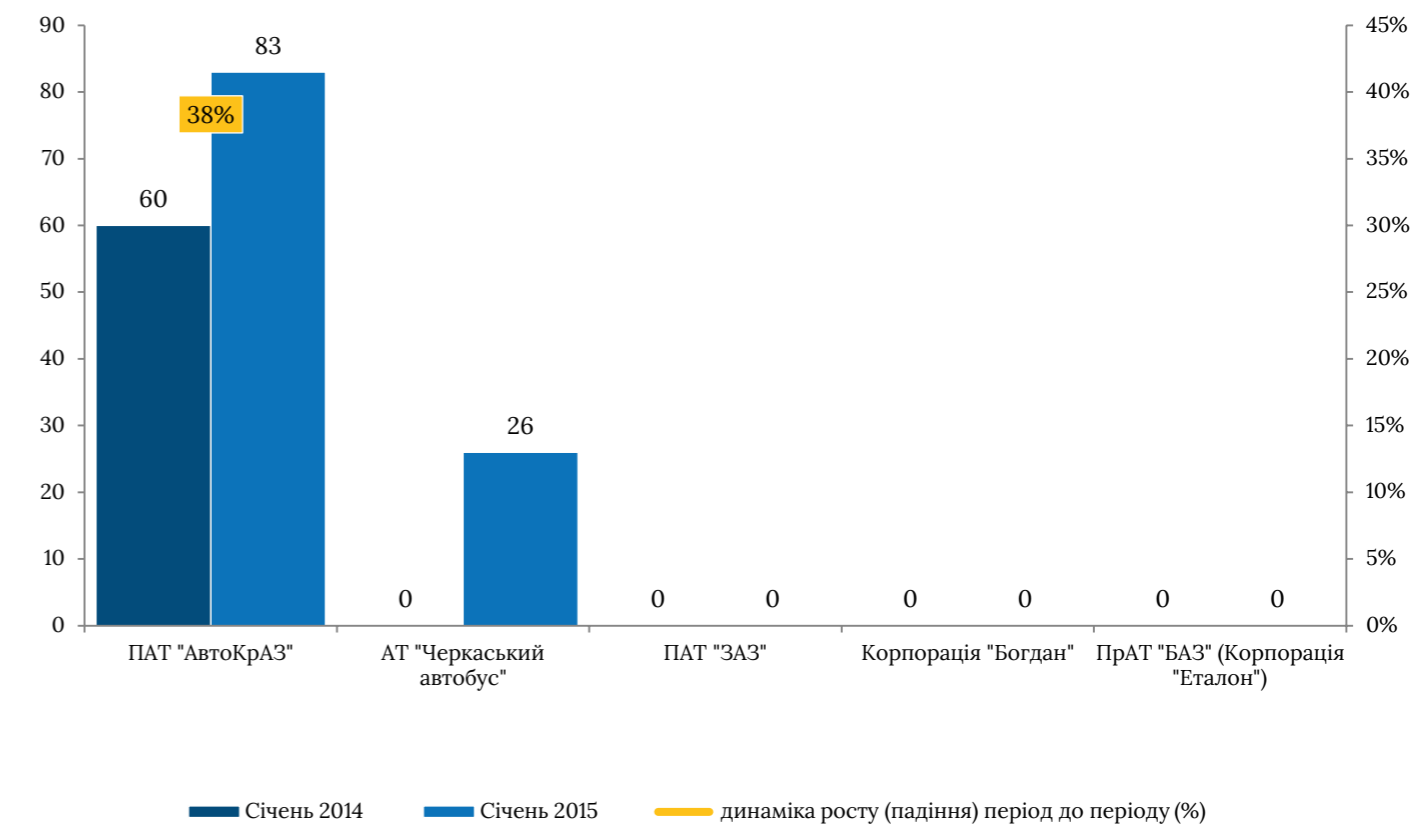
(Січень 2014 - січень 2015, шт. та % росту період до періоду)



Джерело: Асоціація автовиробників "Укравтопром" | | Дизайн: Федерація роботодавців автомобільної галузі

ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Січень 2014 - січень 2015, шт. та % росту період до періоду)

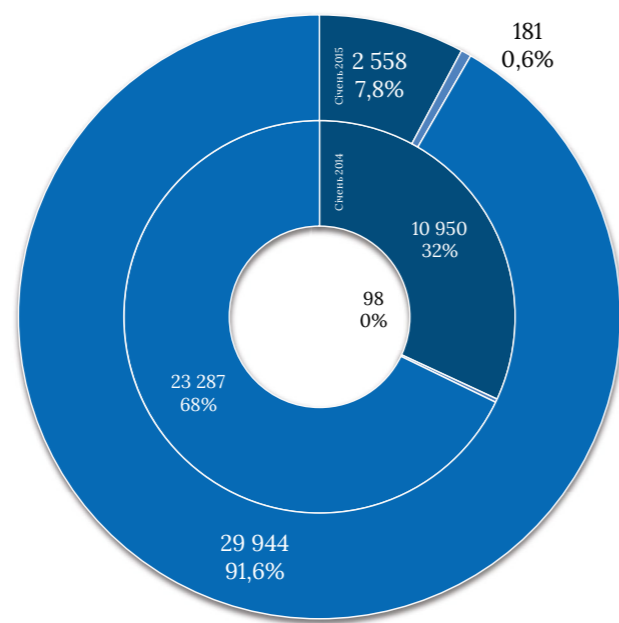


Джерело: Асоціація автовиробників "Укравтопром" | | Дизайн: Федерація роботодавців автомобільної галузі

СТАТИСТИКА: ПРОДАЖІ У СІЧНІ

ПРОДАЖІ ЛЕГКОВИХ АВТО

(січень 2015 до січень 2014 шт. та % ринку)

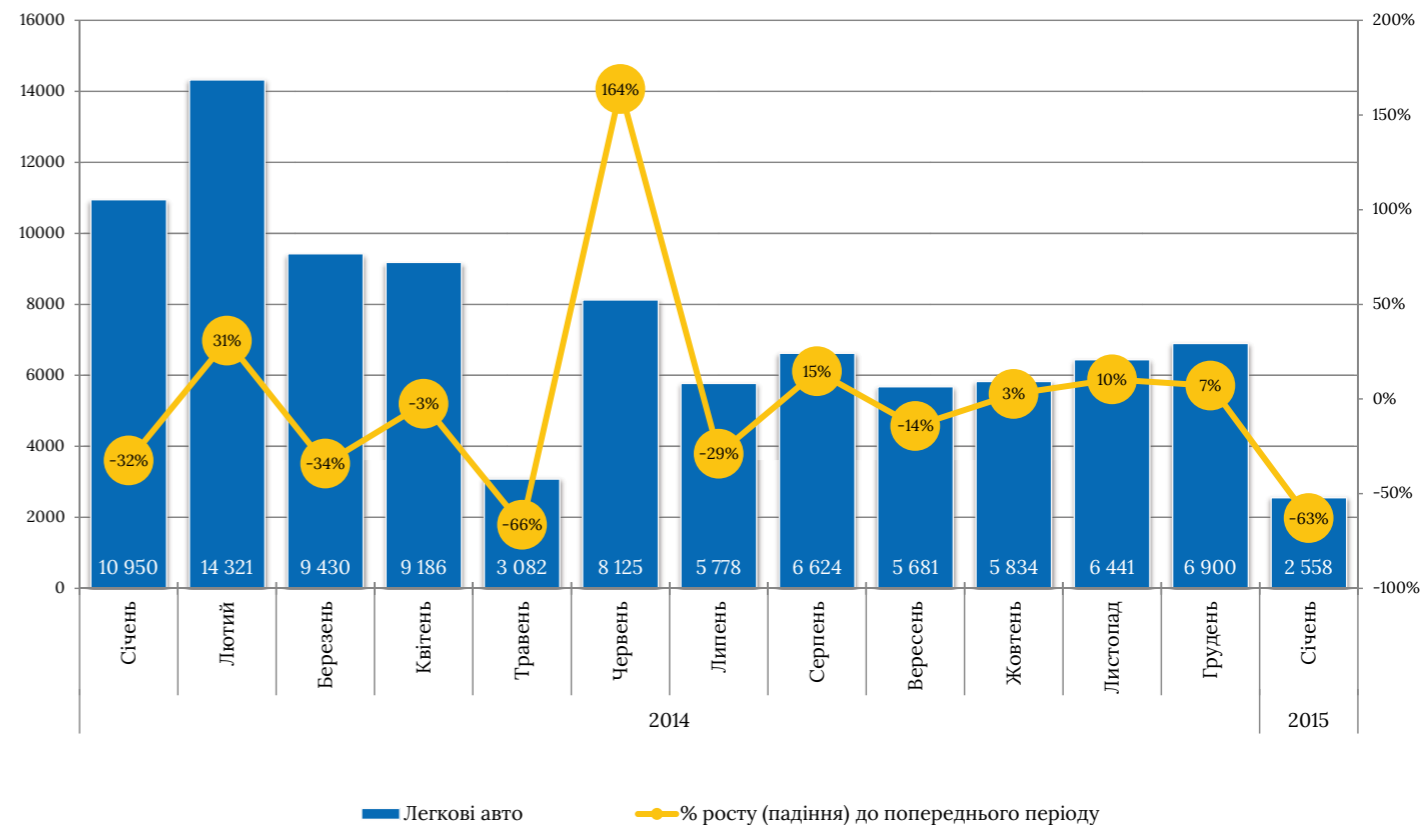


■ Нові авто ■ З пробігом (перша реєстрація) ■ З пробігом

Джерело: IAG AUTO-Consulting | | Дизайн: Федерація роботодавців автомобільної галузі

ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(січень 2014 - січень 2015, шт. та % росту до попереднього місяця)

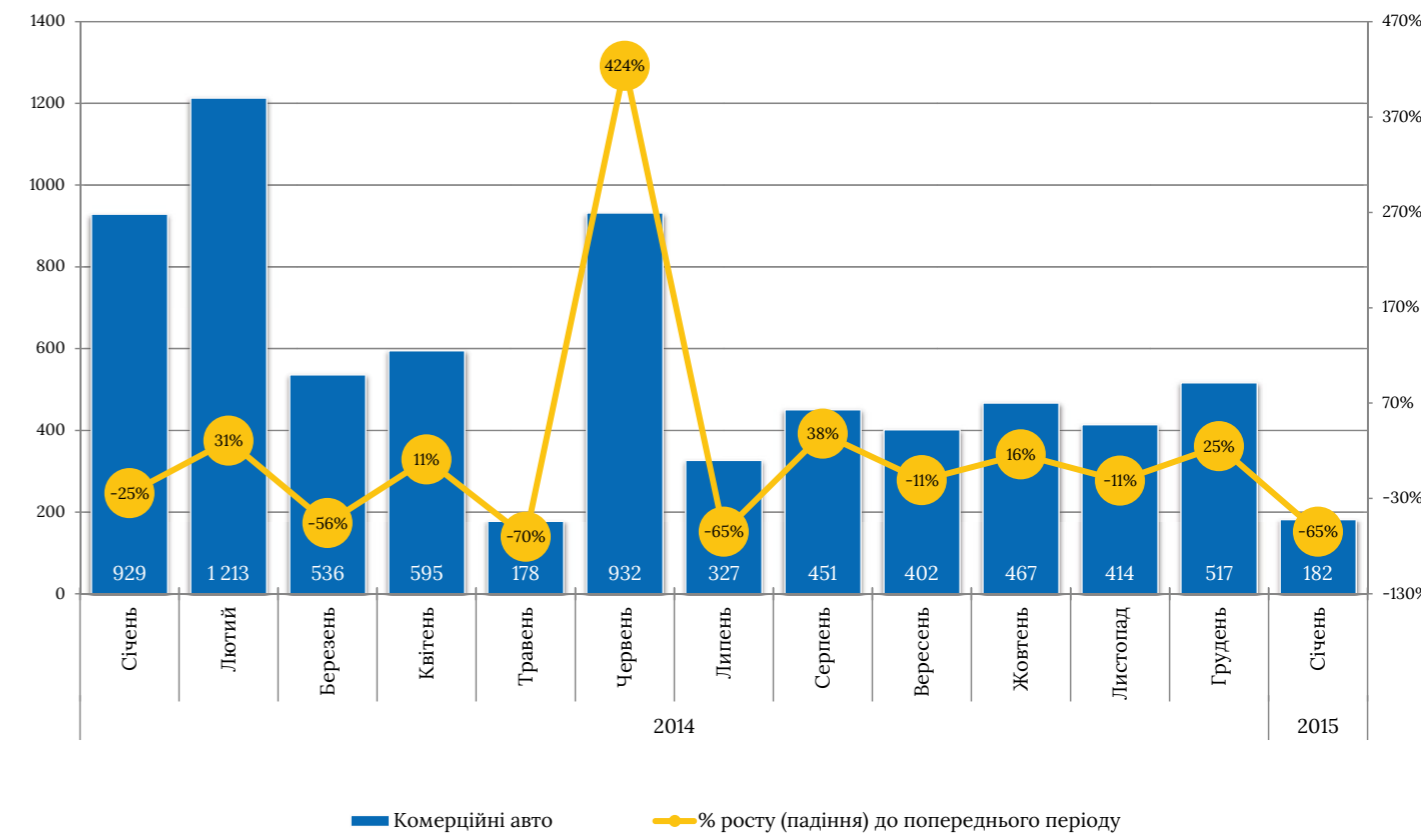


■ Легкові авто — % росту (падіння) до попереднього періоду

Джерело: IAG AUTO-Consulting | | Дизайн: Федерація роботодавців автомобільної галузі

ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ LCV

(січень 2014 - січень 2015, шт. та % росту до попереднього місяця)

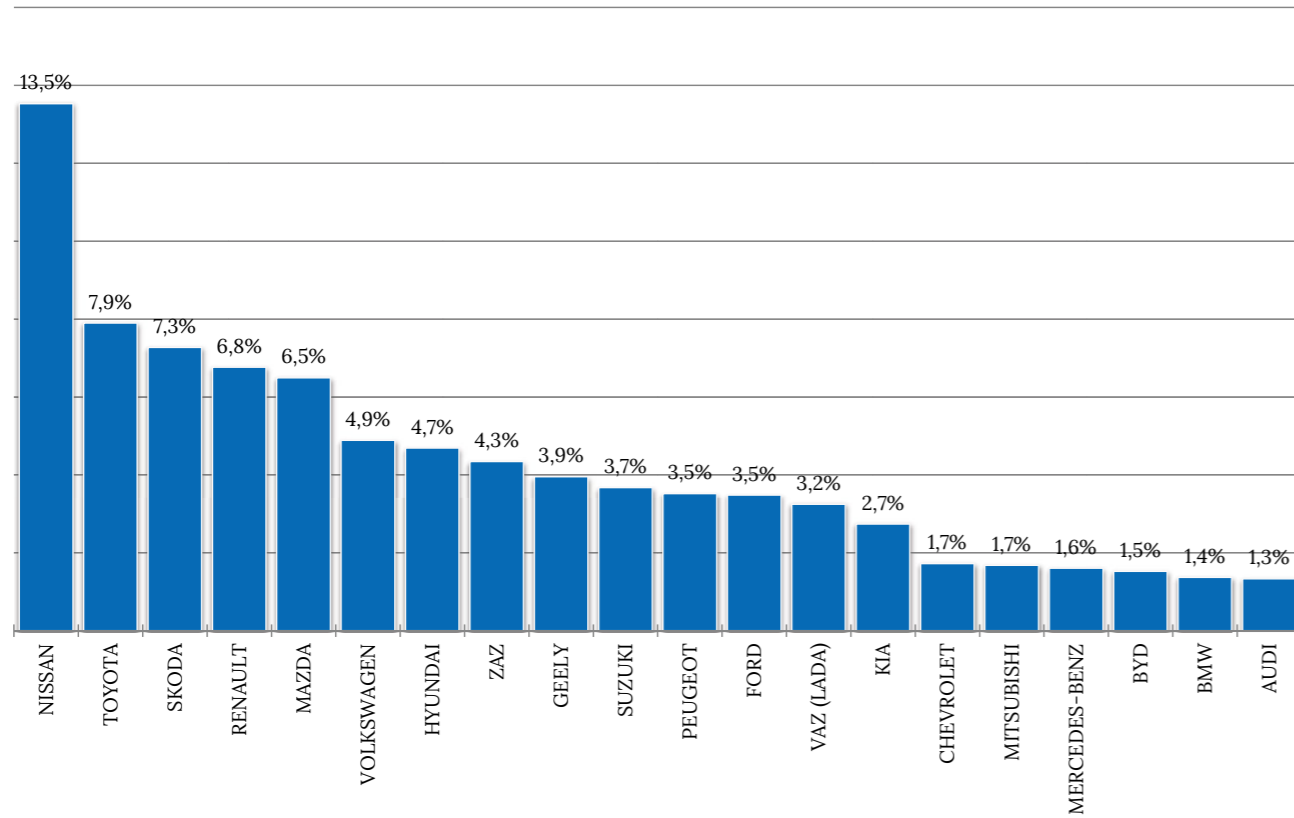


■ Комерційні авто — % росту (падіння) до попереднього періоду

Джерело: IAG AUTO-Consulting | | Дизайн: Федерація роботодавців автомобільної галузі

РЕЙТИНГ ПРОДАЖІВ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

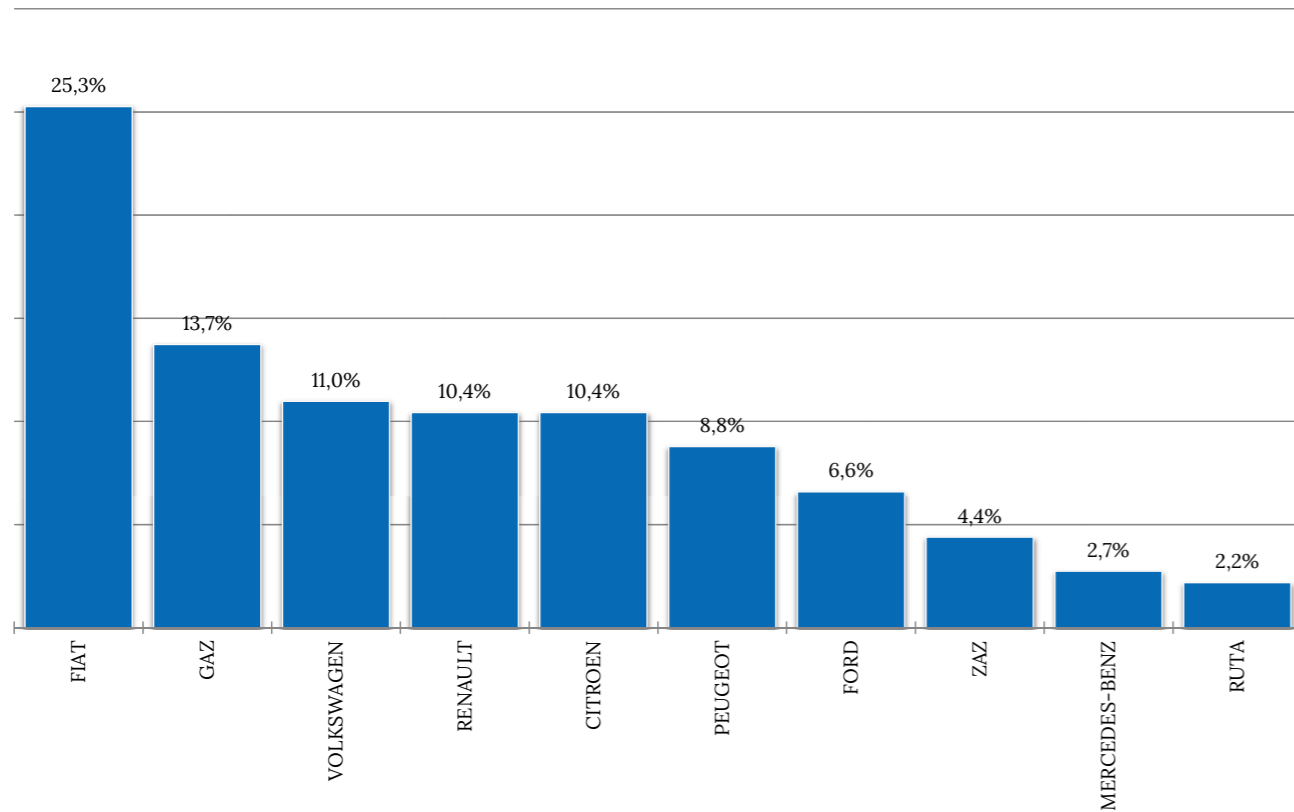
(січень 2015 року, % та шт. до періоду)



Джерело: IAG AUTO-Consulting | | Дизайн: Федерація роботодавців автомобільної галузі

РЕЙТИНГ ПРОДАЖІВ НОВИХ LCV

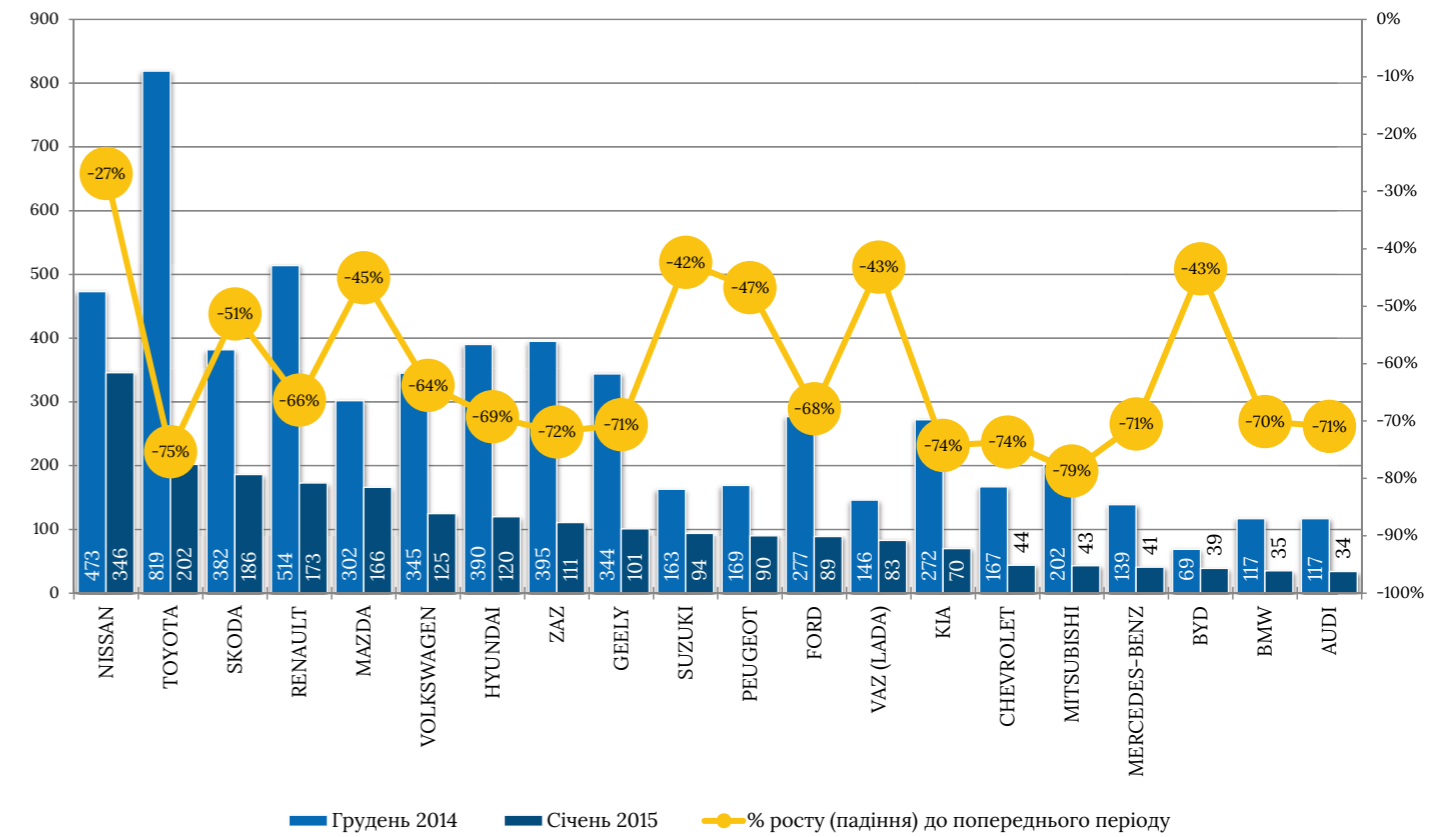
(січень 2015, % продажу всіх авто)



Джерело: IAG AUTO-Consulting | | Дизайн: Федерація роботодавців автомобільної галузі

ПРОДАЖИ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

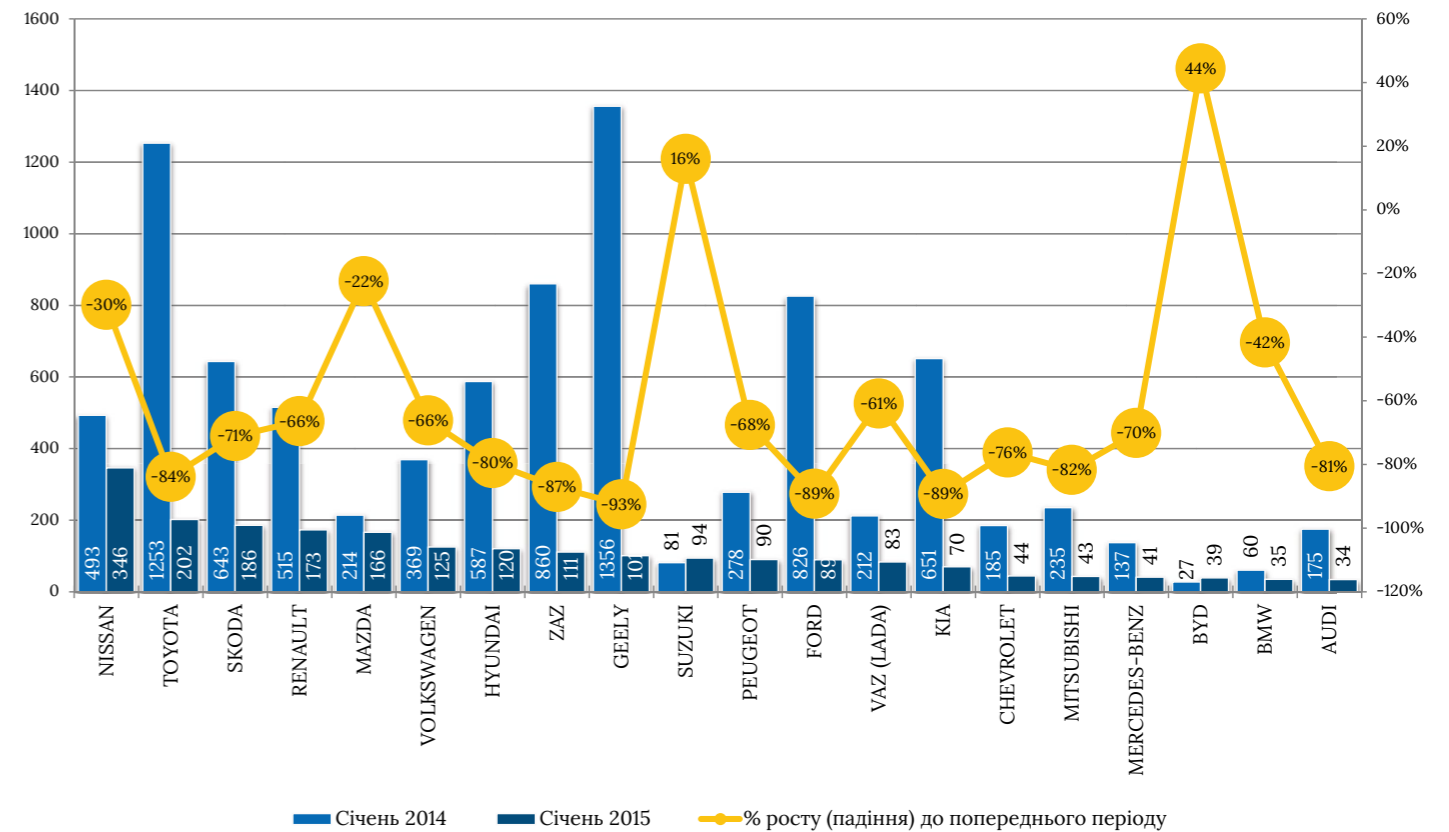
(грудень 2014 до січня 2015 року, % та шт. до періоду)



Джерело: IAG AUTO-Consulting | | Дизайн: Федерація роботодавців автомобільної галузі

ПРОДАЖИ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

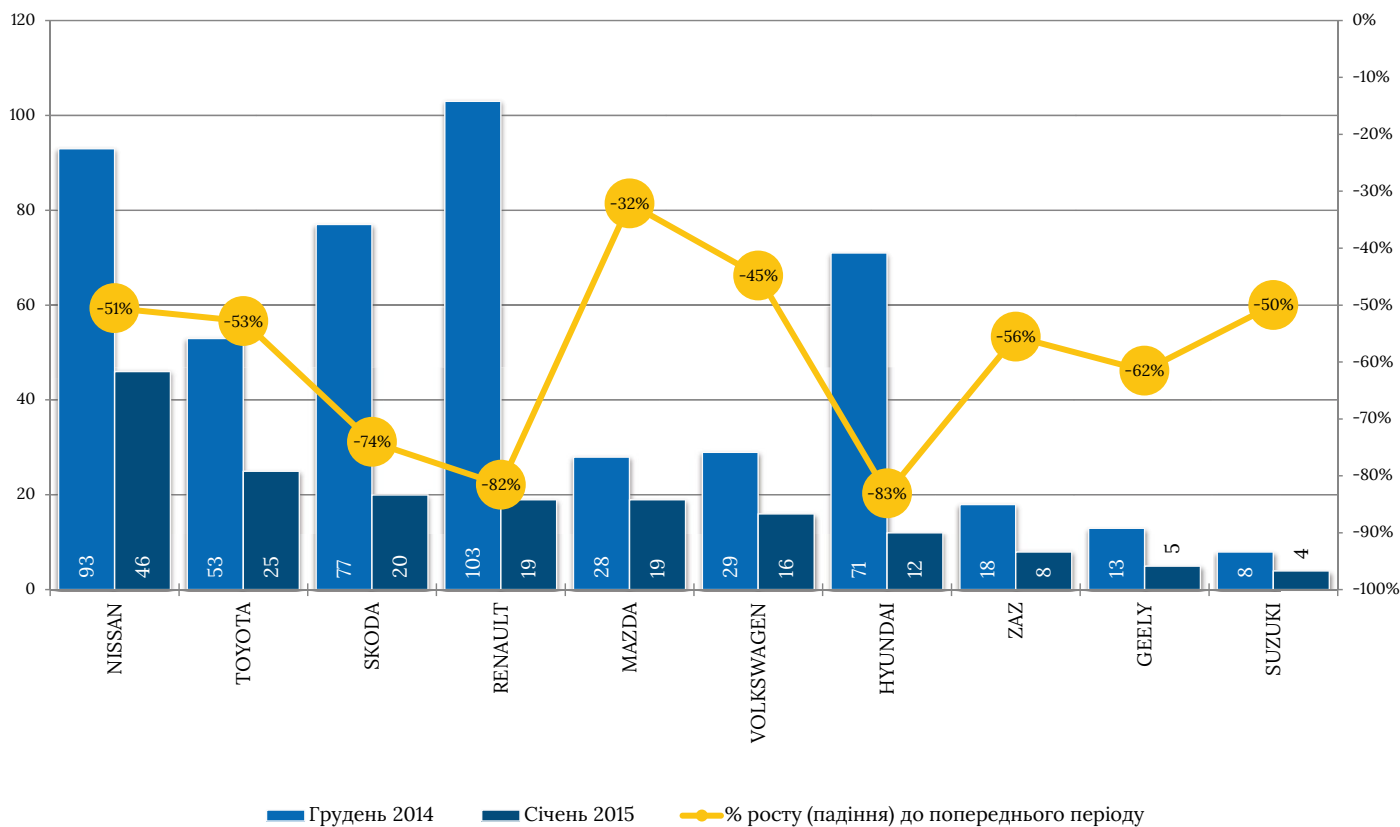
(січень 2014 до січня 2015 року, % та шт. до періоду)



Джерело: IAG AUTO-Consulting | | Дизайн: Федерація роботодавців автомобільної галузі

ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

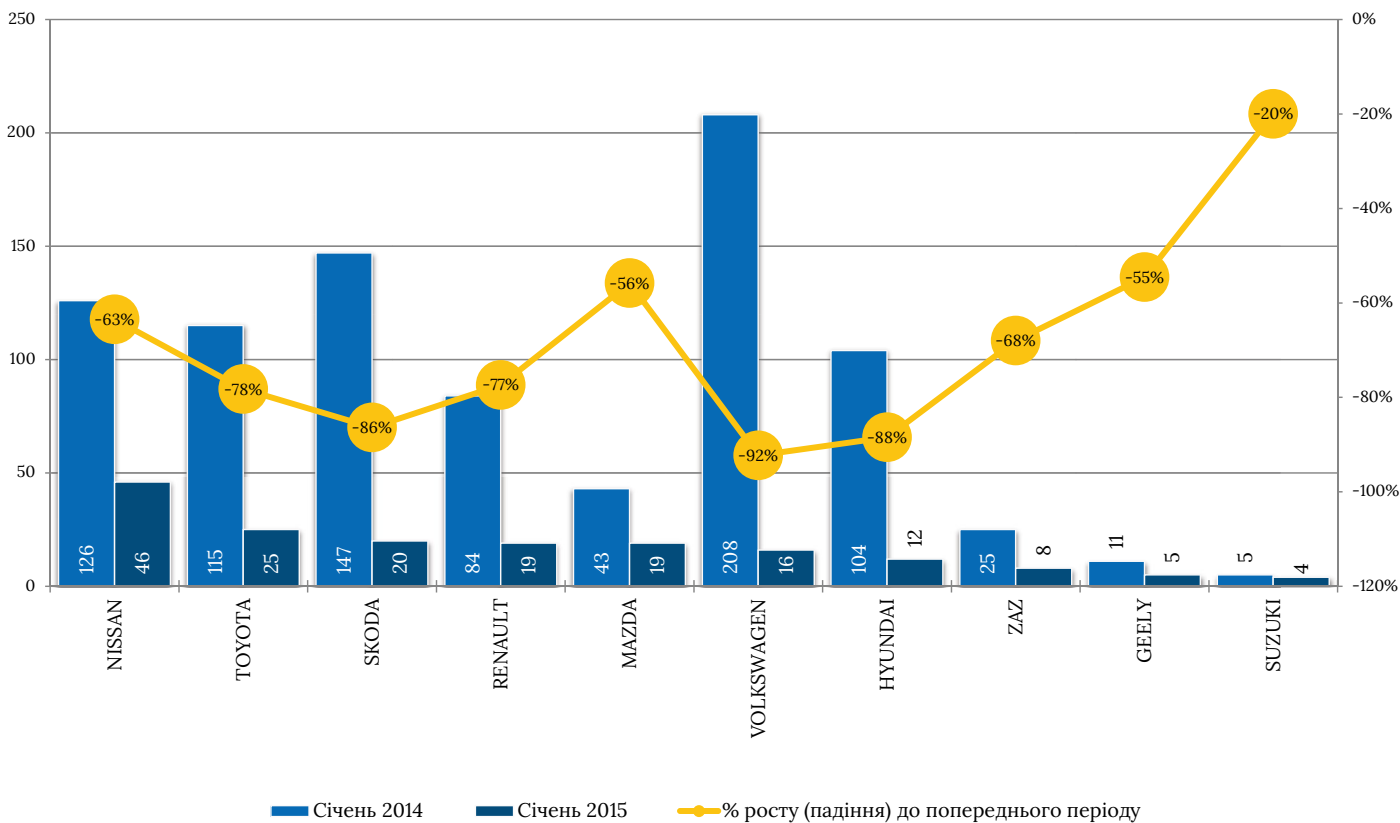
(грудень 2014 до січня 2015, шт. та % росту період до періоду)



Джерело: IAG AUTO-Consulting || Дизайн: Федерація роботодавців автомобільної галузі

ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(січень 2014 до січня 2015, шт. та % росту період до періоду)



Джерело: IAG AUTO-Consulting || Дизайн: Федерація роботодавців автомобільної галузі