



ФЕДЕРАЦІЯ РОБОТОДАВЦІВ  
АВТОМОБІЛЬНОЇ ГАЛУЗІ

№12-13 (19-20) ВІД 25.01.15

# Review

AUTOMOTIVE INDUSTRY

## ВАЖКІ ЗАПИТАННЯ

*Про те, чи є майбутнє у вітчизняної автомобільної промисловості, куди їй варто рухатись далі для ефективного розвитку та чи може держава посприяти цьому поступу ми запитали у Голови правління ПАТ «Атолл Холдинг» Олега Боярина*



Rewiev  
AUTOMOTIVE INDUSTRY

№12-13 (19-20) від 25.01.15

**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.

На титульній сторінці використано зображення інформаційного управління Апарату Верховної Ради України, © Микола Білокопитов (журнал "Віче")

## ЗАМІСТЬ ПЕРЕДМОВИ

Минув ще один рік. Ми сподівались, що він принесе нам, якщо не впевненість, то хоча б надію на «світло в кінці тунелю». Однак, поки нам не вдалось побачити і цього. Поки що ми бачимо лише відсутність обіцяних реформ, бурхливу імітацію діяльності та продовження запозичень. Що нас очікує в цьому році, ми, на жаль, прогнозувати не беремось.

# РЕФОРМА ЗАЙШЛА У ДЕБРІ

*Одна з найважливіших для країни податкова реформа, здається, заблукала у владних кабінетах. Незважаючи на складну ситуацію в економіці та потребу негайних ефективних дій, відповідальні міністерства та відомства продовжують обговорювати концепції та імітувати діяльність*



**Н**е має потреби доказувати аксіому про те, що головним фактором успішності переходу економіки до стійкого розвитку є якість побудови податкової системи та ефективність функціонування податкового механізму країни. Було б, звичайно, бажано, щоб процеси реформування, в тому числі і податкової системи України, відбувались еволюційним шляхом, проте, на жаль, сьогодні Україна немає часу для еволюційних змін, тому і будувати нову податкову систему протягом останнього року доводиться фактично в революційних умовах.

Експерти одногосно погоджуються, що український прорив неможливий без проведення якісної податкової реформи. І це твердження не дивує ні пересічного громадянина країни, ні бізнесмена.

Так, за оцінками міжнародних організацій, Україна виявилася на найгірших позиціях міжнародних рейтингів за рівнем бідності і соціальної нерівності. За даними ООН, за межею бідності в Україні перебуває майже чверть населення. При цьому бідні, середні, заможні і дуже багаті українці платять практично однакові податки - 15-17%. Соціальна нерівність за доходами і рівність за податках абсолютно не узгоджуються. Так, наприклад, за даними Інституту демографії та соціальних досліджень НАН України, заможні громадяни (таких половина) в США платять 97% податків, в Україні - всього 64%.

Якщо говорити про якість податкової системи нашої країни з точки зору бізнесу, то тут також ситуація виглядає не найкращим чином. За оцінками PricewaterhouseCoopers, Україна входить в десятку країн з найскладнішими податковими системами. Податкове навантаження на економіку в Україні залишилося на рівні 44%, тоді як у країнах Центральної і Східної Європи (ЦСЄ), що входять в ЄС, - 30%. Тінізація економіки, за експертними оцінками, становить 45%. За підрахунками консалтингової компанії Boston Consulting Group, українські підприємства щорічно недоплачують до бюджету 25 млрд дол. США. Фактично, українська система оподаткування сама по собі є однією з основних перешкод для ведення бізнесу в країні (після корупції та відсутності фінансування). За результатами дослідження Світового Банку, податкові ставки і система збору податків знаходяться на третьому та шостому місцях у рейтингу перешкод для ведення бізнесу. Україна має не тільки один з найвищих показників кількості податків, але також високу загальну податкову ставку і найбільшу тривалість часу, необхідного для оплати податків серед країн регіону. Тож, середнє українське підприємство платить близько 28 видів податків на рік, на що витрачає більш ніж 390 годин.

Аналізуючи наведене, мусимо визнати необхідність змін та реформ досягла наразі найвищого апогею. Тому



Уряд країни і анонсував проведення податкової реформи як першочерговий пріоритет своєї роботи ще на початку поточного року.

Як наслідок, активність Уряду на цій ниві просто не знала меж - незліченна кількість проектів змін до Податкового кодексу України, більше ніж 20 затверджених Верховною Радою України законодавчих змін до кодексу та, безумовно, три концепції податкової реформи, і це все протягом лише 6 місяців поточного року.

Така законодавча активність Уряду була направлена на подолання найбільших проблем діючої податкової системи, на яких наголошує бізнес та які не дають можливості працювати не тільки місцевому бізнесу а й інвесторам. І тут треба все ж таки віддати належне Уряду, що весь цей рух щодо трансформації податкової системи країни є рухом в правильному напрямку.

Головними проблемами діючої податкової системи, перш за все, є:

1. Висока вартість відповідності вимогам звітності. Величезна кількість податків, що потребує адміністрування, призводить до наявності суттєвої кількості адміністративних затрат на утримання персоналу. Так, кількість бухгалтерів, яких вимушені утримувати підприємства в тричі перевищує кількість такого персоналу в країнах ЄС.
2. Відсутність особистої відповідальності за злов-

живання владою на всіх рівнях та наявність планів зборів додаткових податків і штрафів, що доводяться до фіскальних інспекторів.

Плани зборів додаткових податків і штрафів, як правило, доводяться фіскальним органом вищого рівня. За 9 місяців 2014 року податкові органи за результатами більш ніж 25 тис. перевірок збільшили податкові зобов'язання підприємств більш ніж на 7 млрд. грн.

На практиці більшість платників податків воліють сплачувати безпідставні штрафи, уникаючи таким чином ще більших витрат на оскарження рішень податківців в суді. В цьому контексті слід зауважити, що не бажання оскаржувати незаконні рішення фіскальних органів пов'язано також з корупційністю судової системи та відсутністю відповідальності фіскальних інспекторів за зловживання владою та неправомірні дії.

3. Відшкодування ПДВ.

Проблема відшкодування одного з найкорупційніших податків стала вже «притчею во язицах» і навіть не потребує додаткового роз'яснення для нашого читача.

4. Авансові виплати податку на прибуток.

Теоретично, практика авансових виплат податків не є проблемою і існує також в Європейському Союзі. Проблема авансових виплат податку на прибуток в Україні пов'язана



скоріше з фактором застосування цього правила на практиці, що призводить до вимивання оборотних коштів підприємств.

##### 5. Зависокі соціальні внески

Ринок неофіційних зарплат в Україні експерти оцінюють в діапазоні від 20 до 50 млрд. грн. Так звана «зарплата в конвертах» - це проблема не тільки в недоотриманні доходів державним бюджетом, а, перш за все, в підтримці цілої індустрії «конвертаційних центрів». Експерти оцінюють цю проблему як довгострокову, оскільки для отримання відчутного результату від зниження ставок та детінізації заробітної плати необхідний досить тривалий проміжок часу,

не дочекавшись якого Пенсійний фонд України може опинитись в скрутному становищі.

##### 6. Нестабільність податкового законодавства

Недосконалість та неефективність чинної податкової системи не можна не пов'язати з великою кількістю нормативно-правових актів та колізійністю норм в сфері оподаткування та нестабільністю податкового законодавства. В результаті, підприємства не можуть ефективно планувати свою діяльність, враховуючи, що тільки стосовно ПДВ за пару останніх років було прийнято 40 законів, що змінювали чинні та видано більше 100 роз'яснень.

Аналізуючи наявні

##### На фото:

Федерація роботодавців України та її партнери не втомлюються нагадувати Кабінету міністрів про необхідність зваженого, але рішучого підходу до реформування податкової системи країни

проблеми податкової системи та інструменти, що пропонує Уряд для їх подолання, і представники бізнесу, і експерти досить критично ставляться до запропонованого шляху, особливо враховуючи той факт, що представники реального сектору економіки не мали шансу обговорити з урядовцями проекти законодавчих ініціатив та, можливо, спільними зусиллями віднайти найбільш прийнятні моделі податкової трансформації.

Наприклад, проанонсоване Урядом суттєве зменшення кількості податків і зборів експерти ставлять під сумнів, оскільки не дивлячись на скасування деяких податків і зборів, більшість з них все ж залишились і будуть всього на всього об'єднані

в більш укрупнені блоки.

Що стосується соціальних внесків, то Кабінет Міністрів України пропонує цілих шість варіантів так званої «податкової вилки», аргументуючи свою позицію тим, що податки мають сплачувати абсолютно всі. Експерти ж вважають такий підхід економічно не ефективним та таким, що може призвести і до бюджетних втрат, які можуть сягнути 40 млрд. грн., і підвищенням податкового навантаження на законослухняних громадян.

Аналізуючи урядові пропозиції в сфері оподаткування не можна оминати і питання податкових пільг. Наприклад, в європейських країнах податкові пільги надаються тому бізнесу, який розвивається пасивно або не виходить на собівартість продукції. У Великобританії використовується податкова знижка для нових інвестицій. В США - податкові пільги і кредити надаються компаніям, що працюють в сфері розвитку науки і техніки. В Польщі - в регіонах з високим рівнем безробіття діють спеціальні економічні зони, де інвестори можуть отримати можливість не платити податок на прибуток протягом 10 років. В Україні ж пільги, як правило, надаються в ручному режимі, щороку вони відмінюються відповідно до Закону України «Про державний бюджет», саме тому в цілому вони марні.

Ну і, звичайно, ідея з введення з 1 січня 2015 року системи електронного адміністрування

ПДВ, яка фактично на законодавчому рівні затверджує вимивання від 8 до 15% обігових коштів підприємств, запровадження солідарної відповідальності продавця та покупця, що призведе до подвійної сплати ПДВ до державного бюджету, «зависання» значної суми від'ємного значення ПДВ, яка залишиться невідшкодованою станом на 1 січня 2015 року, що призведе до суттєвого погіршення діяльності підприємства, втрату права на податковий кредит по імпортних послугах, отриманих в грудні 2014 року. Наразі весь вітчизняний бізнес очікує прийняття законопроекту №1141 від 01.12.2014 р. «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо скасування електронного адміністрування податку на додану вартість».

Заради справедливості слід визнати, що ряд урядових податкових ініціатив є, безперечно, позитивним.

Передусім, скорочення кількості податків і зборів буде мати позитивний ефект полегшення їх адміністрування та скорочення витрати часу на підготовку звітів.

Якщо не інноваційною, то, однозначно, позитивною є ідея наближення податкового обліку до бухгалтерського, що підтримується бізнесом.

До активу податкової реформи можна віднести також і зміну періодичності звітності.

Тож, за підсумками податкових пригод в Україні та на підставі досвіду країн Східної Європи, що

є членами ЄС, досвіду нашого найближчого сусіда - Грузії, яка змогла подолати власну історичну ментальність та створити привабливий інвестиційний клімат для іноземних грошей, в основу якого було закладено 2 принципи - прозорості та передбачуваності змін, - реформи Україні потрібні, зараз і негайно. Розумні реформи.

Основою для успішних реформ є не тільки і не стільки довіра народу до влади, скільки усвідомлення всіма одного з фундаментальних принципів капіталізму - громадяни і бізнесмени мають відчувати себе власниками своїх податків і, найголовніше, відчувати і бути впевненими, що вони мають реальний вплив на те, як держава їх використовує.

Нажаль, сьогодні ані пересічні громадяни України, ані представники вітчизняного бізнесу не мають реального впливу на розподіл сплачених ними податків. Більшість змін є не тільки не передбачуваними, а й неочікуваними. Відсутність діалогу влади і бізнесу - це індикатор рівня довіри до якості роботи політиків, що відповідають за проведення реформ в країні. Каха Бендুকідзе одного разу сказав, що «влада має грати за правилами народу». І з цим не можна не погодитись в тому сенсі, що для того, щоб «грати» разом, треба навчитись слухати одне одного і розмовляти.



# ВАЖКІ ПИТАННЯ

*Про те, чи є майбутнє у вітчизняної автомобільної промисловості, куди їй варто рухатись далі для ефективного розвитку та чи може держава посприяти цьому поступу ми запитали у Голови правління ПАТ «Атолл Холдинг» Олега Боярина*

**З**авершився складний для країни 2014 рік. Ми знаємо, що він був надзвичайно тяжким для галузі. Яким він був для компанії «Єврокар» [є одним з основних активів ПАТ «Атолл Холдинг» - прим. ред.]? Який стан виробництва зараз? Які плани на наступний рік?

Він був не кращим і для компанії «Єврокар». Стан виробництва був і, на жаль, залишається дуже важким. «Єврокар», як і інші автомобілебудівні компанії України, постраждав від скорочення ринку. Незважаючи на те, що нам вдалося утримати свою частку, обсяги виробництва і продажів залишають бажати кращого.

Зараз «Єврокар» продовжує виконувати свої зобов'язання перед нашими партнерами. Наша команда [управлінців - прим. ред.] робить все можливе, а іноді й неможливе, для того, щоб зберегти робочі місця. Ми прекрасно розуміємо, що з зупинкою виробництва ми втратимо найцінніше - довіру наших постачальників і співробітників.

Незважаючи на складну ситуацію, ми освоємо виробництво нових моделей. Наприклад, наприкінці поточного року ми запустили виробництво Octavia Scout, Octavia RS Combi і Octavia 4x4.

В 2015 році ми готуємося налагодити випуск моделей Fabia і Superb нового покоління.

**Наскільки важкою, на Вашу думку, є ситуація на автомобільному ринку?**

Ситуація на ринку дуже важка. За підсумками одинадцяти місяців, продажі нових легкових авто скоротилися в 2,2 рази; виробництво - на 36%. Виробничі потужності вітчизняних заводів розраховані, приблизно, на 400 тис. авто на рік. 2014 їм вдасться закінчити, в кращому випадку, з показником в 30 тис. випущених авто. Відверто кажучи, пацієнт поки живий, але при смерті.

На жаль, слід констатувати, що в Україні на даний момент немає не тільки внутрішнього ринку збуту, достатнього для існування виробництва. Закритий також єдиний донедавна зовнішній ринок - РФ. Враховуючи рівень «автопрому» України та умови Угоди про ЗВТ з ЄС, ринок Європейського Союзу в найближчому і, можливо, навіть в далекому майбутньому буде нашої країні, щонайменше, не по зубам.

**Який же можливий вихід із становища? Що необхідно зробити?**

Напевно, ні для кого не стане одкровенням, що державі, зокрема, уряду, варто-таки зайнятися реальними реформами. Час для розмов вже давно закінчилось. Настав час дій і залучення інвестицій. Постійне залучення позик без розвитку національної економіки – це шлях в нікуди.

### Що уряду зробити в першу чергу, наприклад, для розвитку автопрому?

Власне кажучи, уряду не треба придумувати велосипед. Будемо відверті, у нас немає власної автомобільної промисловості. Але ніщо не заважає нам проводити транспортні засоби для

світового ринку в форматі зовнішньої виробничого майданчика. У нашій країні є все необхідне для цього: фахівці, сировина та географічне положення.

Сучасне легкове автомобілебудування на даний момент існує в 30 країнах світу. З них тільки п'ять-шість, наприклад, Японія, США, Німеччина, є, назвемо їх, «творцями». У цих країнах розташовані науково-дослідні центри, де створюється майбутнє автомобільної промисловості. Там народжуються технології і матеріали, які будуть використовуватися в майбутніх поколіннях транспортних засобів.

Друга група, це, приблиз-

но, 25 країн. Вони «виробники». До цих країн відносять, наприклад, Росію, Словаччину, Туреччину. У цих країнах створені всі умови для складання транспортних засобів з різним ступенем локалізації. Прихід в ці країни світових автомобільних брендів дозволив не тільки створити нові робочі місця безпосередньо у виробництві. Це також стало стимулом для розвитку незліченної кількості постачальників комплектуючих і матеріалів, дозволило пожвавити внутрішній ринок. Для прикладу в Словаччині виробляють свої авто три світових автовиробника. У Росії створено понад 20 спільних підприємств, у Туреччині

– близько 13.

### Так, останнім часом прогрес Словаччини в автомобілебудуванні часто згадується в галузевій пресі. Чому?

І Словаччини, і Туреччини вдалося кілька років тому подолати рубіж в 1 мільйон вироблених авто на рік. Це відмінні показники. Це набагато більше, ніж можуть поглинути внутрішні ринки цих країн. Наприклад, 90% транспортних засобів, вироблених в Туреччині пішли на експорт.

Словаччина – це відмінний приклад ефективного залучення інвестицій в автопром. Після розвалу Радянського союзу на території країни не було жодного

автомобільного виробництва. 20 років потому країна знаходиться на 7 місці в Європі за кількістю вироблених авто і на першому – за кількістю вироблених авто на душу населення. Три автомобільних заводи, побудованих компаніями Volkswagen, Peugeot і Kia Motors формують більше 10% ВВП країни і забезпечують високооплачуваними робочими місцями більше 145 тис. осіб. Для порівняння, український автопром з усіма його можливостями формує, в кращому випадку, 0,1% ВВП України.

У 2005 році обсяги виробництва автомобільної галузі Словаччини та України були майже рівні: 218 і 216 тис. авто відповідно. За підсумками

2014 року, виробництво транспортних засобів у Словаччині перевищить 1 мільйон автомобілів, в Україні – близько 30 тис. штук.

### Невже ми зможемо повторити їхній досвід?

Я впевнений, нам не надобиться якихось надзвичайних зусиль, щоб повторити пройдений шлях і уникнути їх помилок. Уряди цих, та й майже всіх країн з другої «виробничої» групи, не зробили нічого неординарного: вони створили умови для внутрішнього попиту та інвестицій. Вони, наприклад, максимально обмежили імпорт. Майже у всіх країнах цієї групи ввізні мито на готові автомобілі перевищувала 50%. У

**На фото:** незважаючи на складну ситуацію в галузі, «Єврокар» разом із партнерами зі Škoda Auto та Індустріального парку «Соломоново» запускають виробництво нових моделей авто





деяких країнах, наприклад, в Китаї, мита досягли 100-150% на етапі розвитку автомобільної промисловості. Зараз ввізне мито на легкові автомобілі рідко перевищує 20%. Грубо кажучи, вони заявили: «Хочете продавати свої автомобілі у нас? Приходьте, збирайте і продавайте».

**Ви, здається, є найбільш послідовним прихильником моделі «зовнішнього промислового майданчика» для українських виробників.**

Я вважаю такий формат розвитку промисловості, і не тільки автомобільної, найбільш ефективним в умовах, що склались. Повторюся, у нашої країни є все необхідне для цього: фахівці, сировина географічне положення.

Відомо, що створення робочого місця в автомобільній промисловості тягне за собою створення 6-8 робочих місць у суміжних виробництвах. Чи не краще стимулювати зайнятість, ніж оплачувати безробіття?

Я впевнений в тому, що Україна під силу не тільки повторити успіх, а й перевершити країни, що вже пройшли схожий шлях. Для цього, однак, виробникам, потрібне сприяння уряду і реальне бажання розвивати галузь, розвивати національну промисловість.

**Чого ж нам не вистачає, якщо можна так сказати, «для повного щастя»?**

Не вистачає, безумовно, стабільної законодавчої середовища та бачення розвитку не тільки галузі,

а й економіки, її реального сектора в цілому. Автомобільні виробники готові до співпраці зі світовими брендами, готові до конкуренції на міжнародному ринку. На жаль, поточний нормативно-правовий хаос і відсутність реальних реформ відлякують потенційних інвесторів.

**Як Ви можете оцінити взаємодію з урядом у питанні розвитку автопрому? Чи якісь успіхи?**

Відверто кажучи, успіхів поки немає. Держава забуває, що розвиток економіки неможливий без, свого роду, суспільного договору: з одного боку умови для залучення капіталу, розвитку виробництва і стабільне правове поле; з іншого - створення робочих місць та сплата податків. Податки вимагають постійно, часто з перевищенням зобов'язань інвестора і наперед, але натомість нівелюють всі умови для залучення інвестицій. Такий підхід, м'яко кажучи, зводить до нуля шанси для стабільного економічного зростання.

**Як скоро, на Вашу думку, система підтримки вітчизняного автопрому, різноманітні варіанти якої вже багато років блукають кабінетами на Грушевського, зможе показати свою ефективність?**

Насправді, це питання кількох років, за умови гарантій довгострокової підтримки та стабільності регуляторного середовища. Повторюся, у нас є майже все необхідне для того, щоб автомобільна промисловість стала одним із драйверів ВВП.

**Чи підтримує уряд схожу точку зору? Можливо, вимагає від автовиробників яких-небудь гарантій?**

Ми вже взяли на себе необхідні зобов'язання в частині модернізації виробництва, створення робочих місць та залучення інвестицій.

Вже в перший рік роботи в рамках договору з Державою ці зобов'язання де-факто стали односторонніми. Уряд змінив майже всі ввідні. Майже все, на чому ми будували нашу інвестиційну програму, кануло в небуття. Наприклад, уряд підтримав лібералізацію спецмита і скасування утилізаційного збору. Кричущими також стали спроби внести зміни до регуляторного законодавства з метою змін умов даного договору.

У такій ситуації складно говорити не те, що про підтримку та розвиток галузі, а й про цінність будь-яких договорів з державою. Жоден світової інвестор не стане укладати договір з державою, яка систематично порушує свої зобов'язання. Згадайте тільки ситуацію навколо вільних економічних зон, пільги для яких були скасовані в односторонньому порядку. Судова практика в нашій державі також не сприяє зниженню подібних ризиків. Це приводить нас до сумного висновку: поки не поміняється сама система взаємодії держави і бізнесу, жодні, навіть найбільш активні зусилля галузі, не приведуть до припливу реальних інвестицій. Така, на жаль, об'єктивна реальність.





# ЧАС ДЕРЖАВІ ВИПРАВЛЯТИ ПОМИЛКИ

Володимир Панов, віце-президент Асоціації «Інноваційний розвиток України», в своєму інтерв'ю для видання «Бізнес» розповів про практику залучення інвестицій.

**В**и послідовно виступаєте за відродження спеціальних економічних зон (СЕЗ) і територій пріоритетного розвитку (ТПР). Чому саме цей крок ви вважаєте першочерговим у реалізації інвестиційної стратегії держави?

Тому що, по-перше, СЕЗ – це зрозумілий інструмент, як для транснаціональних компаній (ТНК), так і для інвестиційних фондів. По-друге, СЕЗ, ТПР, індустріальні парки та спеціальні режими інвестиційної діяльності – це вже різноманіття, яке демонструє, що країна зацікавлена в інвесторі і чекає його.

Ми відразу потрапили в поле зору світового бізнесу. По-третє, ми повинні не тільки боротися за нового інвестора, а й робити все для того, щоб інвестиційні компанії, що вже працюють в нашій країні, не пішли з неї.

І, нарешті, по-четверте,

в 2005 р держава скасувала гарантії, поміняла правила гри, на які прийшов інвестор. Такий «діловий стиль» у світі не розуміють. Повернути компаніям, які повірили в Україну, те, що у них забрали – це повернути довіру до країни і зробити такі компанії своїми союзниками. Повірте, такий крок – це позиція сильної влади, яка знає, як економічно перетворити країну.

**А як бути з підприємствами, які працювали у СЕЗ? Адже для них правила гри змінилися, але компанії залишилися працювати в Україні.**

Пропоную нульовий варіант – всі починають спочатку. А якщо це розцінювати як велика перевага для тих підприємств, які повірили в нашу країну і залишилися, то я відповім – не вони скасували державні гарантії, не вони поклали власні бізнес-плани, які погіршили показники бізнесу.

Держава винна цим підприємствам, а не вони державі. Тому нічого страшного не трапиться, якщо за 23 роки незалежності України хоча б один раз держава піде назустріч тим інвесторам, які повірили і вклали свій капітал в українську економіку.

Ви навіть уявити собі не можете, наскільки важливий цей крок. Ми відразу ж, на старті нової інвестиційної політики, отримуємо десяток союзників, а це представники транснаціональних компаній, що визначають моду в глобальному векторі переміщення виробництва.

**Але юридично СЕЗ і ТПР існують і зараз. Що заважає їм розвиватися?**

Коли уряд позбавив СЕЗ і ТПР практично всіх пільг, то заявив: «Навіщо нам СЕЗ і ТПР, спеціальні режими інвестиційної діяльності? Ми зробимо так, що вся Україна стане вільною економічною зоною». Що в результаті?

Вільною - не вийшло, економічної - теж не вийшло. Бізнес опинився в «зоні».

Вибір у інвесторів був невеликий: або кинути заводи, побудовані за системою «грінфилд», або залишитися працювати тут, але на нових ускладнених умовах. Як показала практика, компанії залишились без преференцій, але з усіма обмеженнями, властивими СЕЗ.

Від таких дій постраждали не тільки інвестори, постраждала економіка України. В результаті пішли багато компаній, які могли б працювати в Україні, створюючи робочі місця і сплачуючи податки.

Тому уряду і парламенту необхідно врешті-решт навчитися розрізняти, що таке закон, який стимулює, і що таке закон, який забороняє. Заберіть усі перепони, розв'яжіть інвесторам руки, і це вдасться сторицею.

**Ви маєте на увазі, що не тільки держава допомагає інвесторам, але й інвестори можуть допомогти державі?**

Держава повинна виправити власну помилку і зробити цивілізований вчинок. І цей вчинок дійсно сильно допоможе. Для переконливості наведу приклади методом «від протилежного». Скільки Україна вже заплатила за помилки в державній інвестиційній політиці?

Японська корпорація Yazaki, яка вже працювала в Україні і планувала тут розвиватися, побудувала новий завод в Румунії.

Ще одна виробнича компанія мала намір розмістити в гірському районі Закарпатської області, але перенесла його до Словацької республіки.

Американська компанія Jabil Circuit готувала до запуску в Україні виробничі лінії, але в результаті вони почали роботу на угорському підприємстві в Тісаувароше. Транснаціональна компанія Flextronics, що побудувала завод в Україні, розширила свої виробничі потужності в румунському Тімішоарі.

А це для України - втрата робочих місць і податкових надходжень до держскарбниці. І це тільки три приклади, а подібних по країні дуже багато. Зрозумійте мене правильно - всі ці компанії за сприятливих умов мають намір реінвестувати саме в нашу країну. Це величезний резерв.

**Ви вважаєте, що ці компанії можуть допомогти в залученні інших інвесторів?**

Безумовно. Коли компанії вивчають можливість розміщення своїх виробництв в тій чи іншій країні, наприклад, в Україні, то насамперед звертаються до співвітчизників, які вже працюють у цій країні, і отримують від них первинну інформацію про економічне та інвестиційне середовище держави.

Можу в цьому аспекті навести ще два приклади українських інвестиційних втрат.

Концерн Volkswagen AG

працює на українському ринку з 2003 року. В Україні міг бути реалізований один з найбільших проектів автомобілебудування в Європі. Але вже в 2006 року Volkswagen AG почав реалізовувати свій проект в Росії. У Калузі і Нижньому Новгороді Volkswagen AG створив близько 8 тис. робочих місць, вклав 1,3 млрд євро інвестицій, виготовив в 2013 році 188 тис. автомобілів.

Найбільша японська автомобільна компанія Toyota вивчала український ринок, але, порадившись зі своїми колегами, які вже працювали в Україні, розмістила свої потужності також у Росії - в Санкт-Петербурзі, створивши більше 1800 робочих місць і виробивши в 2013 році більше 35 тис. автомобілів.

Ми зобов'язані створити такі умови для іноземних інвесторів, при яких вони будуть радити всім співвітчизникам вкладати інвестиції тільки в Україні.

Для залучення інвестицій, безсумнівно, дуже важливі провайдерські функції інвесторів, що працюють в країні. Якщо компаніям комфортно працювати в країні, вони всім будуть рекомендувати інвестувати в неї. А присутність всесвітньо відомих ТНК в Україні дасть привід економічним розвідкам світу звернути увагу на нашу країну.

**Як ви ставитеся до точки зору, що преференційні закони - це величезні втрати податків для держави?**

А як можна рахувати збитки для держави від

тих компаній, які ніколи не працювали і з таким підходом ніколи не будуть працювати в нашій країні? Для особливо упертих ми навіть винайшли формулу: Інвестор = Податки - Пільги = Надходження до бюджету

Варіант 1: Інвестора немає = Податків 0 - Пільг 0 = Надходжень до бюджету 0

Варіант 2: Інвестор працює = Податки 100 грн. - Пільг 25 грн. = Надходжень до бюджету

75 грн.

Так що краще - отримати 75 грн. або умовно втратити 25?

При наявності пільг держава може розраховувати на вигоди (надходження в бюджет). При безпільговій системі ведення бізнесу всі показники формули множаться на нуль (немає пільг - немає інвестора, а раз немає інвестора - немає і надходжень до бюджету). Тут можемо говорити про втрачені можливості, а не про втрати бюджету.

**Чому, на вашу думку, в Україні влада не проводить таку інвестиційну політику?**

Тому що у владі працюють «теоретики», які не знають, як на практиці досягається результат в інвестиційній політиці. Чиновники не моделюють ситуацію і не прораховують можливі результати.

Як правило, вони стверджують, що необхідно всю Україну зробити вільною економічною зоною, таким собі «українським офшором». Я не проти цього, але

це якась абстрактна модель, яка не може бути реалізована сьогодні.

Встановити найнижчі податки в Європі? Коли? Завтра або вже сьогодні? Так ми загнемося під тягарем державних соціальних зобов'язань.

Змінити судову систему? Для цього треба кілька років наполегливої роботи.

Зжити корупцію в органах державної влади?.. Трансформувати світогляд фіскалів?.. Створити «ніжну» бюрократію?..

Якщо діяти рішуче, то на це все необхідно витратити мінімум п'ять років. Так що нам тепер, п'ять років чекати нового «Майдану»? Чи, може, треба починати діяти вже завтра? І вже завтра - залучати інвесторів, створювати робочі місця, формувати внутрішнього споживача. І, в підсумку, забезпечити зростання економіки, а паралельно готувати нові правила гри, які перетворять Україну на світового лідера по залученню інвестицій.

І визначити дату, коли всі почнуть працювати за новою системою. Скажімо, з 30 травня 2020 року. Але до цього все добре прорахувати і ґрунтовно підготуватися.

**Ви не боїтеся докорів у лобіюванні інтересів конкретних інвесторів?**

Відповім словами класика: те, що вигідно інвесторам, вигідно Україні, а те, що вигідно Україні, вигідно інвесторам. Не може бути державі погано від того, що всім добре. І це показує досвід будь-якої

розвиненої економіки світу.

А скептикам пропону SWOT-аналіз інвестиційного середовища після реформування інвестиційної політики (відродження СЕЗ і ТПР).

Сильні сторони: ефективна робота компаній, що працюють в Україні; реінвестування із прибутку у створення нових робочих місць, розширення виробництва; щорічний приріст прямих іноземних інвестицій; створення нових підприємств у регіонах країни; провайдерські функції компаній, які перетворюються на "привабливий" інвестицій в Україні (проукраїнські консультантів інвестиційному середовищу); процвітання на ринку України всесвітньо відомих брендів.

Слабкі сторони: недоотримання податків (від 25% до 30%), які держава надасть у вигляді преференцій для інвесторів; спроби зловживання податковим режимом (відхід від оподаткування).

Загрози: заздрість конкурентів.

Можливості: підготовка висококваліфікованих менеджерів, спеціалістів і робітників; конкуренція за працівника; підвищення рівня заробітної плати; формування нового ринку споживачів; трансформація освітньої системи; шення проBLEMI депресивних регіонів; нівелювання конкурентних факторів інвестиційних рейтингів регіонів.

# ХАОС У ПЛАНОВОМУ РЕЖИМІ

*Федерація роботодавців автомобільної галузі України вирішила порівняти ключові положення Коаліційної угоди та Програми уряду. Отримані результати нас неприємно вразили*

Боярин В.О., Ходос Т.В., Шендеровський С.К.

**У**кrajнська влада вже давно живе довгостроковими планами (згадаємо усі ще не повністю забуті багаточисленні програми дій та «активізації економіки»). Одна половина населення та бізнесу при цьому живуть одним днем, а інша, наївно вважаючи себе більш прогресивною – одним тижнем.

Саме тому поява таких багатообіцяючих довгострокових документів як Коаліційна угода та План дій Уряду з лагом планування більше одного місяця безперечно викликає значний суспільний резонанс.

**Більше трьох тижнів** – саме стільки п'ять різних політичних сил разом з експертами писали Коаліційну угоду. В результаті документ містить 66 сторінок та 14 ключових реформ.

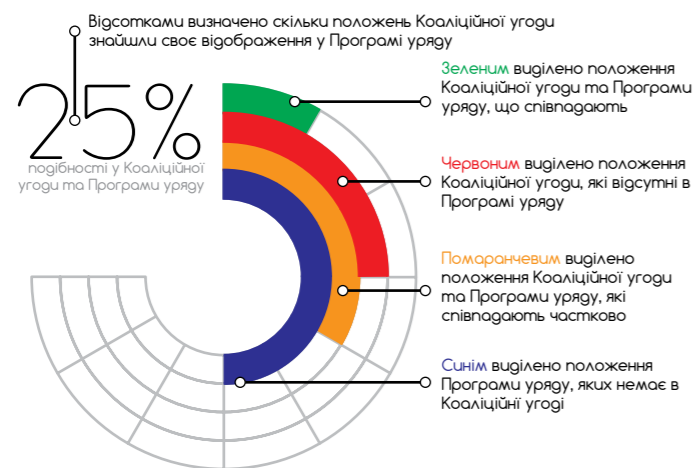
**Тиждень і одну ніч** – саме стільки створювали та редагували Програму дій Уряду. В результаті – 14 сторінок та 11 ключових реформ.

Чи вплинули на якість змісту документів час затрачений на їх напрацювання? Чи відповідають нетрадиційно закладені спершу законодавчої гілкою влади засади баченню виконавчої і навпаки?

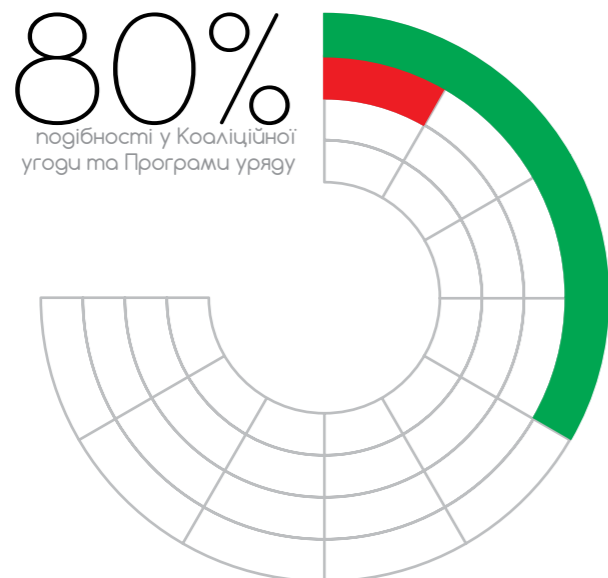
Відповіді на це питання неодноразово у формі здебільшого критики та полярно негативної оцінки загалом були чи не найбільш затребуваним лейтмотивом для усіх поважаючих себе видань напередодні нового року. Але відкинемо емоції, зосередимося на головному і спробуємо неупереджено оцінити власне зміни, а не форму обох документів за наступними параметрами.



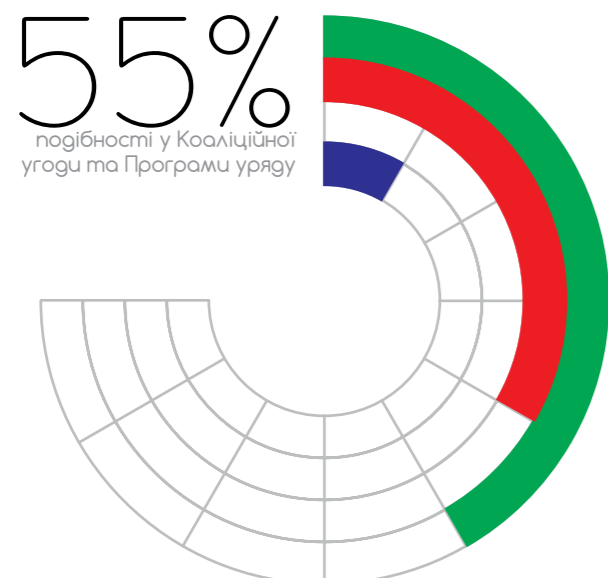
## Як зрозуміти інфографіку



## Антикорупційна політика



## Система правосуддя



Розділ «**Нова антикорупційна політика**». В цьому, розділі **норми** Угоди відповідають нормам Програми, за єдиним винятком того, що Програма не передбачає створення Національного Антикорупційного Бюро (НАБ). Не дивлячись на це, роботу в цьому напрямку було вже розпочато. Так на поточний момент, відомство очікує призначення нового керівника, що відбудеться на базі відкритого конкурсу.

Розділ «**Нова система правосуддя**». Загалом вимоги Програми корелюються з Коаліційною Угодою щодо внесення змін до судової системи України. Однак, є одне істотне виключення, Програма не включає в себе нові зміни, які мали б оптимізувати діяльність адвокатури та прокуратури. Та разом з цим, в документі Уряду нічого не згадується стосовно «повного декларування доходів та витрат суддів». В якості першого кроку, Верховна Рада прийняла за основу Закон з метою реформування судової системи в Україні на початку року.

Розділ «**Нова економічна політика**». Розділ, що визиває найбільшу кількість протиріч та критики. На перший погляд Кабінет Міністрів України включив до своєї Програми дій більшість вимог Угоди, але, при першому ж детальнішому вивченню пунктів цього розділу, починаєш розуміти, що деякі пункти носять не більше ніж умовно-декларативний характер. Більш того, до цього Розділу ввійшли здебільшого податкові зміни та політика дерегуляції. При цьому норми, що повинні стимулювати розвиток економіки та створювати привабливе інвестиційне середовище в Україні відсутні у документі.

Отже, де-факто, Розділ «Нова економічна політика» наповнено виключно регулятивними нормами, що несуть у

собі суто фіскальний характер. Тим не менш, вони є тільки одним із багатьох елементів політики розвитку економіки та внутрішнього виробництва зокрема.

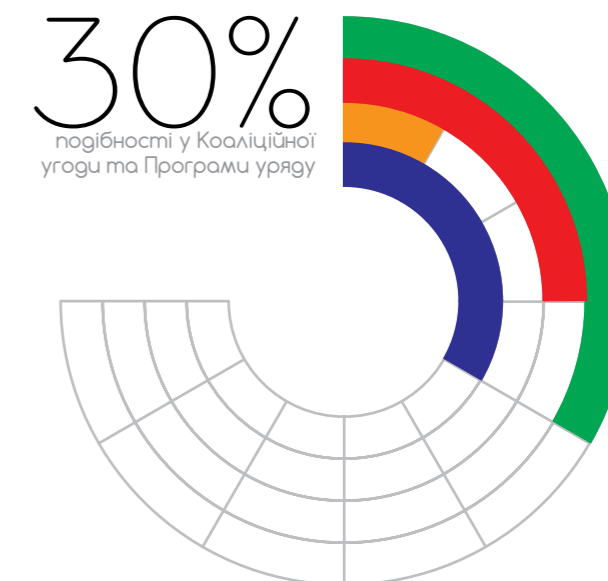
В той же час, Коаліційна Угода все ж таки передбачає політику стимулювання виходу України на зовнішні ринки та присвячує цілий розділ прискореному економічному зростанню країни відсутніх в Програмі Уряду.

Розділ «**Нова політика державного управління**». Стосовно цього Розділу, на жаль, лише половина найважливіших пунктів Угоди була врахована у Програмі. Отже в цьому випадку не можливо говорити про відповідність Програми Коаліційній Угоді у повному обсязі.

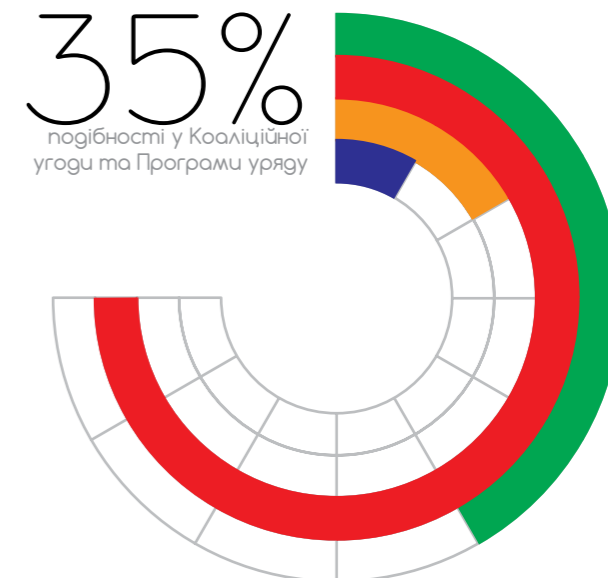
Розділ «**Нова соціальна політика. Реформа Охорони Здоров'я**». Ряд пунктів Угоди враховано в Програмі. Стосуються вони, перш за все, обов'язкового загально державного медичного страхування та національної фармацевтичної політики на макро та мікро рівнях. Також, Програма включає в себе модернізацію мережі лікарень та законопроект про державно-приватне партнерство в країні. При цьому в Програмі залишаються білі плями, що стосуються наболілого питання щодо заборони реклами лікарських препаратів, невирішених проблем реорганізації Міністерства охорони Охорони Здоров'я та інвентаризації і паспортизації медичних закладів. Тим не менш, на даний момент, вже розпочато, наприклад, реформування системи держзакупівель медичних препаратів, саме в частині скорочення довгострокових тендерів.

Розділ «**Нова соціальна політика. Зміни в соціальній сфері**». Значна частина норм Угоди враховано в Програмі дій

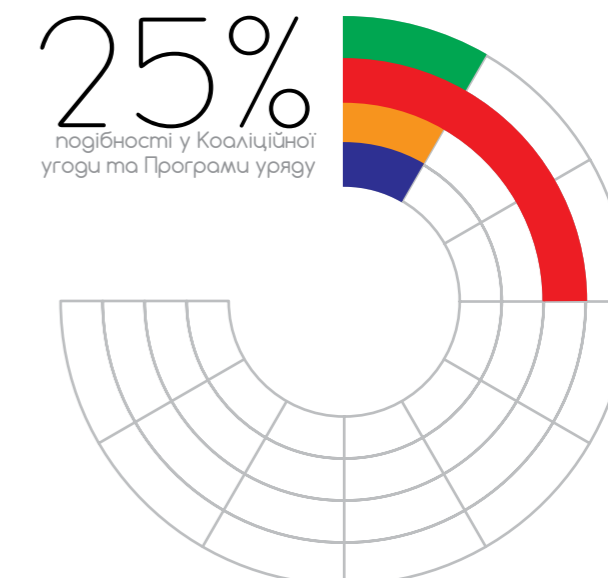
## Економічна політика



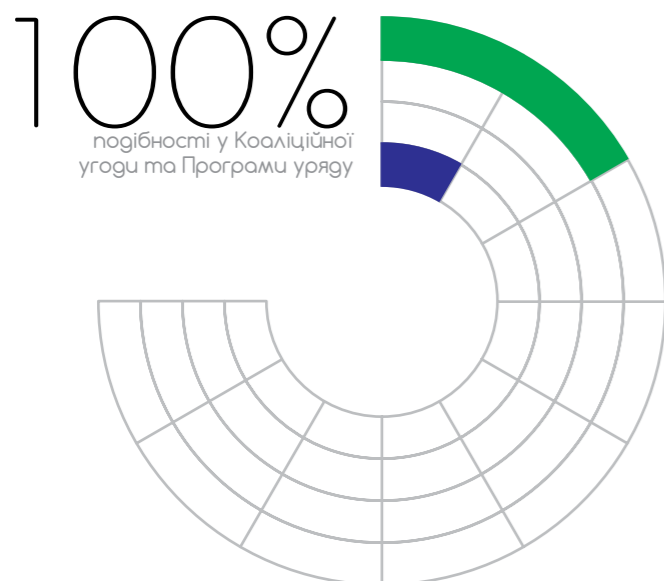
## Політика державного управління



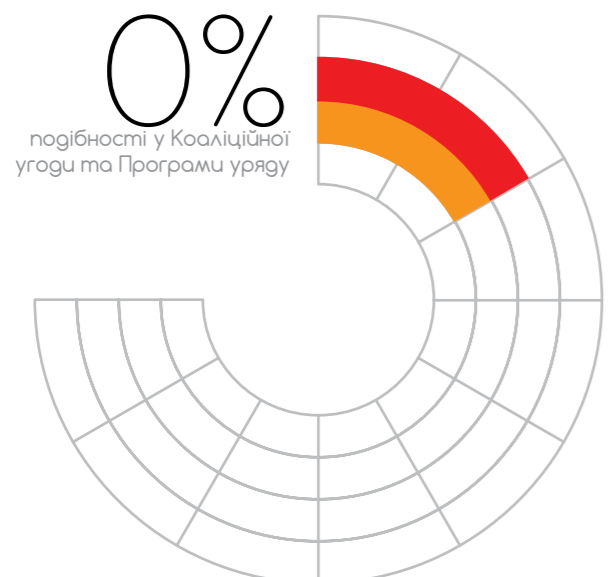
## Реформа охорони здоров'я



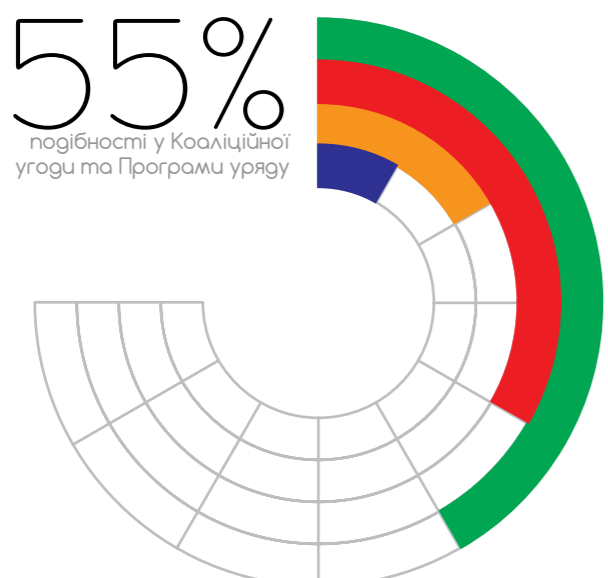
## Реформа соціальної сфери



## Освітня реформа



## Політика безпеки



Уряду.

Розділ «**Нова соціальна політика. Підвищення якості освіти в Україні**». В Програмі відсутній законопроект «Про освіту», що є, істотною базою для розбудови якісної мережі освіти в нашій країні. При цьому, пункт, присвячений реформуванню освіти згідно Європейських стандартів є занадто умовним не дає розуміння які саме зміни будуть передбачено даними стандартами.

Розділ «**Нова політика безпеки**». Програма майже повністю відповідає принципам Угоди щодо безпеки в Україні. Єдиними виключеннями є відсутність згадки про законопроекти «Про оборону» та «Про Українську Воєнну Організацію».

Розділ «**Нова політика енергетики та енергонезалежності**». У Програмі передбачено більшу частину положень щодо політики енергетики, передбаченою в рамках Угоди. Як виняток, Уряд не врахував в свій план діяльності заходи, щодо імплементації європейського законодавства в сфері енергетики.

Розділ «**Нова правоохоронна система**». Заходи Угоди щодо реформування МВС, нового Закону про поліцію та створення ДБР цілком відповідають таким, що передбачені Програмою. Між тим Кабінет Міністрів України в своєму документі зовсім не згадує про необхідність реформування системи кримінальної юстиції, створення військової та національної поліцій, а також Державної Служби міграційного контролю та прикордонної охорони закладених парламентарями.

Розділ «**Нова продовольча політика**». Реформи Програми передбачають виконання більшої частини вимог Угоди. Крім цього Програму допо-

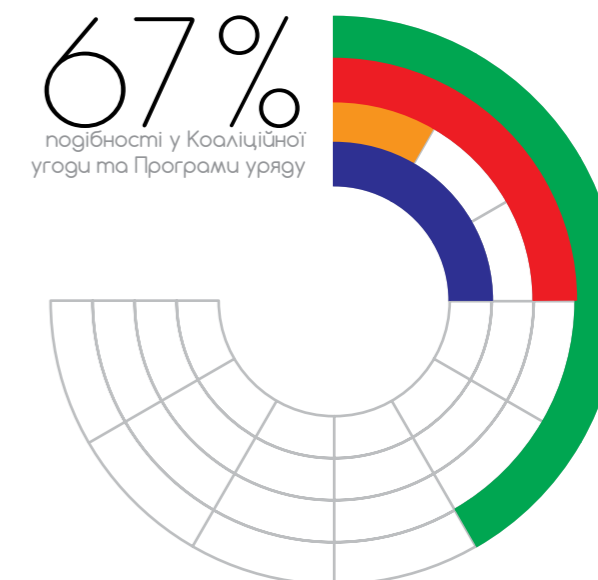
вноено реформою продовольчої безпеки на випадок воєнного положення. Мінусом є відсутність згадування реформи лісових господарств та впровадження стійкого розвитку сільських територій. При цьому той факт, що, на даний момент в Верховній Раді зареєстровано законопроект, що має за мету введення захисного експортного мита на необроблену деревину дає привід для сподівання, що цим самим Парламент не забуває про нагальність в тому числі і цих питань.

**Перші кроки.** Якщо розглянути виконання задекларованих реформ через призму законодавчих та регуляторних ініціатив, то урядовці та законотворці вже до кінця року встигли-таки прийняти ряд нововведень.

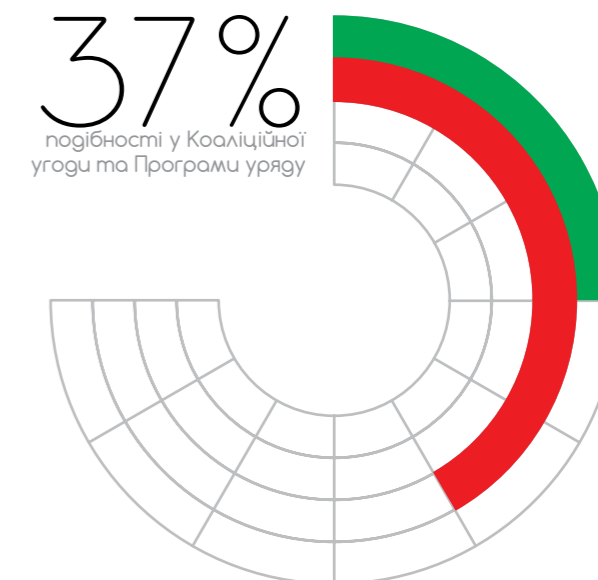
Ще у жовтні прийнято пакет антикорупційного законодавства з усіма наслідками виведення можновладців на чисту воду, люстрованими та ще не люстрованими відтепер буде займатись окреме відомство – Антикорупційне Бюро, яке щонайближчим часом має отримати свого очільника. А під ялинку усім платникам податків парламентарі поклали оновлений податковий кодекс та бюджет країни. Факти залишаються фактами – обидві гілки влади із запалом взялися за виконання задекларованого. У поспіху, як то кажуть, головне не занадто перемудрувати.

Хороший план виконаний сьогодні повсякчас набагато краще ідеального плану на завтра. Головне щоб в процесі виконання та виконавчо-законодавчому запалі виконавців мету задекларованого не переважило бажання встигнути все за будь-яку ціну. Відтак, головний аналіз на нас ще чекає.

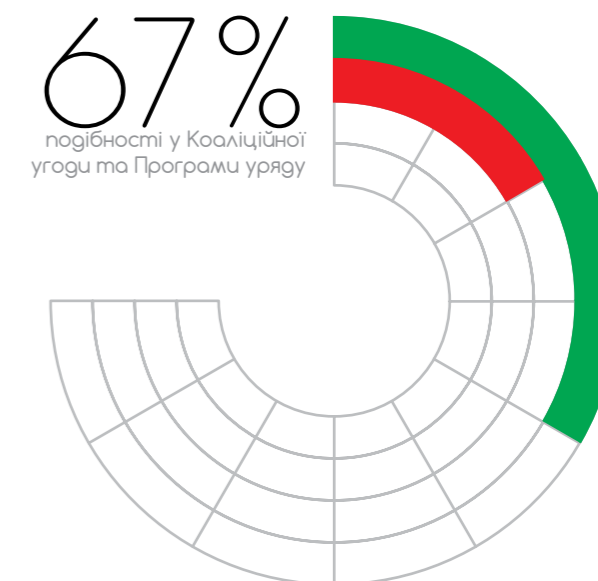
## Енергетична політика



## Правоохоронна система



## Продовольча політика



# ГРААЛЬ АВТОМОБІЛЬНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ

*Більшість аналітиків згодні з тим, що модульні платформи – єдина можлива відповідь на дилеми, які зараз стоять перед глобальною автомобільною промисловістю. Найбільший крок вперед до нової філософії виробництва вдалось зробити VW. Інші виробники поки що далеко позаду*



**М**ері Барра пропустила найбільший європейський автосалон року, щоб засередитися на тому, що стало її найбільшим стратегічним кроком часів призначення генеральним директором General Motors. Поки інші автомобільні менеджери насолоджувались красотою столиці Франції, Барра посвятила інвесторів у свій амбіційний план оптимізації виробництва. Перша жінка-виконавчий директор GM планує позбавити компанію дивного нагромадження майже трьох десятків різноманітних архітектур, які автомобільний гігант використовує для виробництва своїх моделей. За десять років їм на зміну повинні

**прийти чотири модульні мегаплатформи.**

Як і Мартін Вінтеркорн, генеральний директор Volkswagen Group, Карлос Гон, бос Renault-Nissan, і Акіо Тойода, президент Toyota, Барра знає, що гнучкі, сумісні мегаплатформи є ключем до успіху для глобальних автовиробників. Вони дають величезну економію від масштабу, дозволяють знизити витрати на розробку, зменшити час виходу моделі на ринок, і дають можливість збирати декілька моделей авто на одній виробничій лінії. Освоєння цієї технології може, в кінці кінці, вирішити долю світових автомобільних виробників: хто виживе, а хто зникне під тиском конкурентів і регулюючих

органів.

Наприклад, два з найбільших автовиробників Європи, PSA/Peugeot-Citroen і Fiat Chrysler, досі не можуть похвалитись власними мегаплатформами. Це, на думку аналітиків, робить їх надто уразливими, особливо з точки зору закупівель та присутності у всьому світі. Аналітики згодні також з тим, що плани пані Барри можуть і не врятувати компанію: до того часу, коли GM, нарешті, закінчить впровадження своїх нових мегаплатформ у 2025 році, автомобільне виробництво може нагадувати найсміливіші передбачення із науково-фантастичних фільмів. Наприклад, футурологи певні, що за десять років автомобілі, що працюють на водневих паливних елементах, стануть, якщо не стандартом, то загальноприйнятою практикою на європейських автош-



ляхах.

В той час поки головний виконавчий директор описує своє довгострокове бачення розвитку, VW вже втілює свої мрії в реальність. Наприклад, компанія повним ходом нарощує виробництво нової моделі Passat (шостого модельного ряду), збудованої на базі модульної поперечної матриці, більш відомої під своїм німецькою аббревіатурою MQB. Впровадження цієї архітектури дозволило Volkswagen Group залишити позаду усіх конкурентів в гонці за впровадження найбільш ефективної мегаплатформи. За переконаннями багатьох аналітиків, європейським конкурентам VW, як-от Renault-Nissan, PSA і Fiat Chrysler, доведеться буквально стрибнути вище

голови, для того отримати призове місце в цій грі з високими ставками.

Однак, будь-які стратегічні зміни неможливі без великих ризиків. «Чим більша платформа, тим більше авто доведеться відкликати, якщо виникне якась проблема, - переконаний Ернесто Антолін, заступник голови GrupoAntolin, одного з найбільшого виробників комплектуючих та матеріалів. - Це погана сторона впровадження мегаплатформ». Здається, про недоліки впровадження платформ найкраще зможе розповісти Toyota, якій, за деякими підрахунками, довелося відкликати більше 10 мільйонів авто лише за останніх 6 років.

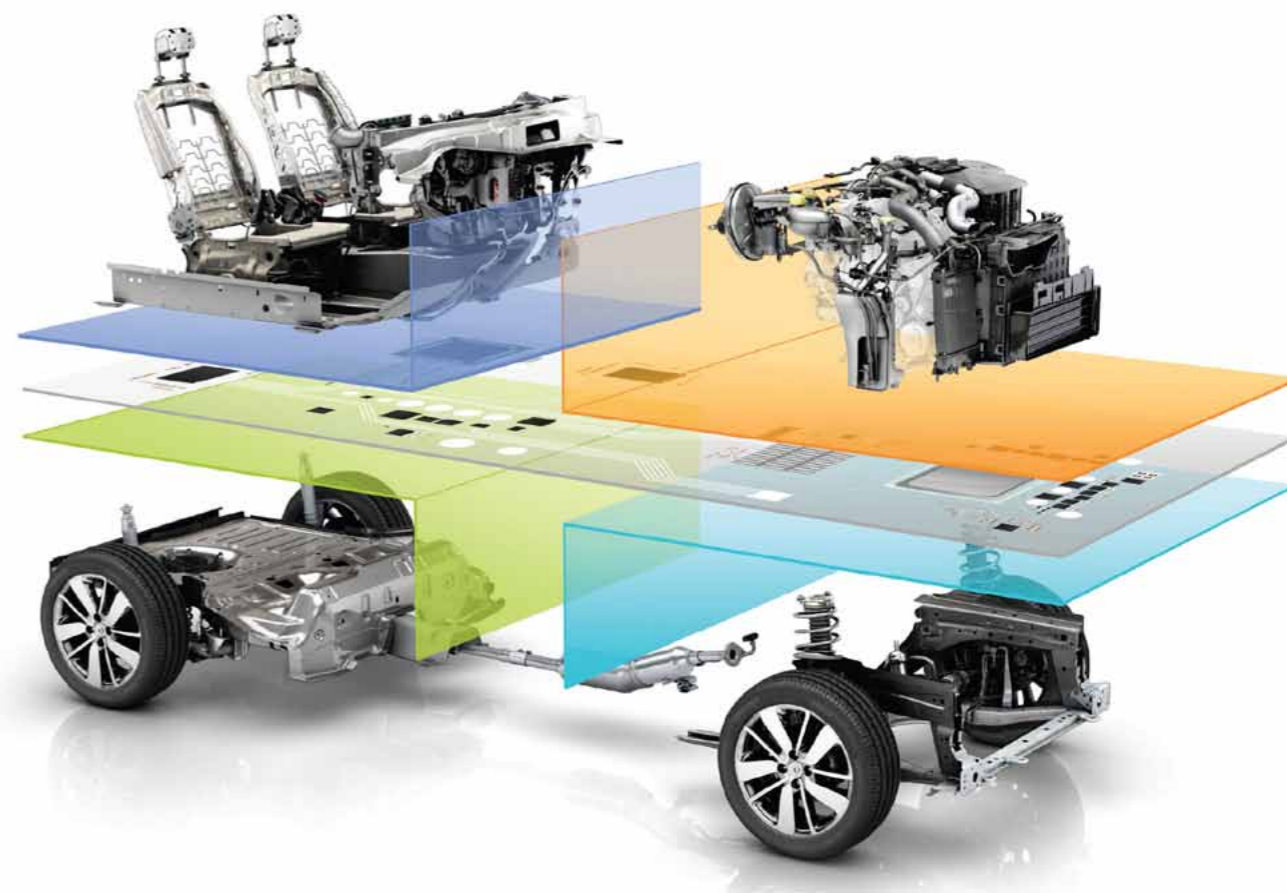
Тим не менш, VW планує,

**На фото:** Меррі Барра задумала повернути GM минувшу славу. Для цього вона збирається оптимізувати виробництво, скоротивши кількість платформ, які використовує компанія, до чотирьох

що MQB стане основою щонайменше 6 мільйонів автомобілів до 2020 року.

«Модульність - це найкращий спосіб реалізації платформної стратегії», - вважає Лютер Джонсон з консалтингової компанії Modular Management. Розбивши автомобілі до їх найменшого спільного знаменника, VW може встановити стандартні розміри і інтерфейси для усіх модулів, дозволити їм легко мінятися місцями, знижувати витрати на 20 відсотків, а години розробки на автомобіль - на 30 відсотків.

Серед ближчих за масштабом досягнень VW може похвастатися лише Renault-Nissan. Компанія прагне до 2020 року виробляти 70 відсотків своїх автомобілів, використовуючи три базові



варіанти своєї модульної платформи CMF: CMF A - для малих авто, CMF B - для субкомпактів, CMF CD - для компактних і середньорозмірних авто. Renault-Nissan планує випустити більше 3,5 млн автомобілів на платформі CMF B, перш за все, Renault Clio, а також близько 2,7 млн автомобілів на базі CMF CD, включно з Nissan Qashqai. Згідно з прогнозами автовиробника, це має скоротити витрати на виробництво та проектування, на 30% і 40%, відповідно.

Fiat Chrysler також планував ввести три нові платформи, які б стали базою для мільйона нових авто в цьому році, але згодом крайній термін було перенесено на 2018 рік. Автовиробник вважає, що цей крок дозволить досягти

**На фото:** Renault-Nissan очікує, що їх нова архітектура Common Module Family зможе скоротити на 30% витрати компанії на виробництво та на 40%, на проектування

1,5 млрд євро сукупних заощаджень.

Щоб не відстати від конкурентів, PSA планує скоротити свої поточні платформи із семи до двох до 2022 року. Торік автовиробник вже розпочав виробництво C4 Picasso і Peugeot 308 на базі нової модульної платформи Emp2. Компанія прагне перевести на неї 11 різних моделей і побудувати 1,5 млн автомобілів до 2018 року.

«Всі автовиробники працюють над цим прямо зараз, я не можу пригадати нікого, принаймні, серед великих компаній, хто цього не робить. Це те, що кожен повинен зробити», - вважає автомобільний аналітик Ехане BNP Paribas Стюарт Пірсон. Тим не менш, ні Fiat Chrysler,

ні PSA, скоріше за все, не вдасться наздогнати VW та Renault навіть до 2020 року - відрив між найбільшими автомобільними виробниками не просто великий, а й продовжує збільшуватися.

Однак, на думку аналітиків, автомобільний світ не залишає виробникам рангу GM вибору: вони повинні обрати саме шлях модульних платформ, продовжувати роботи з раціоналізації своїх архітектур, незважаючи на те, що вигода від подібних кроків може бути меншою, ніж очікувалось. Стюарт Пірсон переконаний, що в галузі, де відносні переваги швидко зникають, компанії, що залишилися позаду, будуть більш мотивовані на подолання труднощів, хоча



б для того щоб не відстати від конкурентів ще більше. «Це як перевага першопрохідця: незалежно від того, твоїм хітом стала нова модель чи нова архітектура, лідери, як правило, отримують більше переваг і отримують більше прибутків від використання нової технології, ніж ті, які спізнюються на свято», - вважає він.

Популярність модульних архітектур не є випадковою, оскільки вони, принаймні зараз, є ідеальною відповіддю на дилему, з якими стикається автомобільна промисловість. Як і конкуренти, VW довго шукав рішення для масової кастомізації своїх авто. Остання повинна задовольнити вимоги якомога широкого кола автомобілістів,

які бажають доповнити базові моделі авто різноманітними системами безпеки, мультимедійними гаджетами та системами допомоги водієві. І все це за максимально низькою ціною.

Спробуйте уявити: минулого року VW продала більше 10 мільйонів транспортних засобів, під десятками різноманітними брендами, що були зібрані на більш, ніж ста заводах, у майже 300 можливих варіаціях - від хетчбеків до важких комерційних вантажівок. Ці цифри більш, ніж наглядно демонструють, чому MQB вважають «віхою» та «квантовим стрибком» розвитку групи компаній.

Наразі платформа стала основою для 40 автомобілів різних

#### На фото:

Мартін Вінтеркорн сподівається, що модульна платформа MQB дозволить Volkswagen буквально завоювати світ, надавши покупцям широкий вибір дешевих та якісних авто по всьому світу

колісних баз, ширини, розмірів коліс і кількості сидінь. Ще декілька років тому автовиробники не могли змінювати основні розміри автомобіля, збудованого на конкретній платформі. Їх свобода вибору обмежувалась лише, в кращому випадку обмежувалась можливістю заміни силового агрегату, щоб хоч якось диференціювати моделі.

При поперечній установці двигунів, VW може стандартизувати ключові елементи автомобіля, наприклад, випускний трубопровід, приводний вал, а також зменшити кількість можливих двигунів і трансмісій приблизно на 90%. Два мільйони автомобілів, або одна п'ята частина обсягів VW Group, буде збудовані на MQB вже в



цьому році. «Кількість транспортних засобів на платформі MQB, зросте до 4 мільйонів в 2016 році, а модульне виробництво буде організовано більше, ніж на двадцяти заводах по всьому світу», - очікує Вінтеркорн.

Система змінних блоків, або модулів, які взаємодіють через стандартні інтерфейси, автовиробники можуть постійно розробляти та оптимізувати групи деталей і вузлів, незалежних один від одного. При правильному виконанні, цей підхід знижує витрати на розробку, раціоналізує ланцюжок поставок, знижує складність, підвищує якість і прискорює час виходу моделі на ринок. Кінцевим результатом є модельний ряд, який може бути розшире-

**На фото:** В PSA сподіваються, що до 2020 року на новій модульній платформі EMP2 (Efficient Modular Platform 2) буде збудовано до 50% нових авто Альянсу, першими з яких вже стали нове покоління Citroen C4 Picasso і Peugeot 308

ний з мінімальними зусиллями для цільових сегментів високого попиту. Наприклад, можуть бути встановлені альтернативні силові агрегати для освоєння нових вузьких ринкових ніш, які раніше не були економічно доцільними.

За словами самого Вінтеркорна, модульна платформа не є вже такою революційною, як може здатись на перший погляд. Такий підхід до створення авто вперше застосувала Scania, яка тепер належить VW Group, ще на початку 1980-х. З того часу це стало наріжним каменем корпоративної філософії не тільки виробника вантажівок, а й материнської компанії.

Toyota, давній конкурент VW Group, постійно

вдосконалює існуючі найкращі практики модульного виробництва. У компанії визнають, що це вимагає радикального переосмислення, яке впливає майже на всі процеси в компанії: від проектування до інжинірингу виробництва, від логістики до закупівель.

Однак, такі революційні зміни варті того. Аналітики інвестиційного банку Masquarie, порівнюючи переваги та недоліки різноманітних платформ, підрахували, що автовиробники можуть розраховувати на 10-відсоткове зниження операційних витрат при переході від традиційної платформи до модульної.



# ВПІЙМАТИ ТРЕНД?

*Audi, BMW та Mercedes звертають свою увагу на плагіни, привабливість яких для масового ринку все ще залишається під питанням*



**Щ**е не так давно німецьких автоінженерів усі, кому не лінь, звинувачували в тому, що вони відстали від життя через їх прихильність до старомодних дизелів. І це у той час, коли Toyota позиціонує себе щонайменше як рятівник планети і піонер інновацій. Рятувати навколишнє середовище компанія планує, звичайно ж, за рахунок своєї революційної Prius hybrid. Тому Volkswagen, Audi, Porsche, BMW і Mercedes нічого не залишалось як випустити на ринок свої плагін-гібриди, які поєднують у собі останні досягнення «зелених технологій».

Такі моделі, як Audi A3 Sportback e-tron, BMW i8 і Porsche Panamera S E-Hybrid дозволяють водіям їздити на роботу і назад без токсичних викидів протягом цілого тижня, і не зупиняє їх від поїздки в замісто на вихідні, оскільки зменшений в розмірах двигун внутрішнього згоряння під капотом позбавляє їх від боязні застрягти бозна-де через те, що у електромобіля вичерпався заряд. Електродвигун плагінів може також забезпечувати максимальний крутний момент, тому доводиться жертвувати експлуатаційними характеристиками. Крім того, уряди багатьох країн підтримують виробників авто з низькими викидами CO<sub>2</sub>, надаючи плагинам різноманітні преференції.

«Майбутня мобільність повинна бути екологічно безпечною і берегти ресурси. Нашою відповіддю на це завдання – є плагін-гібридні технології, кращий, з нашої точки зору, синтез нестабільності та сталого розвитку», – повідомив журналістам генеральний директор Porsche, Маттіас Мюллер на Автосалоні в Парижі в жовтні, додавши, що цей авто-виробник став першим у світі, який може запропонувати своїм покупцям одразу три плагін-моделі (i8, а також варіанти Panamera і Cayenne).

Руперт Штадлер, генеральний директор Audi, каже, що A3 e-tron недовго залишатиметься єдиним плагіном його компанії. «Ми будемо додавати по моделі щорічно, починаючи з Q7 наступного року, за якою піде A6, седан з довгою колісною базою для Китаю і A8n», – повідомив Штадлер Automotive News Europe.

На даний момент 10 з 17 плагін-гібридів, що продаються в Європі, мають логотип якогось німецького бренду на капоті. Всі три великих німецьких преміум-бренди визнали плагіни своїм стратегічним

пріоритетом до 2025 року, коли може вступити в силу більш жорстке регулювання викиду вихлопних газів ЄС.

«Плагін-гібриди можуть становити від 10% до 20%, або навіть до 40% від 2 мільйонів автомобілів, які ми плануємо випустити щорічно до 2020 року. Вирішувати нашим клієнтам, і ми готові задовольнити їх попит», – сказав Штадлер. Фрідріх Айхнер, фінансовий директор BMW, нещодавно повідомив інвестиційним консультантам у Лондоні, що «більш значний обсяг очікується від плагін-гібридів», ніж від електромобілів.

Аналітики з ним погоджуються. «До 2015 або 2016 року ми дійсно побачимо переломний момент, коли глобальне виробництво плагін-гібридів випередить виробництво електромобілів», – говорить Бен Скотт, старший аналітик в IHS Automotive. За оцінками його компанії глобальне виробництво плагін-гібридів досягне 1,35 мільйонів штук в 2020 році. Очікується, що п'ять років потому виробництво збільшиться вдвічі, до 2,7 мільйонів нових авто, але, тим не менш, це все ще буде складати всього 2% від загальної кількості легкових автомобілів, вироблених в усьому світі.

Хоча майбутнє виглядає багатообіцяючим, обсяги виробництва плагін-гібридів все ще обчислюються сотнями і тисячами, а не десятками тисяч. Їм доводиться стикатися з багатьма тими ж проблемами, які перешкоджають поширенню електромобілів, особливо їх висока вартість, брак інфраструктури,

що дозволяє зарядити автомобіль, та зниження цін на паливо.

Уряду Великобританії навіть доводиться доплачувати покупцям Porsche в цілому 5 тис. фунтів (близько 6250 євро) за вибір Panamera S E-Hybrid, замість аналогічного Panamera S. Бен Скотт з IHS сказав: «Справжньою рушійною силою технології [плагін-гібридів] є регламентування складу автотранспортних викидів. Якби не існувало цього законодавства, автовиробники просто продовжували б випуск своїх двигунів внутрішнього згорання».

Ніде правди діти, отримуючи вигоду від державних пільг, автовиробники також вживають рішучих самостійних кроків для того, щоб продемонструвати свою прихильність до зниження викидів. Прикладом цього може послужити вибір Daimler Копенгагена, екологічної столиці Європи цього року, для презентації найбільш зеленого з коли-небудь створених Mercedes-Benz S-класу – S 500e плагін-гібриду. За словами розробників, стрімко проносячись через модний діловий центр Копенгагена, 5-метровий флагман Mercedes виділяє менше CO<sub>2</sub>, ніж паливний мікрокар Smart ForTwo. Якщо бути точним, всього 65 грам на кілометр.

Замість ненажерного V-8, S 500e використовує літій-залізний акумулятор енергоємністю 8,7 кіловат-годин, потужності якого достатньо для того, щоб вести на VIP-авто на швидкості до 33 км, поки не втрутиться зменшений в розмірах



шестициліндровий двигун внутрішнього згорання. У теорії, використання паливного бака S 500e може так ніколи і не закінчитися, навіть не дивлячись на те, що, згідно з сертифікатом, автомобіль використовує 2,8 літра пального на 100 км.

Йоханнес Райфенрат, голова відділу продуктової стратегії та планування Mercedes, сказав, що S-class сформує авангард в новому автомобільному парку гібридів з низьким рівнем викидів. До 2017 року Mercedes прагне запустити принаймні 10 нових моделей з плагін-гібридним двигуном.

«Новий європейський їздовий цикл усяко сприяє плагін-гібридам, – сказав Райфенрат, пояс-

нюючи, що електричний діапазон у 33 км дозволяє Mercedes виключити 56 відсотків з 149г/км CO<sub>2</sub> викидів його двигуна внутрішнього згорання. – Мета законодавства ясна і ми повністю її підтримуємо: [Отримати] на європейські дороги стільки електрифікованих транспортних засобів, скільки можливо». Суперник Mercedes BMW готується додати плагін-гібрид версії X5, 7-ї серії і версію з довгою колісною базою 5-ї серії, оскільки електрифікації стає ключовим чинником у зниженні виходу CO<sub>2</sub> його автомобільного парку.

Грег Арчер, менеджер по чистим автомобілям Брюссельської лобістської групи «Транспорт і навколишнє середовище», великий критик

**На фото:** Opel Ampera – один з найбільш титулованих плагін-гібридів став жертвою страхів покупців та недостатньо розвинутої інфраструктури

Нового європейського їздового циклу (NEDC). Останній, на його думку, запропонував автовиробникам занадто багато лазівок для скорочення сертифікованих викидів та результатів споживання палива. «Всі визнають, що методологія використовується для гібридів згідно NEDC відверто надзвичайно вигідна і перевищує реальне виконання в світі», – переконаний він.

У елітних брендів є і фінансова подушка, і мотивація інвестувати в розвиток плагінів. Це, на думку багатьох аналітиків, їх останній та найбільш багатообіцяючий шанс втримати на ринку дуже популярні і надзвичайно прибуткові повнорозмірні седани і позашляховики. Через їх вагу – зазвичай, більше двох метрич-

них тон або майже вдвічі більше ваги VW Golf – виключно електрична версія BMW X5 або Audi Q7 не є економічно вигідною, оскільки необхідна для них батарея буде занадто великою і важкою, не кажучи вже про те, що занадто дорогою.

У той же час плагін-гібриди, незважаючи на деякі технологічні проблеми, мають усі шанси на успіх. «Коли технологія та її переваги будуть краще зрозумілі, тоді, я думаю, ринок стрімко зросте. У той час, дуже високі витрати, які ми маємо на сьогоднішній день, компенсуються великим обсягом», – повідомив Automotive News Europe Вольфганг Цібарт, технічний директор Jaguar Land Rover. Він абсолютно впевнений, що гібриди охоплять близько



20-30 відсотків верхніх сегментів ринку до 2020 року і пізніше.

Цього може бути цілком достатньо для того, щоб зробити їх більш загальнодоступними. Дослідження показали, що для того, щоб стати привабливою для масового ринку інновації необхідно досягти критичного порога близько 16 відсотків потенційних споживачів. Тільки тоді буде досягнутий переломний момент, коли більшість, менш схильна до змін, повільно але впевнено захоче випробувати новий продукт або технологію, тому що їх уже скуштувало досить ранніх послідовників. Це явище відоме як дифузія інновацій.

Саме побоювання, що плагін-гібриди марки не

знайдуть своїх покупців, затримує деяких автомобільних виробників з виходом на ринок. Наприклад, незважаючи на те, що в 2011 році Jaguar Land Rover отримав Премію за автомобільні інновації від Асоціації автовиробників і дилерів Великої Британії за свій дизель-електричний плагін-гібрид концепт, він не оголосив жодних конкретних планів випуску плагін-моделей.

В той же час Volvo перевершила своїх конкурентів на ринку в Європі з випуском плагін-варіанту V60 ще в 2012 році. Бос шведського автовиробника планує що компанія випустить на ринок плагін-гібрид XC90 в Європі та США наступного літа. «Це шлях, яким ми будемо йти, і я вірю, що це абсолют-

#### На фото:

Volvo вірить у майбутнє плагін-гібридів і продовжує активно їх просувати на ринку. Наприклад, плагін-гібрид XC90 побачить світ в Європі та США уже наступного літа

но правильна концепція, оскільки запас ходу завжди буде недоліком повністю електричних машин», – сказав генеральний директор Volvo Хакан Самуельсон.

Однак, крім провідних виробників, інвестиції для розвитку нових плагін-технологій і технологій електричних автомобілів були значною мірою відкладені на пізніший термін більшістю великих автовиробників після комерційного провалу обласканого нагородами Opel Ampera. Тож робити ставки на те, що споживачі будуть платити додаткову надбавку за можливість водити повністю або частково електрифікований автомобіль в розпал тривалого економічного спаду, – це не той ризик, який хотіли б взяти на

себе такі бренди як PSA/Peugeot-Citroen і Fiat Chrysler Automobiles.

Генеральний директор Fiat Chrysler Серджіо Маркіонне повідомив репортерам під час круглого столу на Паризькому автошоу, що він так само, як і колись, скептично ставиться до автомобілів з електричним двигуном. «Ви зможете заробити, продаючи їх? Ні, не зможете доти, поки не відбудеться фундаментальне зрушення в структурі ціноутворення на автомобілі». Однак, він дійсно бачить майбутнє, в якому автовиробники будуть змушені зробити зрушення «в напрямку комбінації електрифікації та згоряння». В даний час плагіни навіть дорожче повністю електрифікованих автомобілів, тому що у них два двигуни. Вартість VW Golf GTE стартує з 36 900 євро в Німеччині, або на 2000 євро дорожче, ніж його електричної версії e-Golf.

Тіна Мюллер, директор з маркетингу Opel, сказала, що Ampera, який в 2012 році разом з Chevrolet Volt став Європейським автомобілем року, страждає від дилеми. Незважаючи на те, що станції зарядки були поширені і в передмісті, і в сільській місцевості, занепокоєння про запас ходу все ще утримувало людей від покупки. У містах, навпаки запас ходу викликав менше занепокоєння, ніж нерівномірна зарядна інфраструктура. «Тривога про запас ходу давно засіла у людей в голові. Не дивлячись на те, що дистанція не є проблемою, психологічно вони думають "О-о,

цього може не вистачити, і що я тоді робитиму?»», – повідомила вона Automotive News Europe. «У той час, саме в місті електронна мобільність має найбільше сенсу, де можливість зарядити машину суттєво обмежена. Я живу в центрі Франкфурта і у мене немає гаража, тільки паркувальне місце без електричної розетки», – зауважує пані Мюллер.

За іронією долі, саме тоді, коли німецький уряд збирався приймати міжнародну конференцію з електромобільності в Берліні в травні 2013 року, мережу зарядних станцій, стартап з венчурним капіталом Better Place, оголосив про банкрутство після того, як попит на електромобілі і плагіни типу Ampera значною мірою не виправдав очікувань.

Найбільш істотний момент полягає в тому, що німецькі автовиробники бояться ризикувати. Європейські органи вимагають від них підтримки стабільного найму працівників у країнах з високими зарплатами, не надають надлишкові виробничі потужності, які створюються для відповідності цим вимогами, і, все одно, чекають від них наявності достатньої кількості грошей для того, щоб вкласти мільйони в технології з нульовими викидами з незначними перспективами повернення.

Норберт Райтхофер, генеральний директор BMW, називає пропозицію ЄС, щодо зменшення кількості автомобільних викидів, «чистою аван-

тюрою». Він також звинувачує Брюссель у створенні промислової політики, яка знаходиться в «повному дисбалансі» з екологічною політикою. Райтхофер не вважає, що електричні автомобілі почнуть приносити дохід у найближчі 10-15 років, що є суттєвою проблемою. За його підрахунками, для дотримання нових жорсткіших стандартів ЄС щодо автомобільних викидів до 2025 року, приблизно чверть автомобілів, що продаються в Європі повинна буде працювати на електриці. Це, скоріше за все, буде надто тяжким випробуванням, як для ринку, так і для автомобільних виробників.

Грег Арчер не згоден з доводами Райтхофера. Він вважає, що плагіни є не тільки забаганкою європейських регуляторних органів. Вони, насамперед, потрібні самим компаніям, оскільки великі дизельні BMW і Mercedes не такі вже й популярні на ринках Китаю і США. «Коли були поставлені початкові цілі щодо скорочення викидів вуглецю 2015, автовиробники сказали, що це їх розорить, і ось зараз більшість виробників вже досягли 130 грам/км на три або чотири роки раніше запланованого терміну, – сказав він. – Всі визнають, що витрати зростають при наближенні до більш жорстких стандартів, наприклад, до 95 грам/км і більше (...), але автовиробники роблять всілякі претензії щодо того, як ці правила зашкодять промисловості, а потім, через кілька років, вони зізнаються, що перебільшували».

# РЕКОРД. І ЩЕ РЕКОРД

*Німецькому автопрому вдалось, за попередніми оцінками, закінчити 2014 рік з рекордними показниками. В 2015 році, навіть за прогнозами невиправних песимістів, галузь очікують нові звершення: німецькі автовиробники готуються взяти планку в 15 млн випущених авто*

*За матеріалами: Deutsche Welle*

**А**втопром Німеччини стабільно зростає. За підсумками 2014 обсяги виробництва збільшаться приблизно на 2%. У 2015 році очікується прискорення зростання до 4%. Такі цифри оприлюднило Об'єднання німецької автомобільної промисловості (VDA) на підсумковій річній прес-конференції, що відбулася 2 грудня в Берліні. За словами президента VDA Маттіаса Віссмана, ситуація в галузі краща, ніж настрій. Настрій псують численні «гарячі точки» на планеті, особливо конфлікт в Україні. У той же час конкретні цифри показують, що справи явно йдуть в гору.

2014 став для автомобільної промисловості Німеччини надзвичайно вдалим. Всі провідні бренди відзвітували про безпрецедентні продажі. Volkswagen, Audi, Skoda, Porsche, BMW, Rolls-Royce, Mercedes – майже всі німецькі ключові бренди завершили минулий рік з рекордними обсягами продажів. Помітно поліпшили свої показники і німецькі дочки американських концернів – Ford Europe і Opel.

Найбільш ж знаковий рекорд встановила Volkswagen Group. Вона стала першою в

історії світового автопрому компанією, яка оголосила про те, що зуміла за рік продати понад 10 мільйонів легкових і вантажних автомобілів (10,14 мільйона). Тепер всі з нетерпінням чекають звіту японської корпорації Toyota: чи вдалося їй пробити цей епохальний рубіж і зберегти пальму першості?

Поки що точно не відомо, якою є трійка лідерів за підсумками 2014 року.

Наприклад, аналітичне агентство Focus2Move в переддень Різдва розповсюдило звіт з підсумками продажів на автомобільних ринках 110 країн світу. За їх даними, Volkswagen Group в звітному році збільшив продажі легкових та легких комерційних авто на 11,6% (до 9,91 млн. штук), вперше обійшовши свого найбільшого конкурента – Toyota. Японський автовиробник, який тримав пальму першості останні п'ять років, зміг реалізувати 9,81 млн. авто. Це майже на 1% менше за результат німецького авто концерну.

Тож уся світова автомобільна індустрія з відвертим нетерпінням очікує офіційних даних з Країни сонця, що сходить. Від них залежить, чи вдасться Volkswagen



**На фото:** Мартін Вінтеркорн може, без сумнівів, пишатись своєю командою. Майже напевне Volkswagen Group, не очікуючи 2018 року, стала найбільшим автомобільним виробником планети, відібравши пальму першості у свого одвічного конкурента – Toyota

достроково отримати статус найбільшого автобудівника планети. Згідно зі стратегією автовиробника, концерн мав намір досягти цієї мети в 2018 році.

Всі 12 брендів групи Volkswagen домоглися в 2014 році безпрецедентних показників збуту. Для марки Volkswagen це був вже десятий рекордний рік поспіль: продажі виросли на 1,6% до 6,12 мільйонів одиниць. У Audi продажі збільшилися на 10,5% і склали 1,74 мільйона, у Skoda – на 12,7%, що дозволило чеському автозаводу вперше у своїй історії виробити понад 1 мільйона автомобілів, у Porsche – на 17% до майже 190 тисяч спортивних автомобілів і позашляховиків класу «люкс».

У свою чергу група BMW вперше у своїй історії продала понад 2 мільйонів автомобілів: збут зріс майже на 8% – до 2,12 млн одиниць. При цьому продажі автомобілів марки BMW виросли на 9,5% і склали 1,8 мільйона штук. Британський виробник Rolls-Royce, який теж належить баварському автовиробнику, зміг знайти заможних клієнтів для більш ніж 4000 наддорогих автомобілів, що теж є рекордом, точніше п'ятим рекордним роком поспіль.

Концерн Daimler теж встановив черговий фірмовий рекорд, збільшивши продажі автомобілів Mercedes-Benz на 12,9% – до 1650 тисяч. Проте серед німецьких виробників автомобілів преміум-класу він знову зайняв третє місце після BMW і Audi.

Чи не рекордні, але помітно покращилися в порівнянні з 2013 роком результати показали і німецькі дочки американських автомобілебудівних корпорацій. Так, компанія Ford Europe збільшила продажі на своєму ключовому європейському ринку, в Німеччині, на 6,8%. В результаті завод корпорації в Кельні, якому в жовтні і листопаді минулого року довелося працювати за скороченим графіком, з лютого знову вводить третю зміну.

З багаторічної важкої кризи явно виходить автовиробник Opel, що належить американській корпорації General Motors. 2014 рік став для нього найкращим за обсягами продажів з 2011 року: збут склав майже 1,1 мільйона одиниць, що на 3% більше, ніж у 2013 році. На ключовому німецькому ринку продажі виросли на 6%. До того ж Opel другий рік поспіль збільшує свою частку на європейському автомобільному ринку.

Успіхам Opel не зашкодило навіть 20-відсоткове скорочення продажів на російському ринку, на який керівництво компанії зробило особливу ставку. У свою чергу, черговий рекорд Rolls-Royce значною мірою забезпечили саме багаті російські покупці, які рятували свої рублі від знецінення.

За прогнозом VDA, в 2015 році світовий автомобільний ринок зросте приблизно на 2% до 76,4 мільйона одиниць. У той же час німецькі автобудівники зможуть на своїх вітчизняних і зарубіжних майданчи-

ках збільшити випуск на 4%. В результаті німецькі автобудівники вперше в історії можуть випустити понад 15 мільйонів автомобілів. З них майже дві третини, 9,6 мільйона авто, зйдуть з конвеєрів за межами країни.

«Перспективи на 2015 рік ми оцінюємо без ейфорії, але оптимістично, оскільки очікуємо зростання попиту, насамперед на ринках Америки та Азії, конкретно в Китаї», – зазначив глава VDA.

У 2014 році продажі на найбільшому в світі автомобільному ринку, у Китаї, виросли приблизно на 10% і, за попередніми оцінками, склали близько 17,9 мільйона одиниць. Одночасно на докризовий рівень в 16 мільйонів нових автомобілів повернувся ринок США. Економічний підйом і різке здешевлення пального, викликане падінням світових цін на нафту, явно додали оптимізму американським споживачам. У всякому разі, обсяги продажів нових автомобілів у листопаді були кращими для цього місяця з 2003 року, причому особливо великим попитом користувалися ненажерливі позашляховики і пікапи.

Від цього тренду виграють, насамперед, американські корпорації, включаючи виробника джипів Chrysler, що віднедавна належить італійському концерну Fiat: у порівнянні з листопадом минулого року продажі марки виросли на 20%. Однак і для німецького бренду Mercedes-Benz минулий місяць був найкращим за всю історію роботи концерну Daimler на аме-



риканському ринку. У свою чергу дочка концерну Volkswagen компанія Audi вже до кінця листопада встановила черговий рекорд річних продажів в США.

На тлі буму на американському ринку динаміка в Західній Європі виглядає і виглядатиме досить скромно. Однак цей ринок, на якому німецькі автобудівники продають кожну другу випущену машину, в 2014 році вперше за чотири роки не скоротився, а виріс на 4%, зазначив на прес-конференції в Берліні Matthias Wissman. У наступному році VDA очікує збільшення продажів нових автомобілів у регіоні на 2% до 12,2 мільйона одиниць. Основною причиною невисокої динаміки

**На фото:** Matthias Wissman, який очолює Об'єднання німецької автомобільної промисловості (VDA), вважає, що поточний рік для німецької автомобільної промисловості буде навіть кращим за рекордний 2014

глава німецького галузевого об'єднання назвав поганий економічний стан Франції та Італії.

Великим розчаруванням для німецьких автобудівників став в 2014 році російський автомобільний ринок, з яким у Німеччині пов'язували великі надії.

«Ситуація в Росії боляче вдарила по нас», – ще в жовтні визнав у листі до співробітників компанії Opel її глава Карл-Томас Нойман (Karl-Thomas Neumann). Цій доньці американської корпорації General Motors, так само як і концерну Volkswagen, в минулі місяці довелося скоротити обсяги виробництва на своїх російських підприємствах.

Звичайно, обсяги

продажів – це всього лише кількісний показник, тоді як вирішальне значення має прибуток. Фінансові результати 2014 німецькі автобудівники підведуть і опублікують лише за кілька тижнів. Ми ж ризикнемо припустити, що при настільки високих показниках збуту, прибутки компаній будуть, якщо і не рекордними, то більш, ніж високими. Тим більше, що німецьким автоконцернам, які мають сильні позиції на ринку США, вельми сприяє зниження обмінного курсу євро до долара, яке тривало всю другу половину 2014 року. Німецький автопром – типовий приклад експортно-орієнтованої галузі, що виграє від низького курсу національної валюти.

# ПРОЩАЙ, ГЕНК

*Ford* закрив завод в бельгійському Генку. Останнім з конвеєра заводу в бельгійському місті Генк зійшов мінівен *Galaxy*

За матеріалами: [delo.ua](http://delo.ua)

**З**авод компанії **Ford** в бельгійському місті Генк припинив роботу. Конвеєр підприємства був зупинений у четвер, 18 грудня, о 12:30 за місцевим часом. Більше п'яти тисяч робітників вийшли на вулицю і утворили живий ланцюг, щоб таким чином попрощатися з заводом.

Останнім автомобілем, що зійшов з конвеєра бельгійського заводу, став білий мінівен *Galaxy*. Його передадуть благодійній організації.

Всього з моменту свого відкриття на початку 1960-х найстаріше підприємстві **Ford** в Європі випустило 14 млн машин. В останні роки, крім *Galaxy*, на підприємстві збирали седани й універсали

*Mondeo*, а також компактвен *S-Max*. Збірка цих моделей продовжиться в іспанській Валенсії.

За попередніми оцінками, в результаті закриття заводу без роботи залишаться 5,3 тис. Осіб. Припинення виробництва обійшлося **Ford** в 750 млн доларів. Сума буде направлена на виплату вихідної допомоги.

Вперше про закриття заводу в Генку стало відомо в 2012 році. Тоді в плани американської марки також увійшло закриття заводів в британських Саутгемптоні і Дегенхемі. Ці підприємства були ліквідовані в 2013 році. Заходи пов'язані з необхідністю економії коштів через низькі продажів на європейському ринку.

# СТАТИСТИКА: ВИРОБНИЦТВО В ЛИСТОПАДІ

За даними асоціації "Укравтопром", в листопаді на українських заводах було вироблено 597 автотранспортних засобів, що на 60% менше, ніж у жовтні (1 490 шт.), і майже в 10 разів менше, ніж у листопаді минулого року (5 814 шт. ).

Обсяг виробництва легкових автомобілів за місяць становив 375 од., що на 67% менше порівняно з жовтнем, і на 93% менше листопадового показника минулого року.

Комерційних автомобілів було вироблено 153 шт., що на 38% менше жовтневого показника, і на 45% менше, ніж у торішньому листопаді.

Листопадний показник в частині виробництва автобусів – 69 шт. або на 33% менше результату попереднього місяця, і на 79% менше

підсумку листопада 2013 року.

За період січень – листопад в Україні було вироблено 28 247 одиниць автотранспортної техніки, що на 36% менше аналогічного результату минулого року.

Найбільше падіння відбулося в автотранспортному сегменті українського автопрому, де за одинадцять місяців було вироблено всього 845 одиниць техніки або на 60% менше показника річної давності.

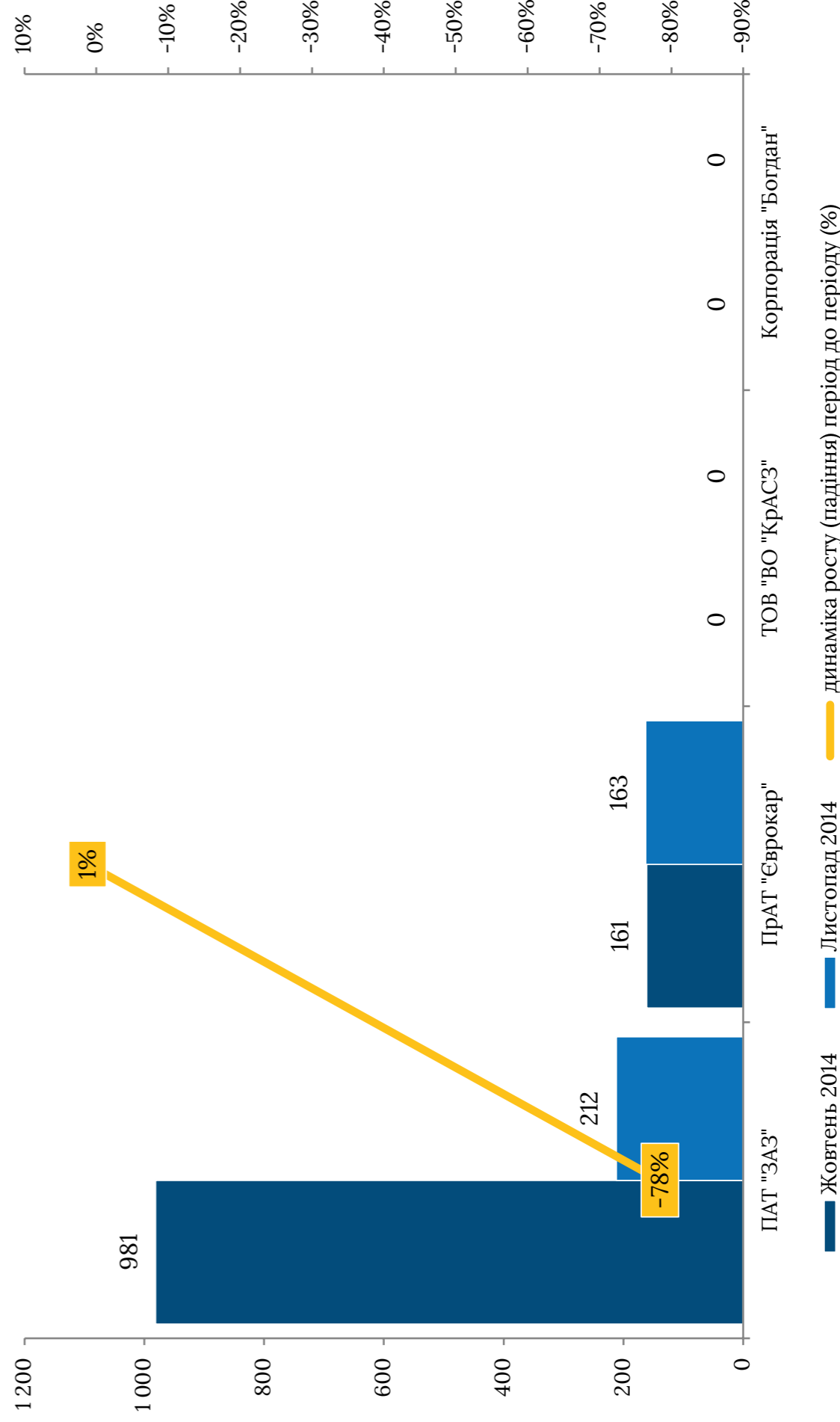
Випуск легкових автомобілів за той же період скоротився на 36% до 25 684 шт.

Виробництво комерційних авто продемонструвало найменше падіння – 7,4 відсотка і становило 1 718 автомобілів.



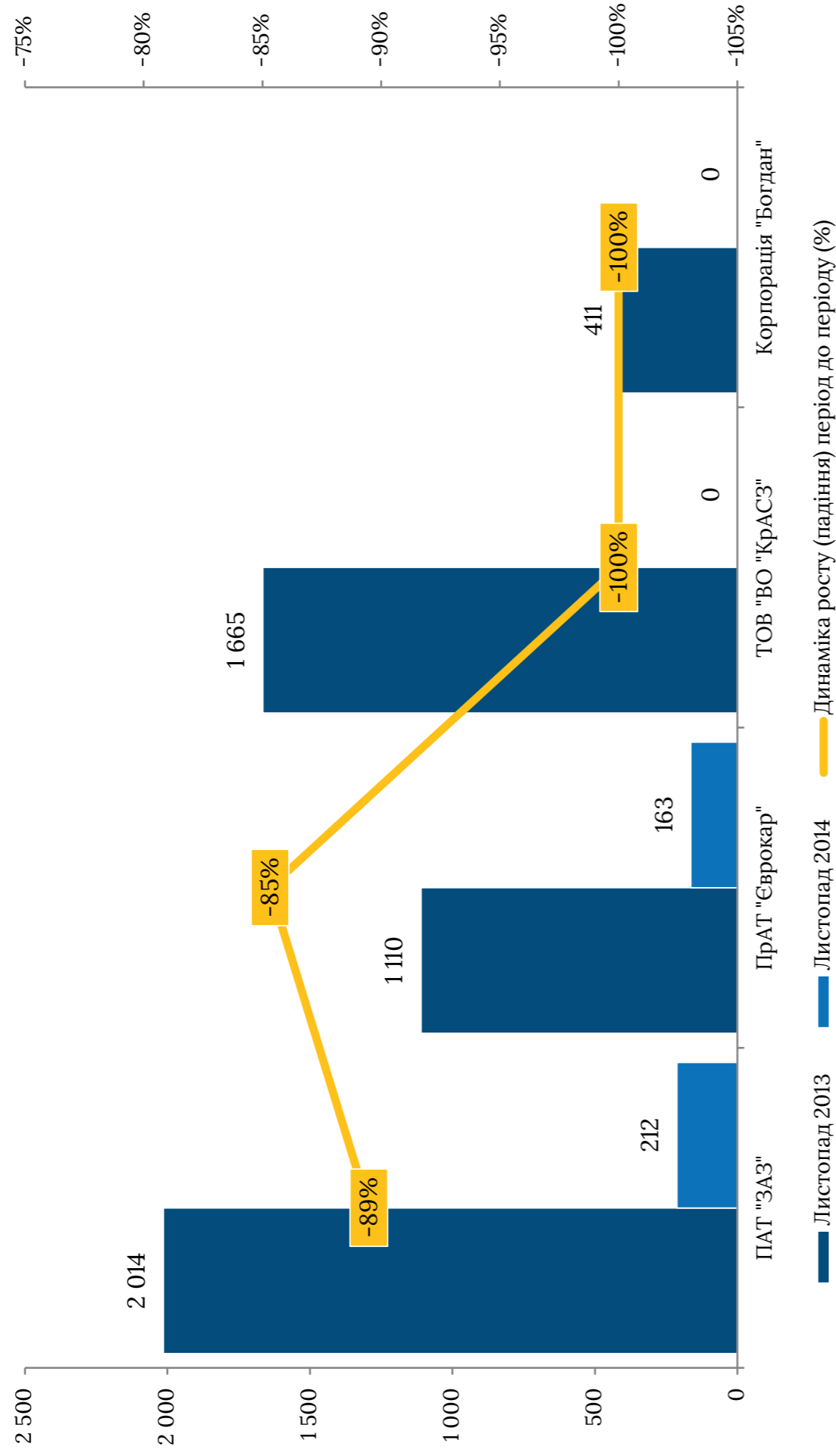
## ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

(Жовтень 2014 – листопад 2014, шт. та % росту період до періоду)



## ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

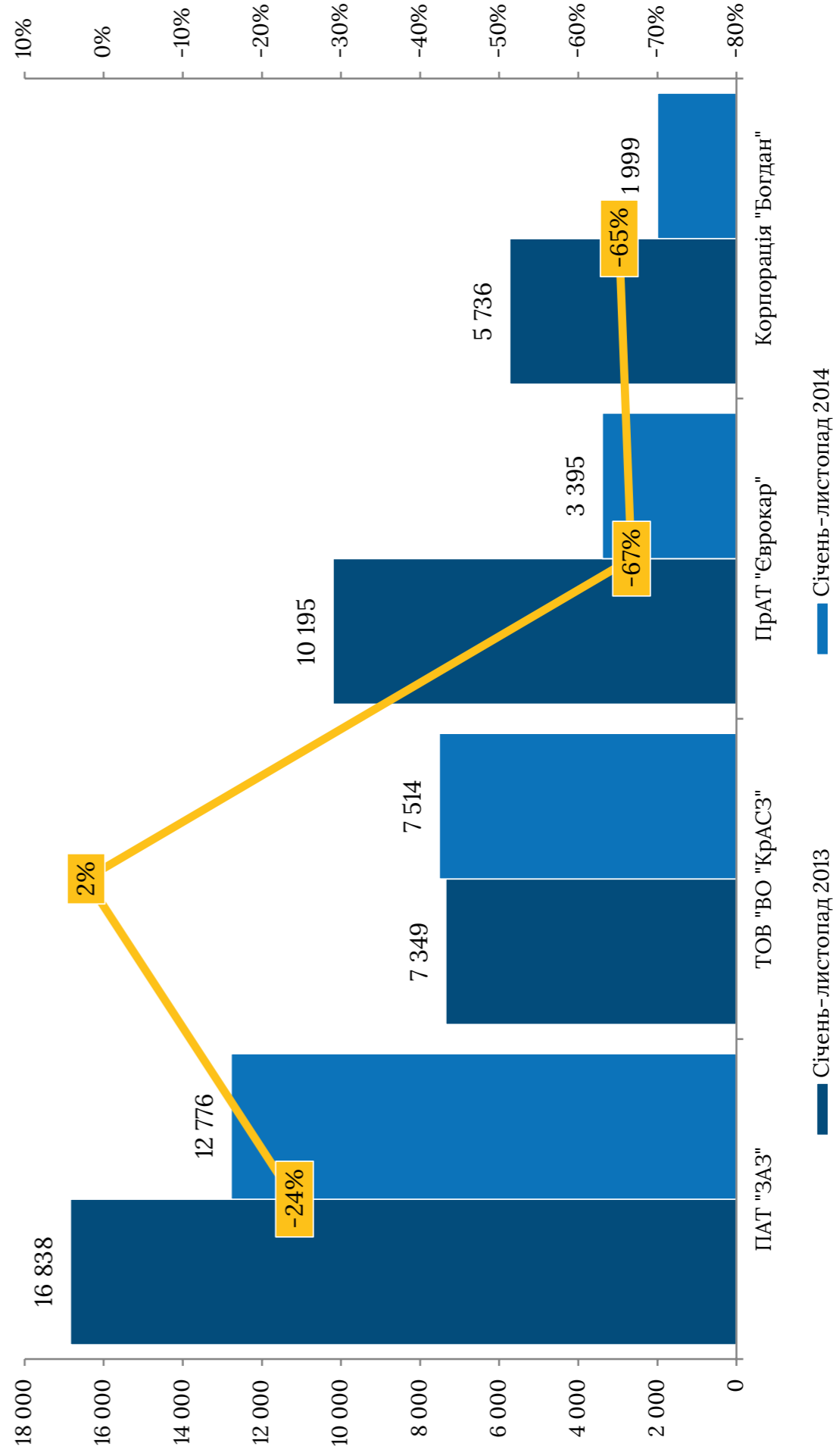
(Листопад 2013 - листопад 2014, шт. та % росту період до періоду)



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

## ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

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

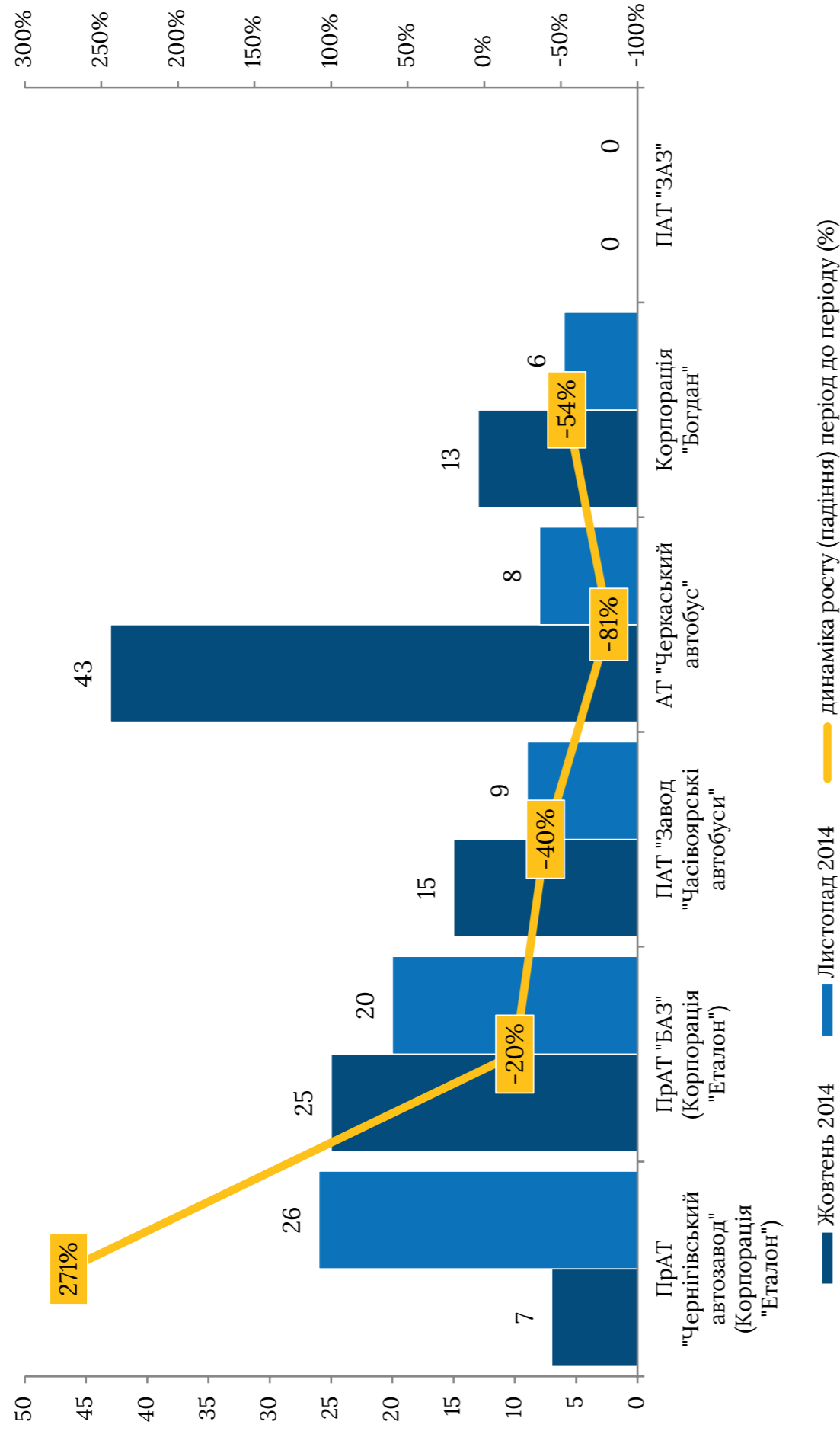


Джерело: Асоціація автовиробників "Укравтопром" | Дизайн: Федерація роботодавців автомобільної галузі



## ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

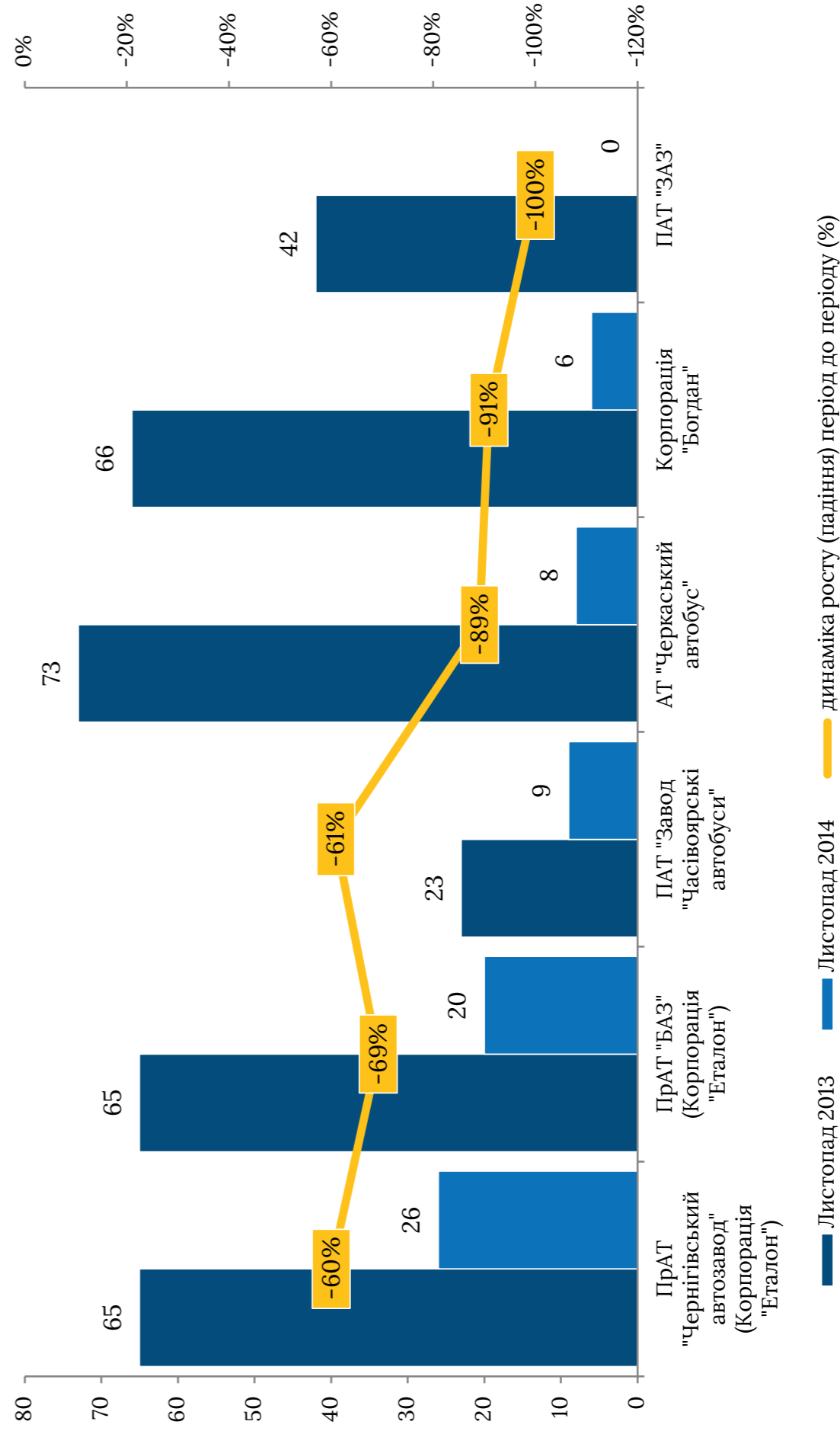
(Жовтень 2014 - листопад 2014, шт. та % росту період до періоду)



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

## ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

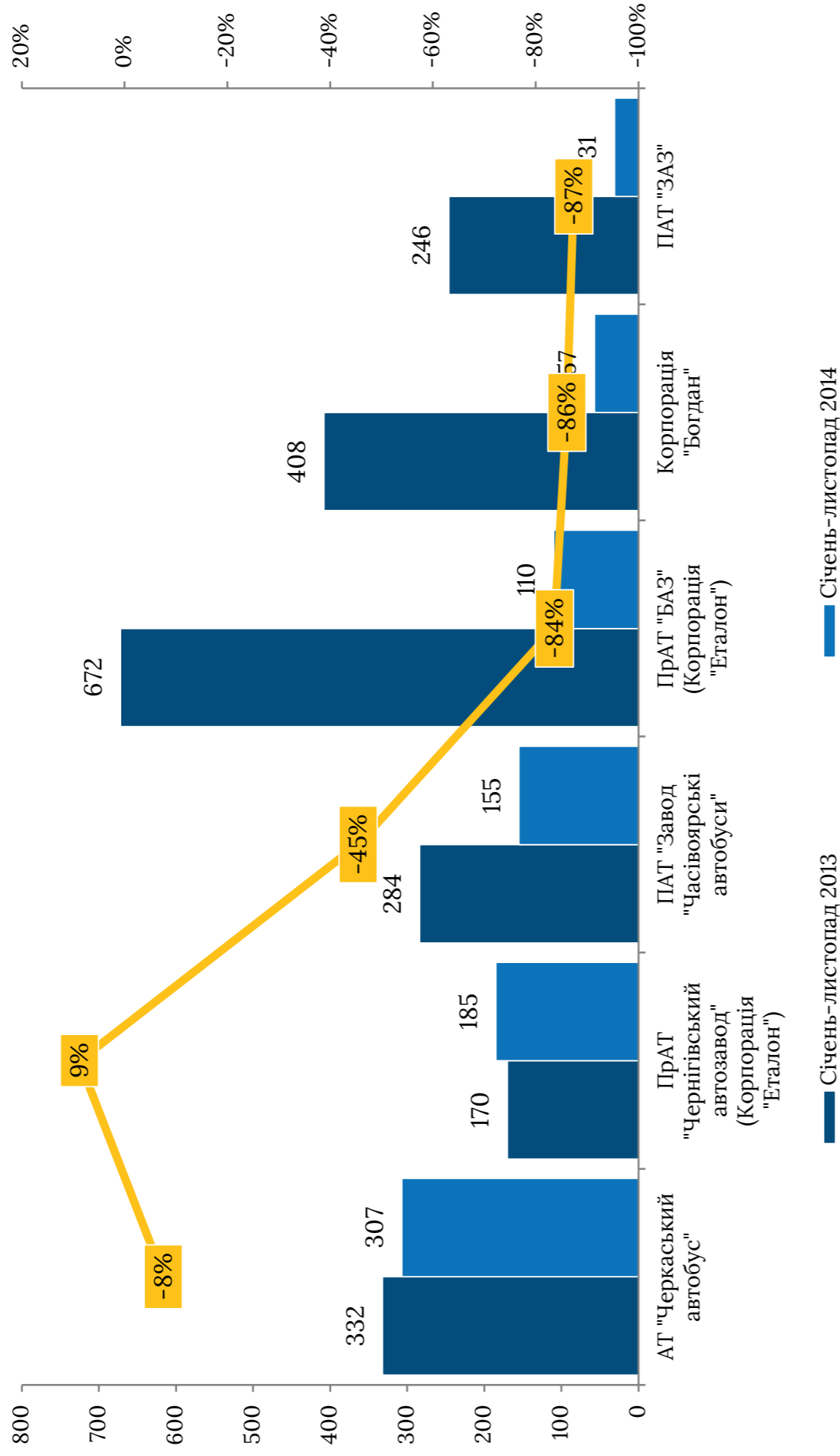
(Листопад 2013 - листопад 2014, шт. та % росту період до періоду)



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

## ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

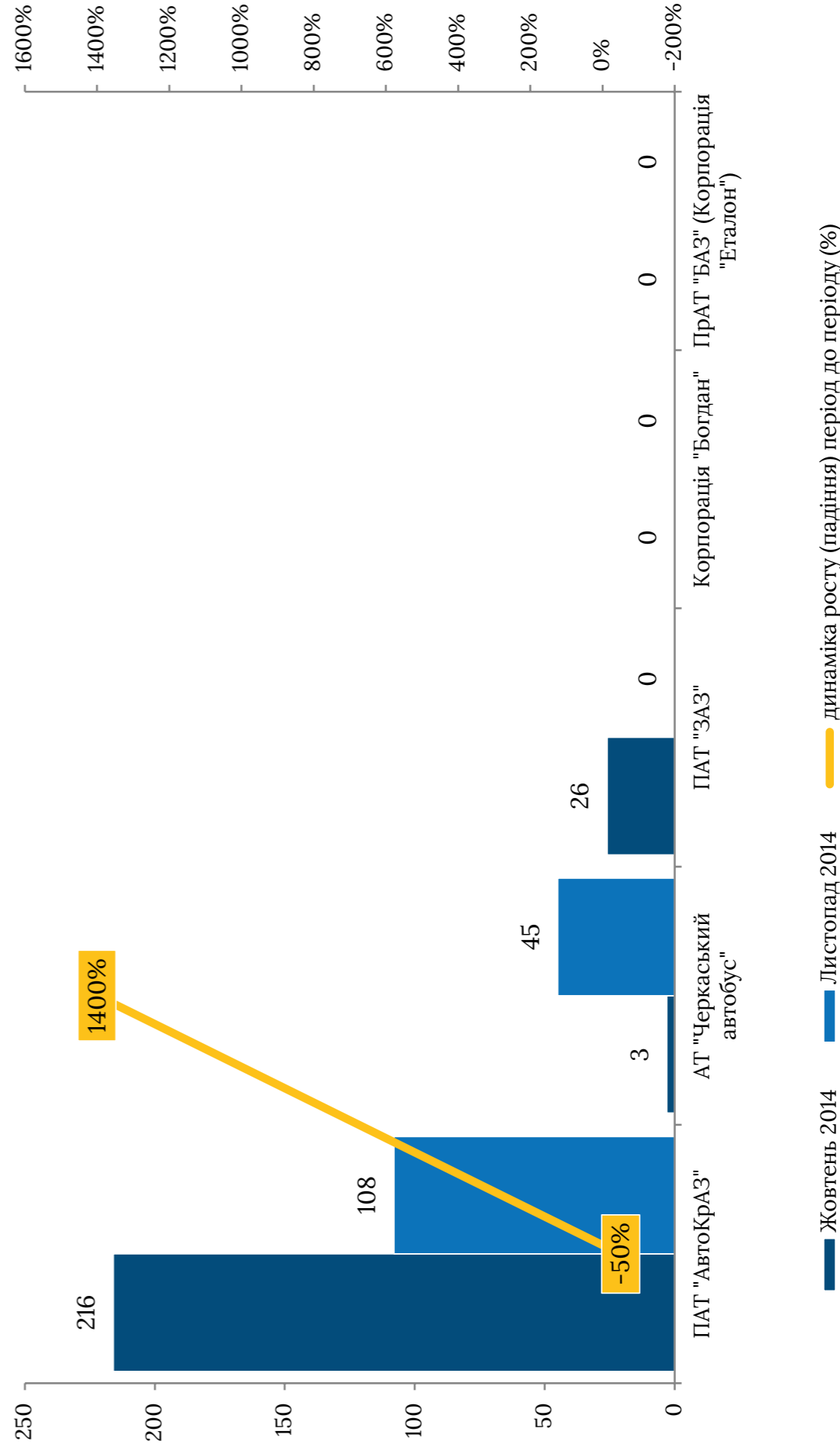
(Січень-листопад 2013 – січень-листопад 2014, шт. та % росту період до періоду)



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

## ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

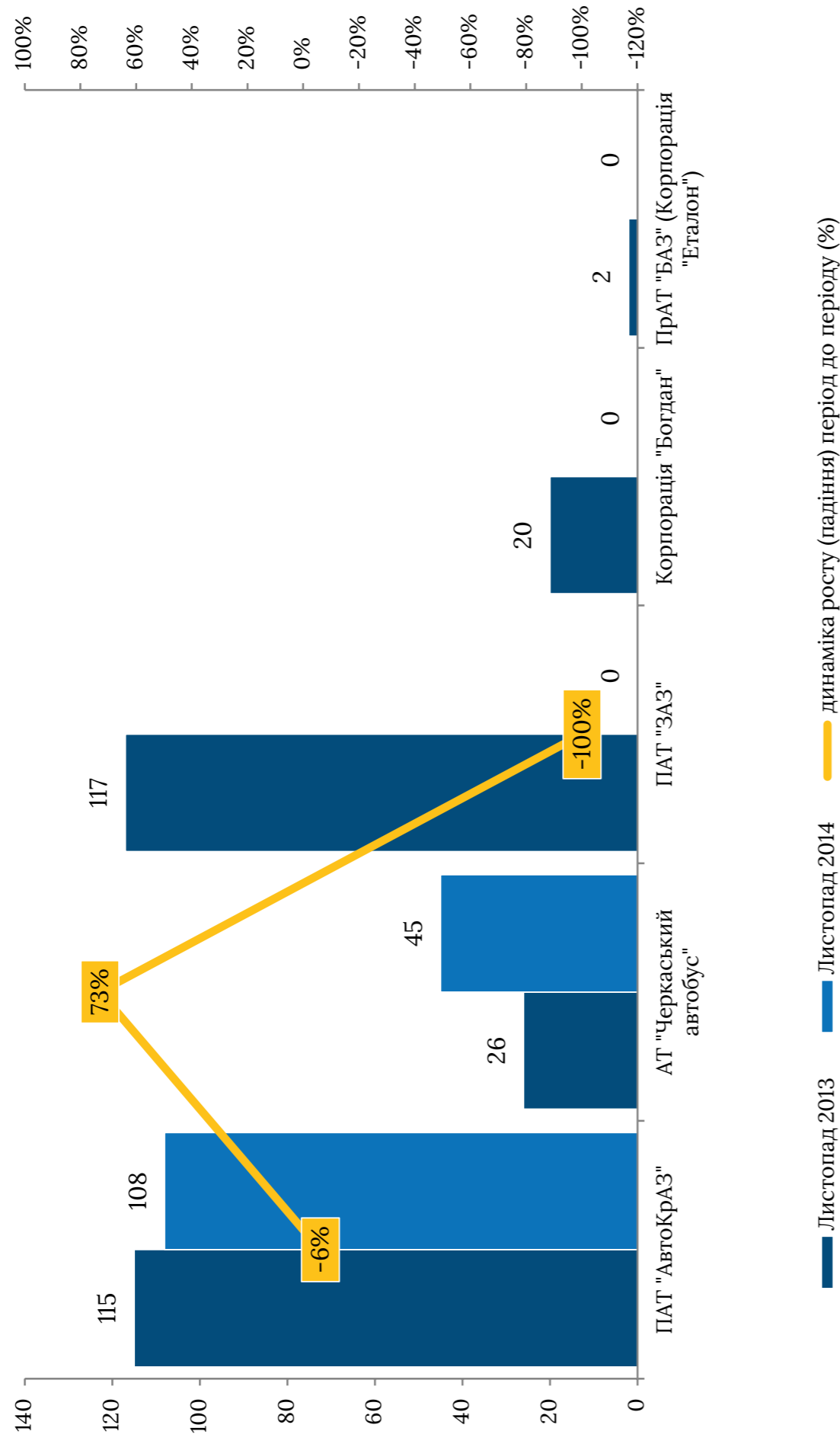
(Жовтень 2014 – листопад 2014, шт. та % росту період до періоду)



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

## ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

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



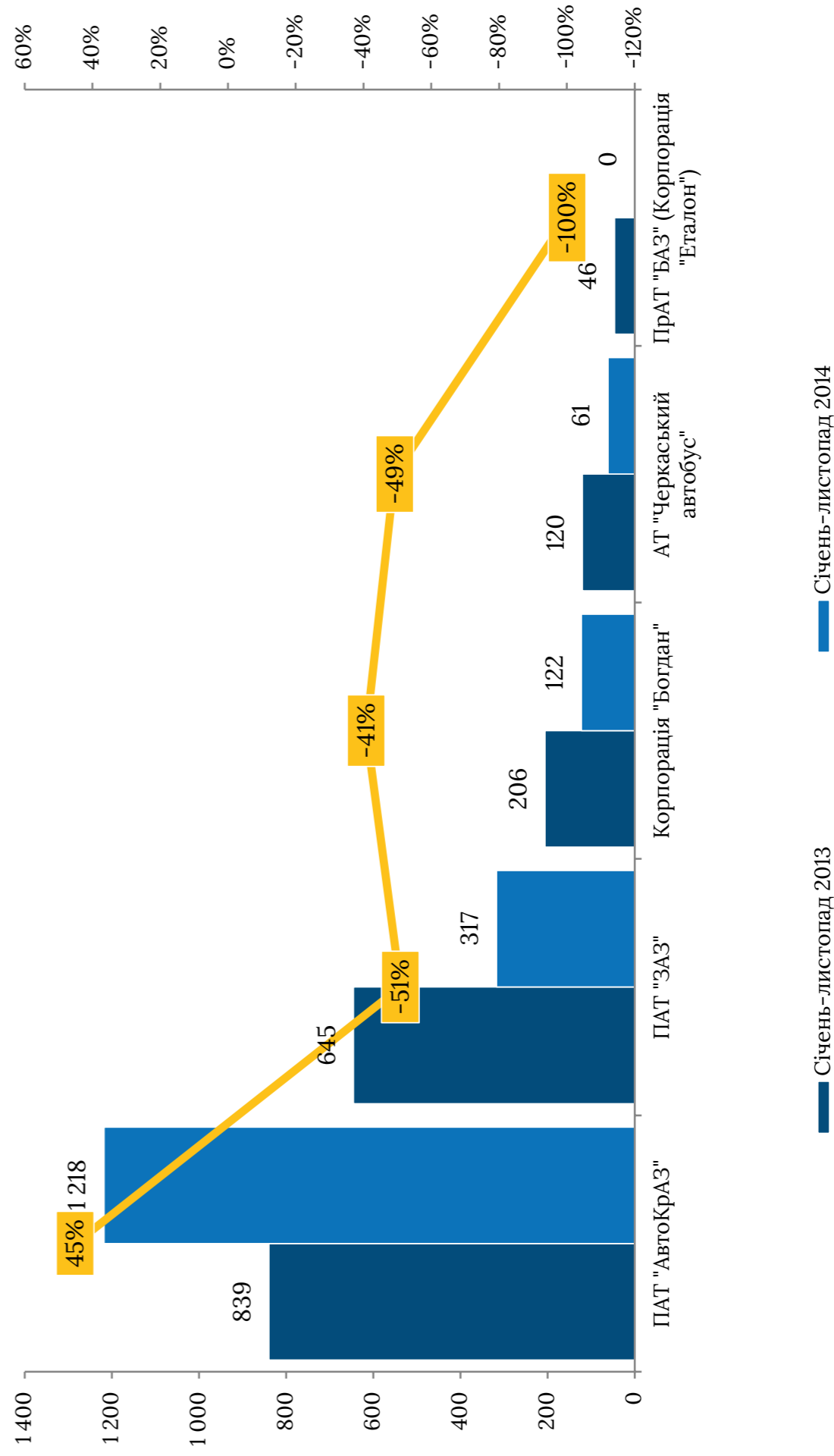
■ Листопад 2013   ■ Листопад 2014   — динаміка росту (падіння) період до періоду (%)

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



## ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

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



■ Січень-листопад 2013   ■ Січень-листопад 2014   — динаміка росту (падіння) період до періоду (%)

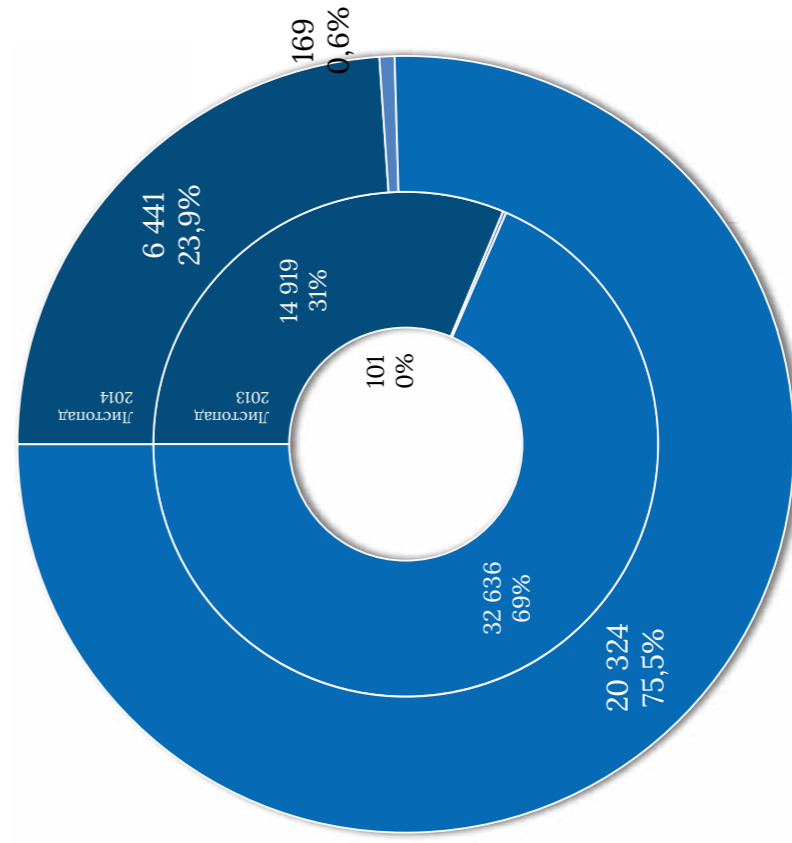
Джерело: Асоціація автовиробників "Укравтопром" | Дизайн: Федерація роботодавців автомобільної галузі



# СТАТИСТИКА: ПРОДАЖИ У ЛИСТОПАДІ

## ПРОДАЖІ ЛЕГКОВИХ АВТО

(листопад 2014 до листопад 2013 шт. та % ринку)

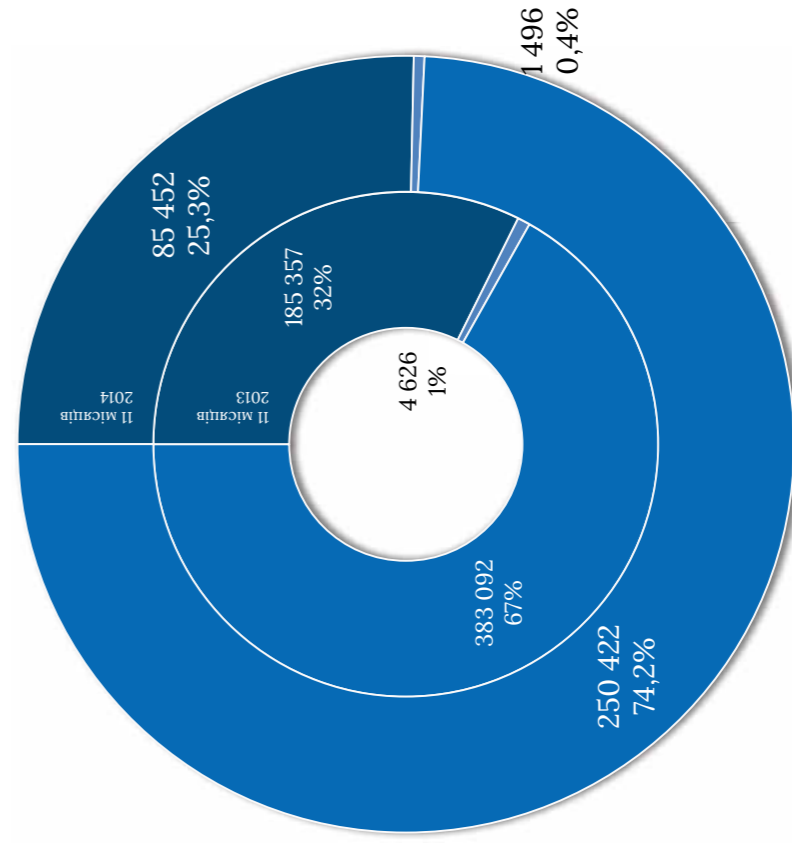


■ Нові автомобілі ■ Авто з пробігом (нові реєстрації) ■ Вторинний ринок

Джерело: IAG AUTO-Consulting

## ПРОДАЖІ ЛЕГКОВИХ АВТО

(11 місяців 2014 до 11 місяців 2013 шт. та % ринку)

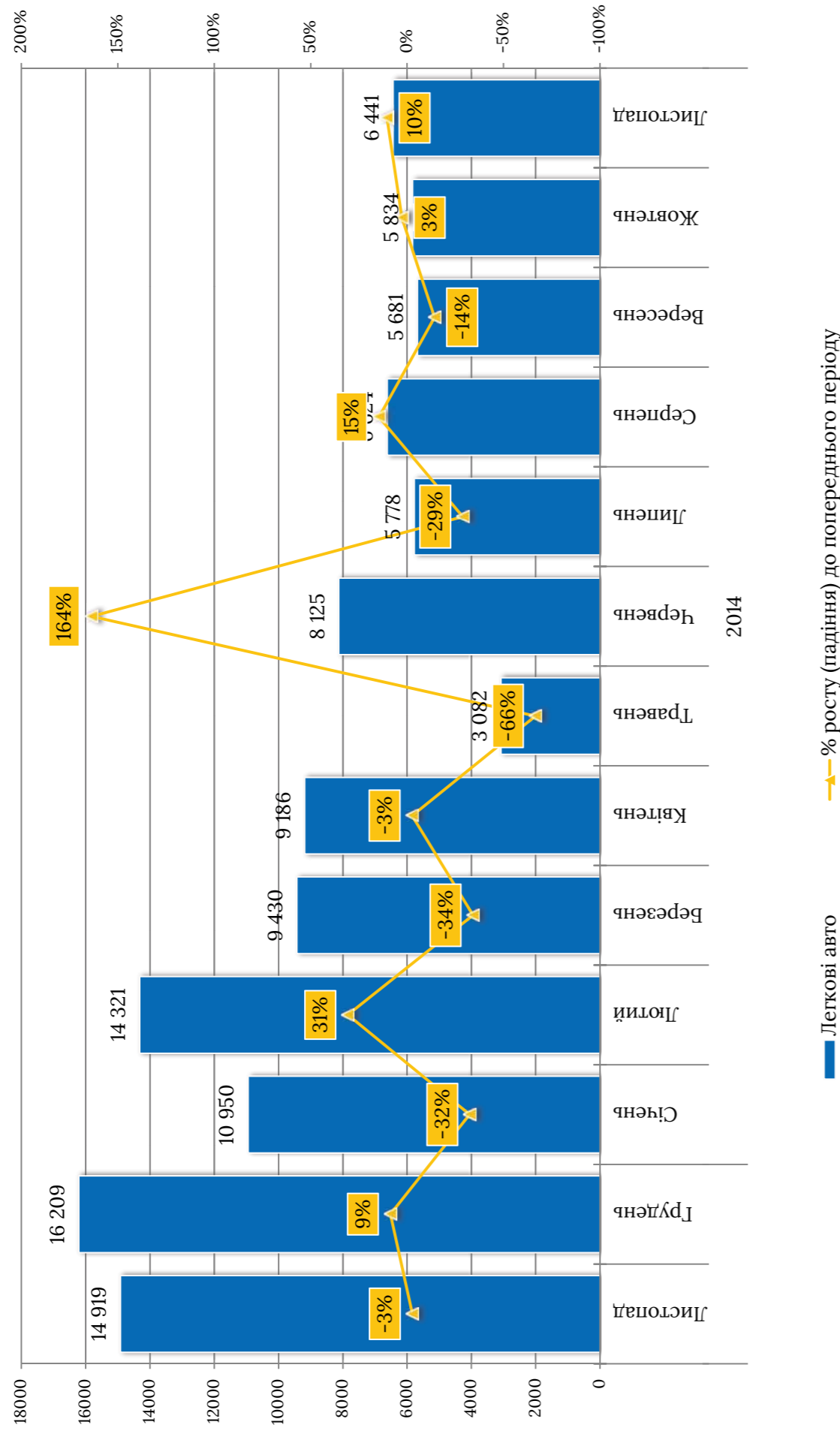


■ Нові автомобілі ■ Авто з пробігом (нові реєстрації) ■ Вторинний ринок

Джерело: IAG AUTO-Consulting

## ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(листопад 2013 – листопад 2014, шт. та % росту до попереднього місяця)



■ Легкові авто

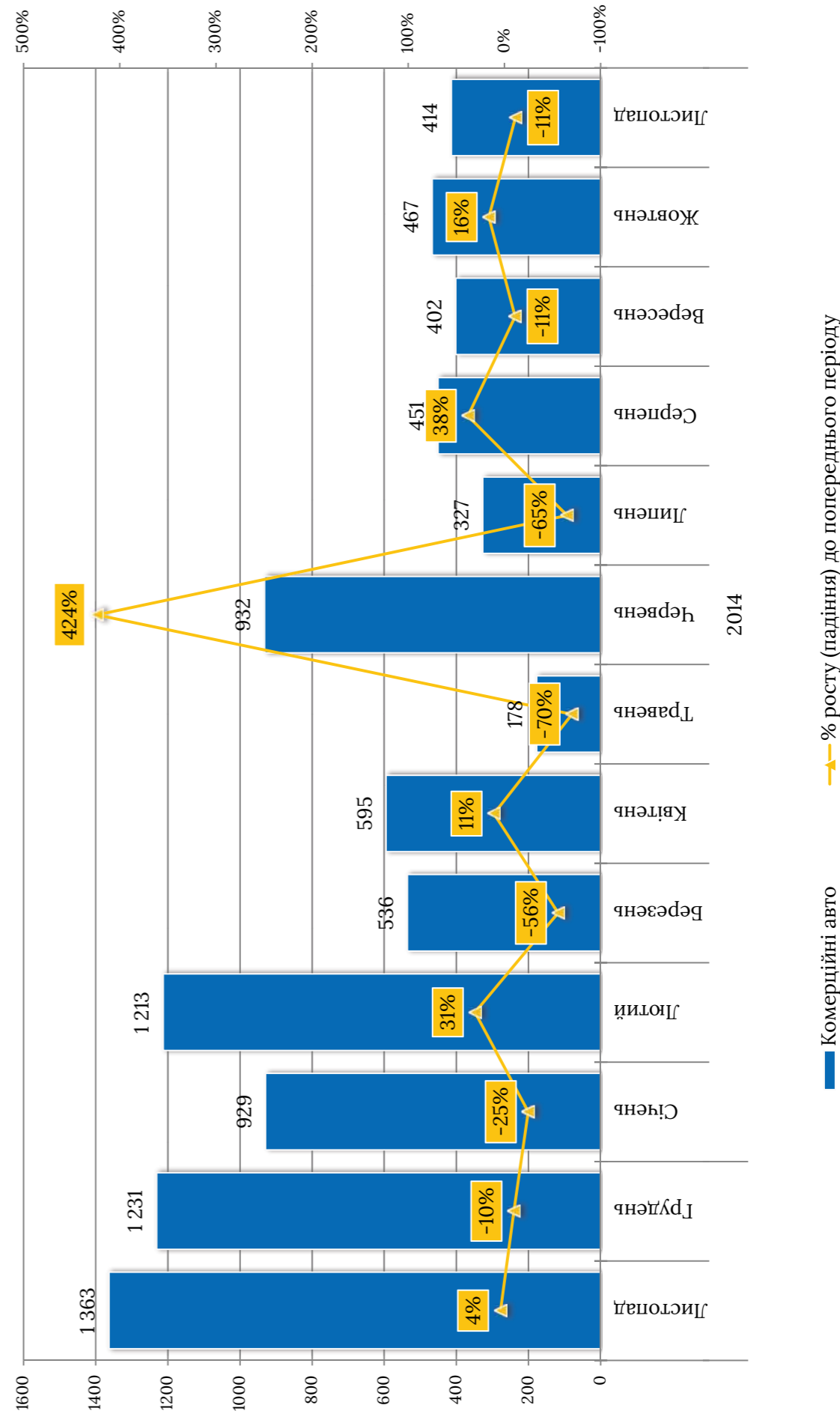
—▲ % росту (падіння) до попереднього періоду

Джерело: IAG AUTO Consulting

Review  
AUTOMOTIVE INDUSTRY

## ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ ГСВ

(листопад 2013 – листопад 2014, шт. та % росту до попереднього місяця)



■ Комерційні авто

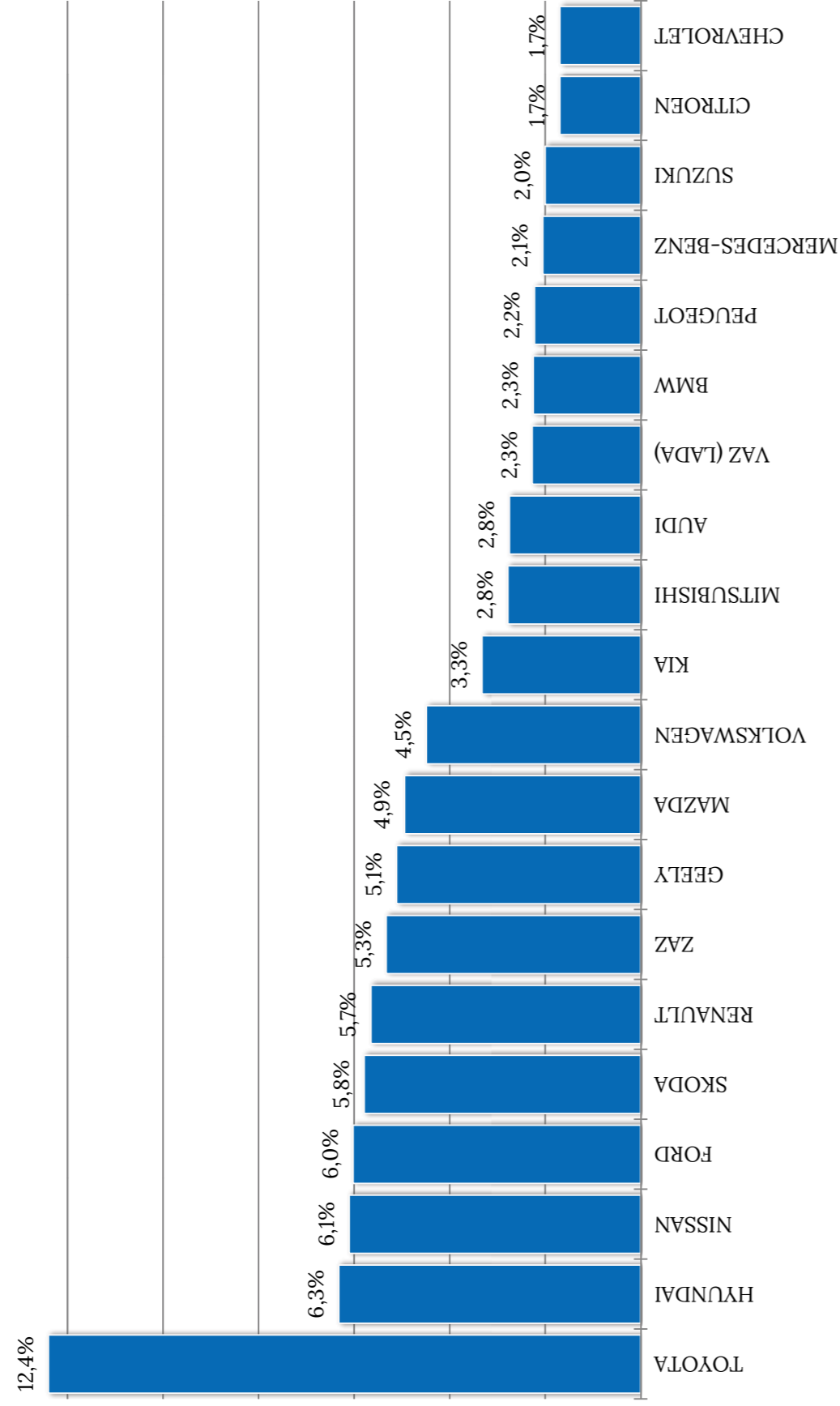
—▲ % росту (падіння) до попереднього періоду

Джерело: IAG AUTO Consulting

Review  
AUTOMOTIVE INDUSTRY

## РЕЙТИНГ ПРОДАЖІВ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

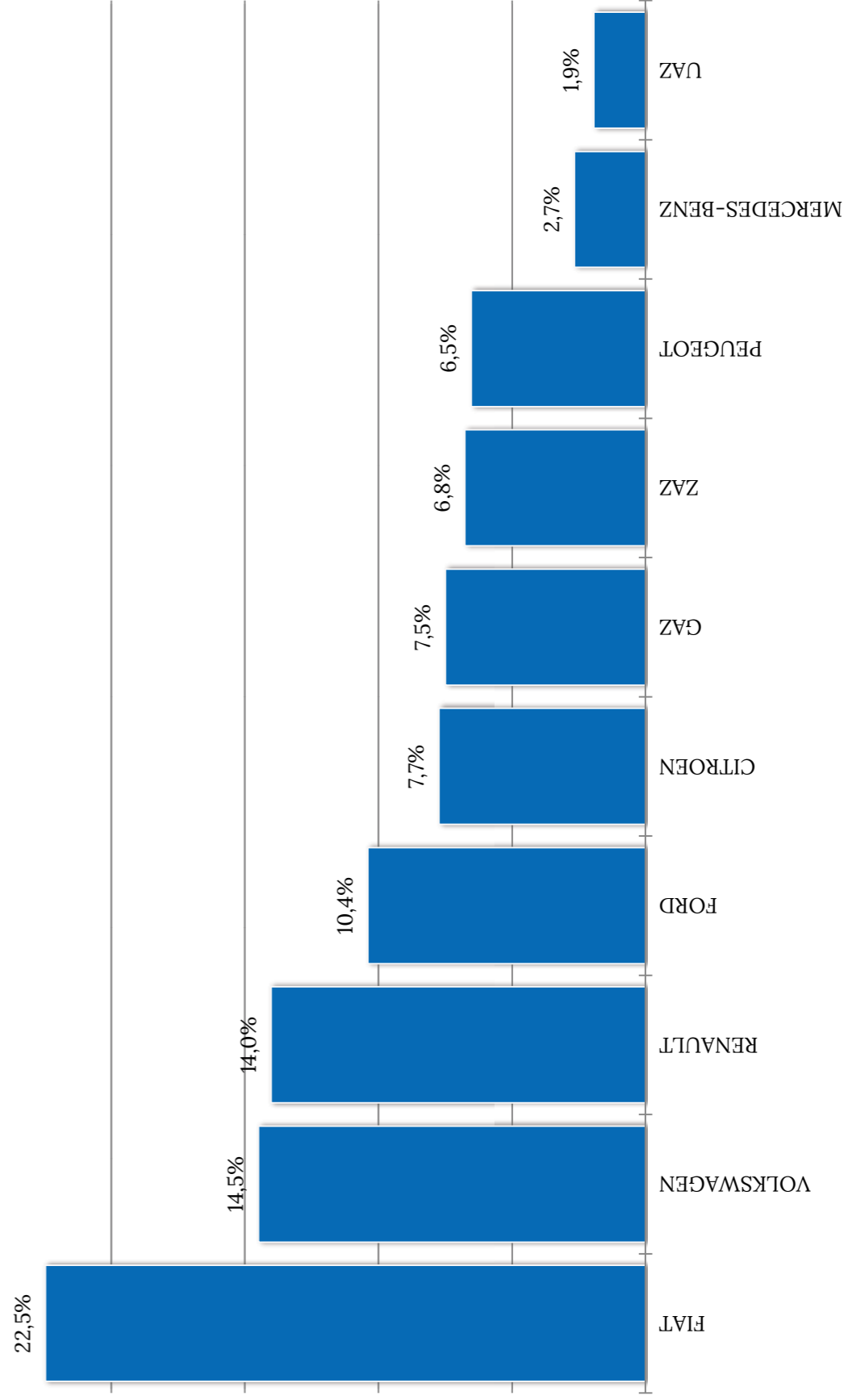
(листопад 2014, % продажу всіх легкових авто)



Джерело: IAG AUTO-Consulting

## РЕЙТИНГ ПРОДАЖІВ НОВИХ ЛСВ

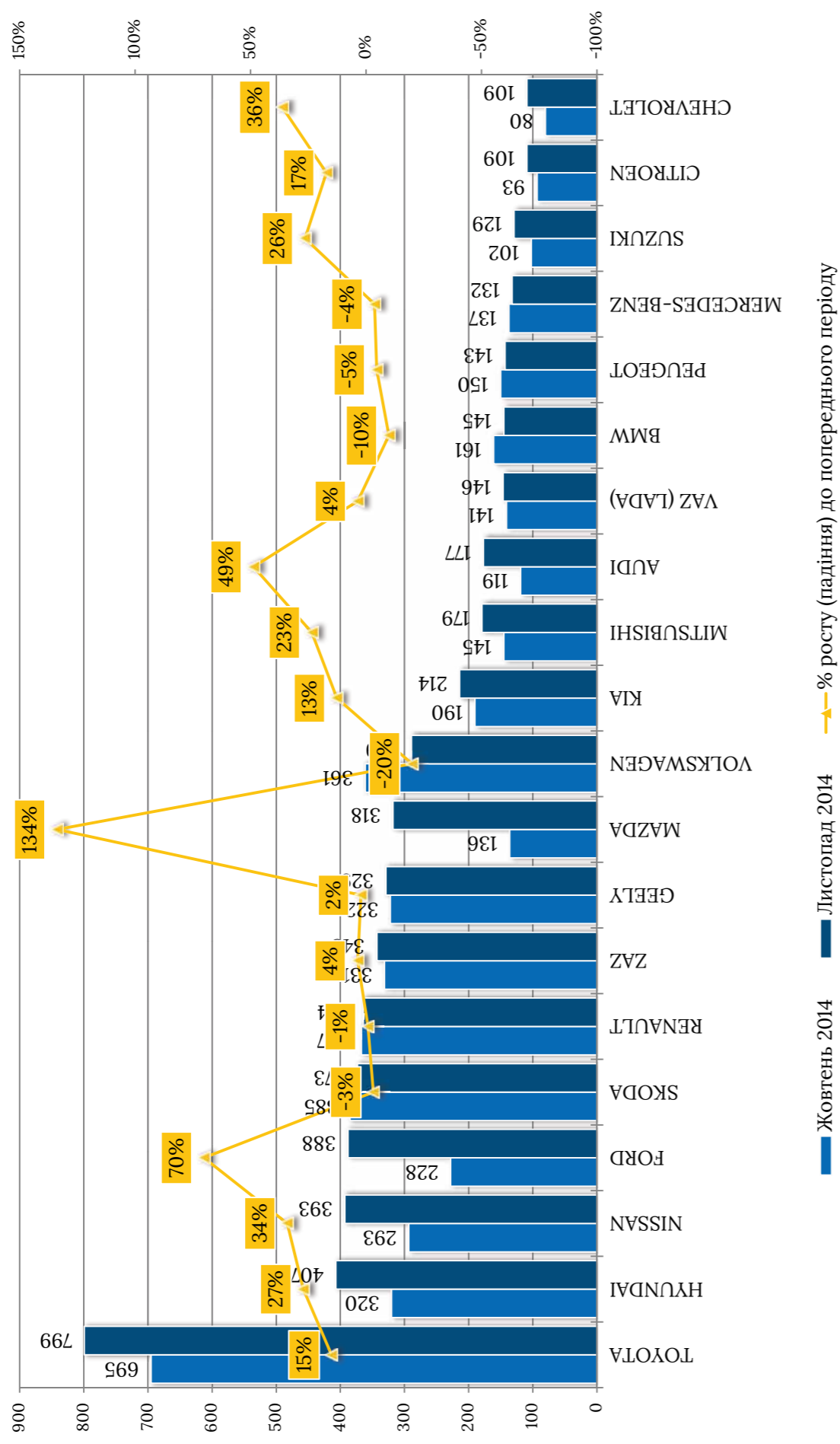
(листопад 2014, % продажу всіх авто)



Джерело: IAG AUTO-Consulting

## ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

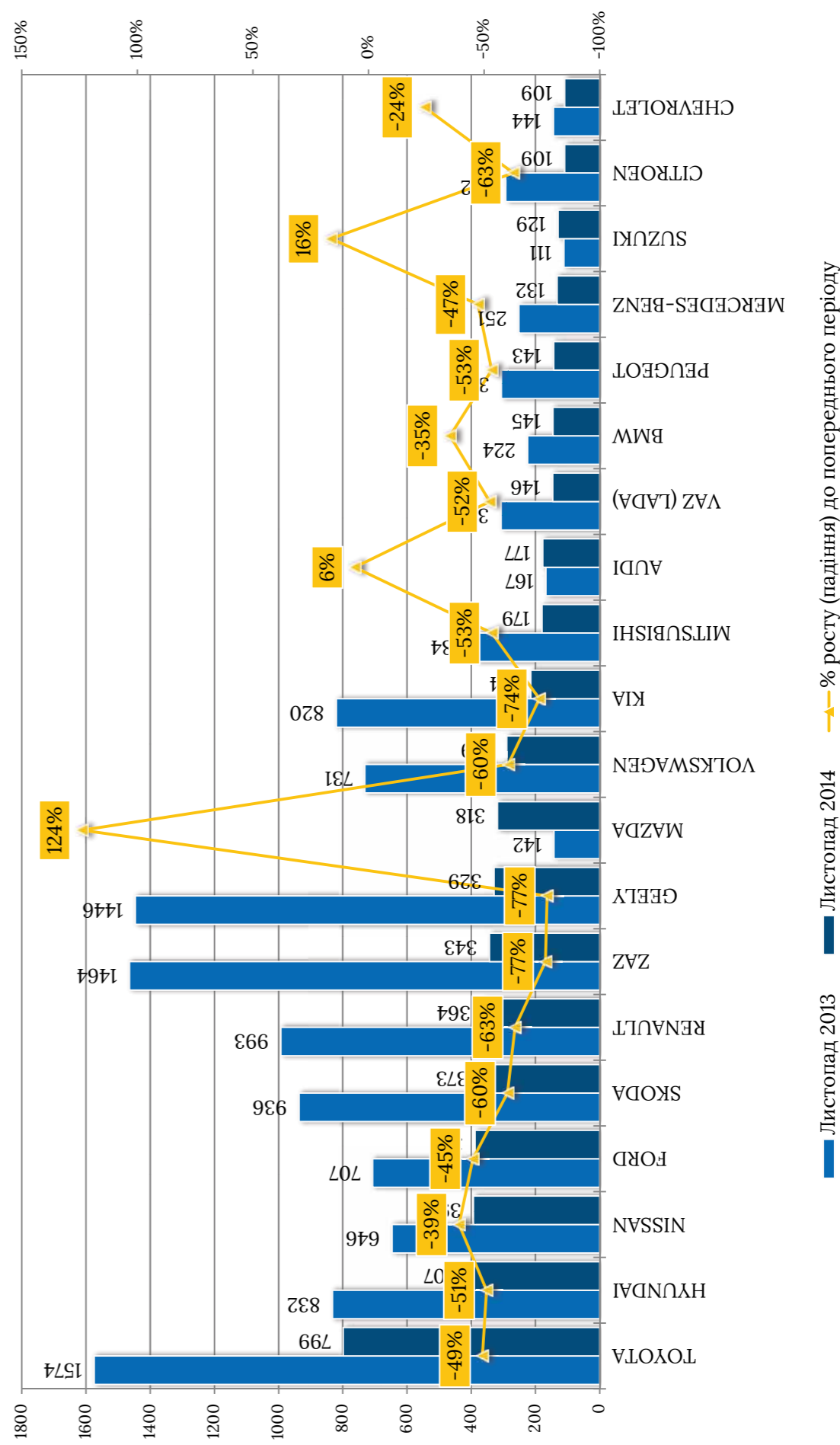
(листопад 2014 до жовтня 2014, шт. та % росту період до періоду)



Джерело: IAG AUTO-Consulting

## ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

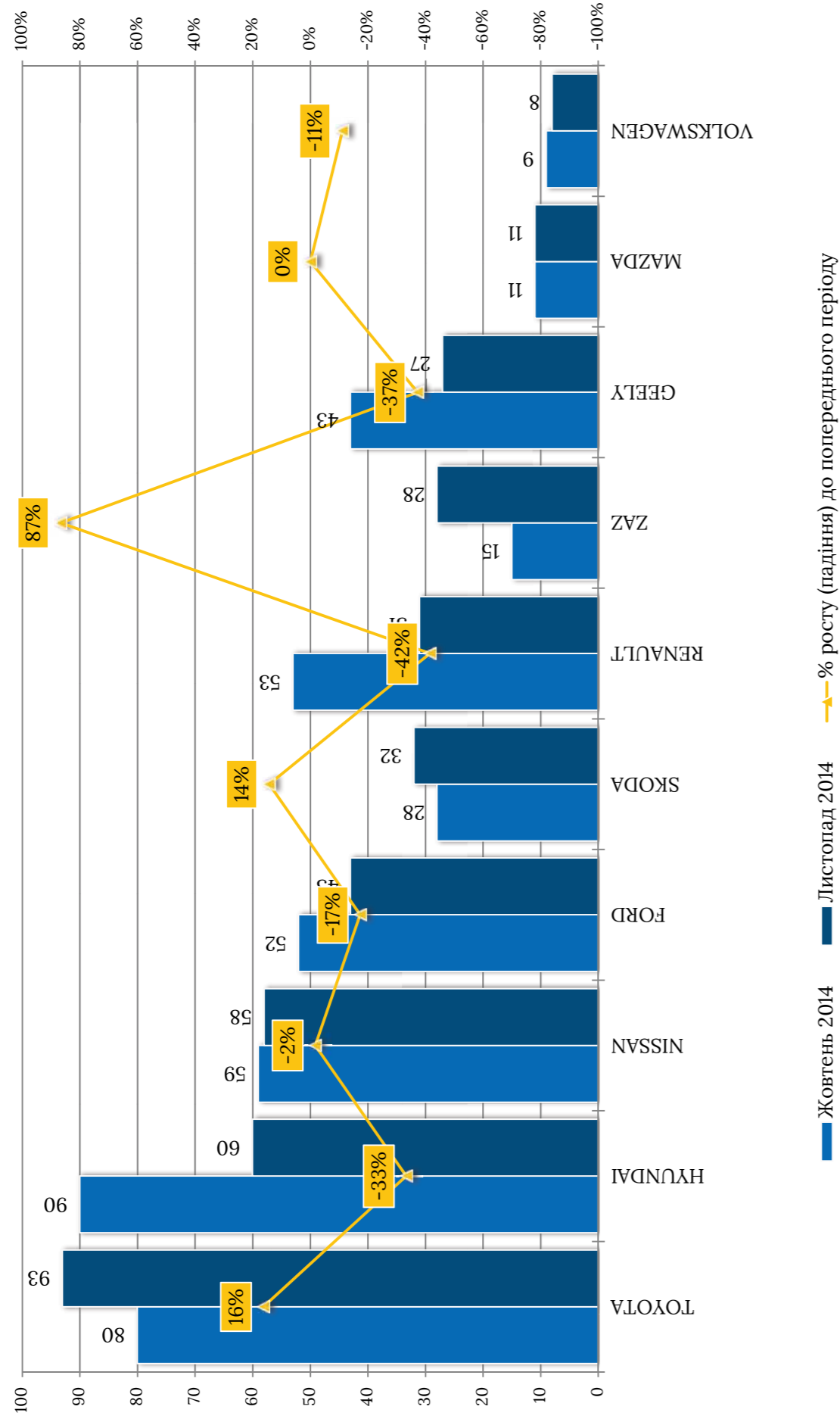
(листопад 2013 до листопада 2014, шт. та % росту період до періоду)



Джерело: IAG AUTO-Consulting

## ПРОДАЖІ НОВИХ ЛСВ

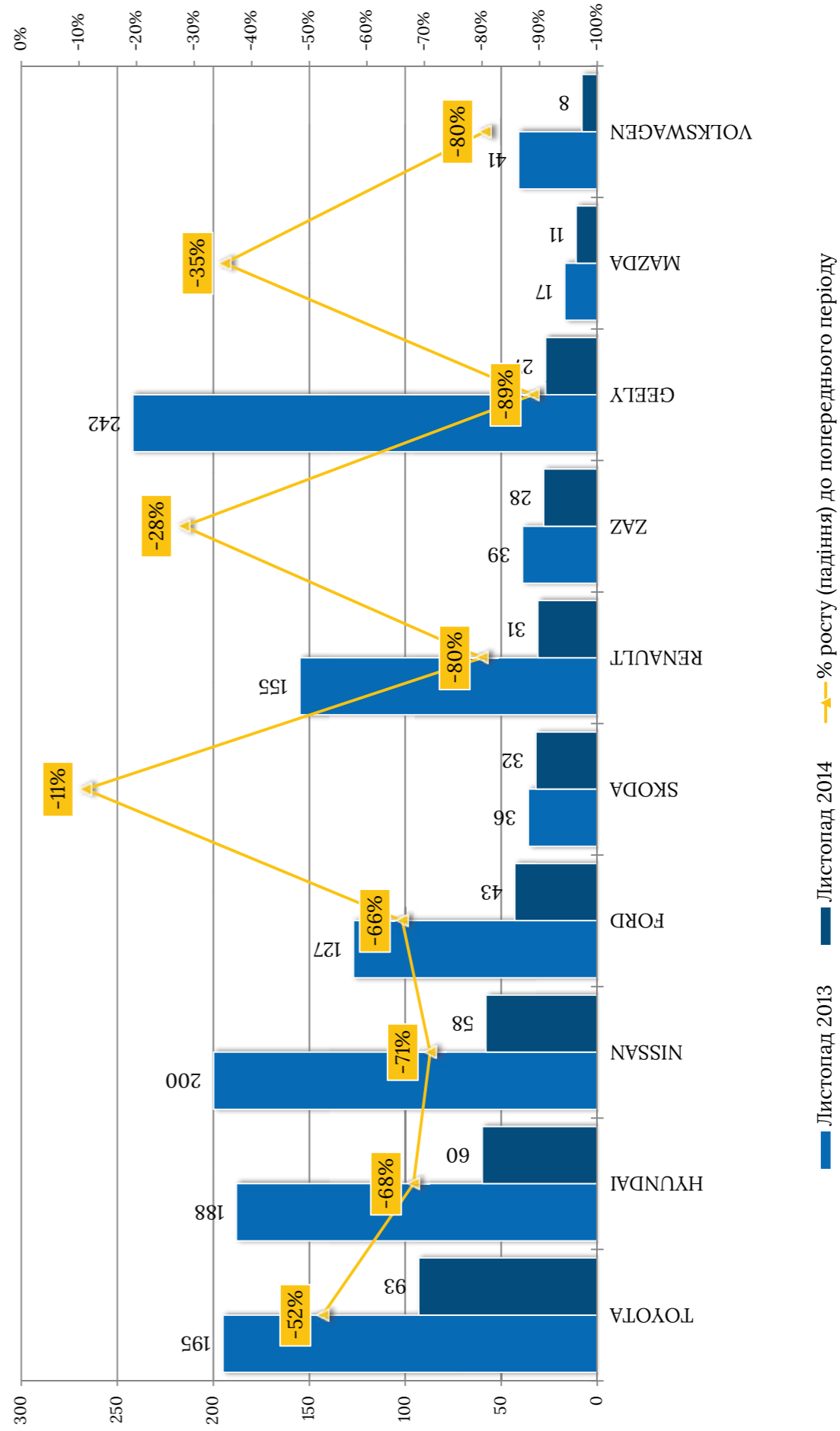
(листопад 2014 до жовтня 2014, шт. та % росту період до періоду)



Джерело: IAG AUTO-Consulting

## ПРОДАЖІ НОВИХ ЛСВ

(листопад 2013 до листопада 2014, шт. та % росту період до періоду)



Джерело: IAG AUTO-Consulting



# СТАТИСТИКА: ВИРОБНИЦТВО В ГРУДНІ

За даними асоціації "Укравтопром", у грудні на українських заводах було вироблено 504 авто-транспортних засоби, що на 15,6% менше, ніж у листопаді (597 шт.), і на 92,1% менше грудневого результату минулого року, коли обсяги автови-робництва становили 6 396 шт.

Виробництво легкових автомобілів у грудні склало 257 од., що на 31,5% менше порівняно з листопадом, і на 95,4% менше аналогічного по-казника минулого року.

Тільки в секторі комерційних автомобілів було відзначено зростання порівняно з попереднім місяцем – 186 шт. проти 153 шт. в листопаді (+21,6%), проте цей результат на 52,1% менше, ніж у минулорічному грудні.

Грудневий показник в частині виробництва автобусів – 61 шт., що на 11,6% менше результату попереднього місяця, і на 83,4% менше резуль-тату грудня попереднього року.

Всього за минулий рік в Україні було вироблено 28 751 одиниця автотранспортної техніки, що на 43% менше показника 2013 року.

Найбільше падіння відбулося в автобусно-

му сегменті українського автопрому, де за два-надцять місяців було вироблено всього 906 одиниць техніки, або на 63,5% менше показника річної давності.

Річний підсумок заводу "Черкаський автобус" – 347 автобусів виявився найбільшим серед виробників автобусів і становить 38% від загальноукраїнського показника.

Випуск легкових автомобілів за 2014 рік скоро-тився на 43,3% до 25 941 шт.

Найбільшу кількість легкових автомобілів було вироблено на конвеєрі запорізького автомобілебудівного заводу – 12 779 шт. або 49% від річного обсягу виробництва цього виду ав-тотранспорту в Україні.

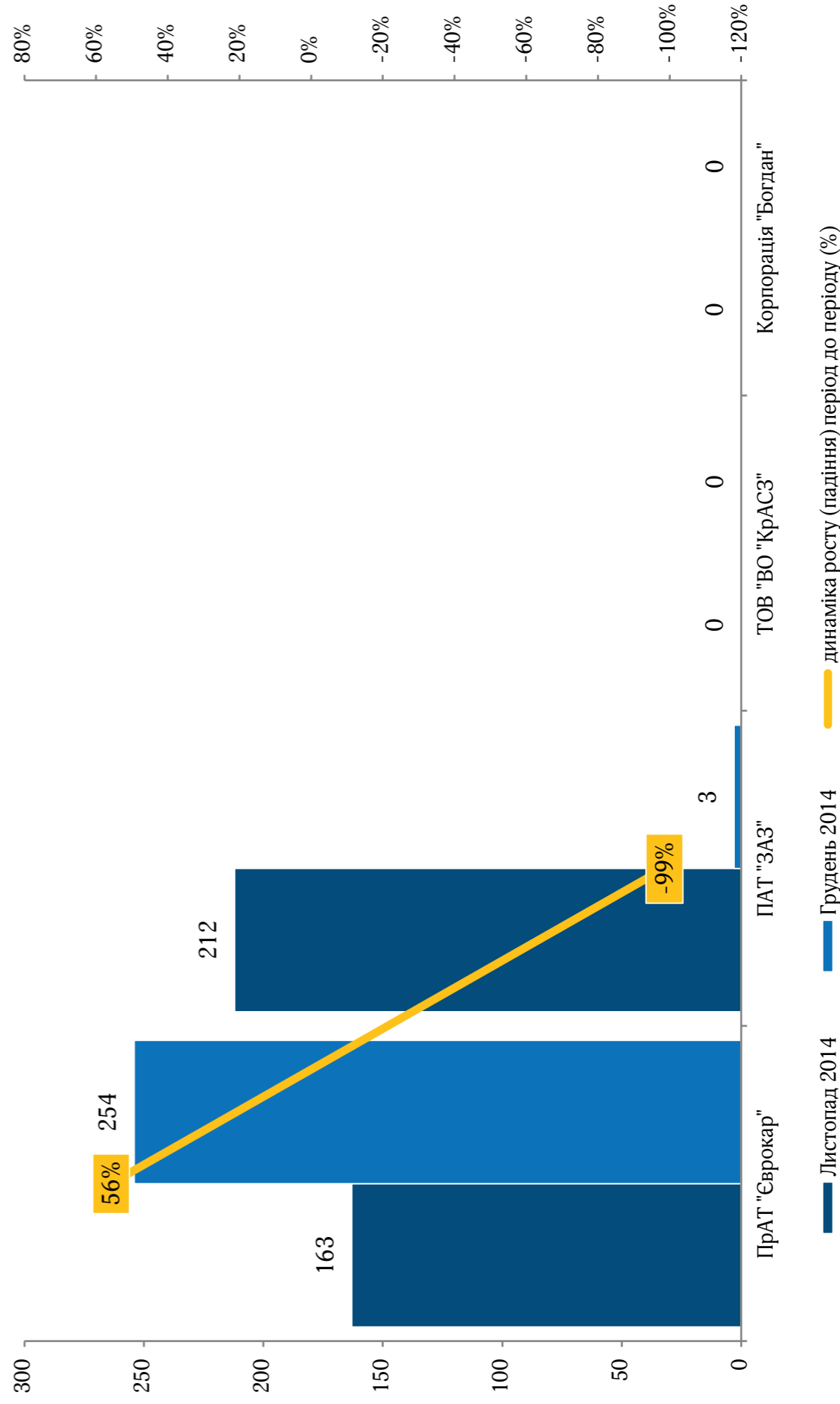
Виробництво комерційних авто продемонстру-вало найменше падіння – 15,2 відсотка і склало 1 904 автомобіля.

У виробництві комерційних автомобілів абсо-лютним лідером 2014 року став "АвтоКРАЗ" з ре-зультатом 1 388 авто, що відповідає 73 відсоткам виробництва в цьому дивізіоні вітчизняного ав-топрому.

Review  
AUTOMOTIVE INDUSTRY

## ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

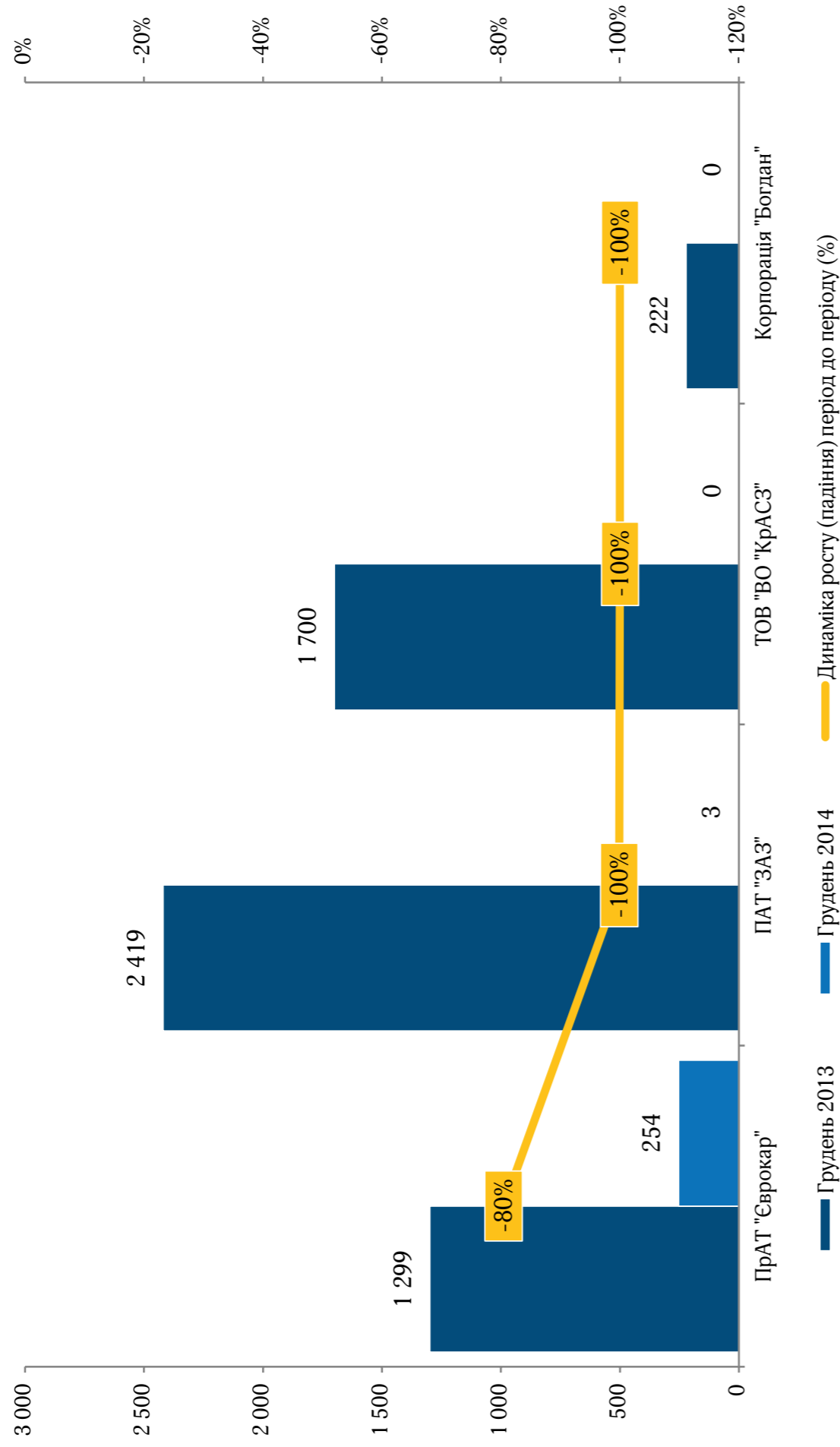
(Листопад 2014 - грудень 2014, шт. та % росту період до періоду)



Review  
AUTOMOTIVE INDUSTRY

## ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

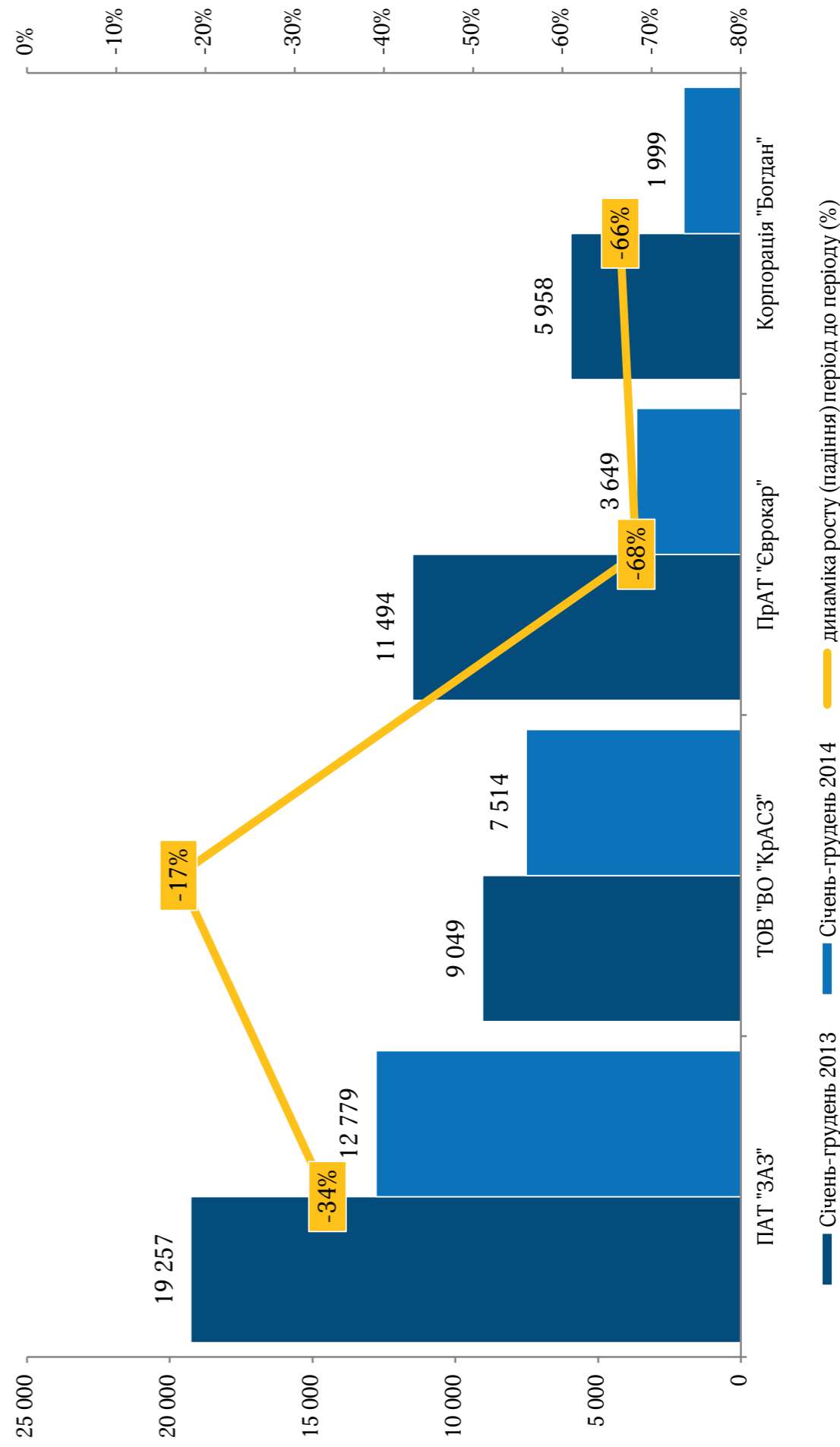
(Грудень 2013 - грудень 2014, шт. та % росту період до періоду)



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

## ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

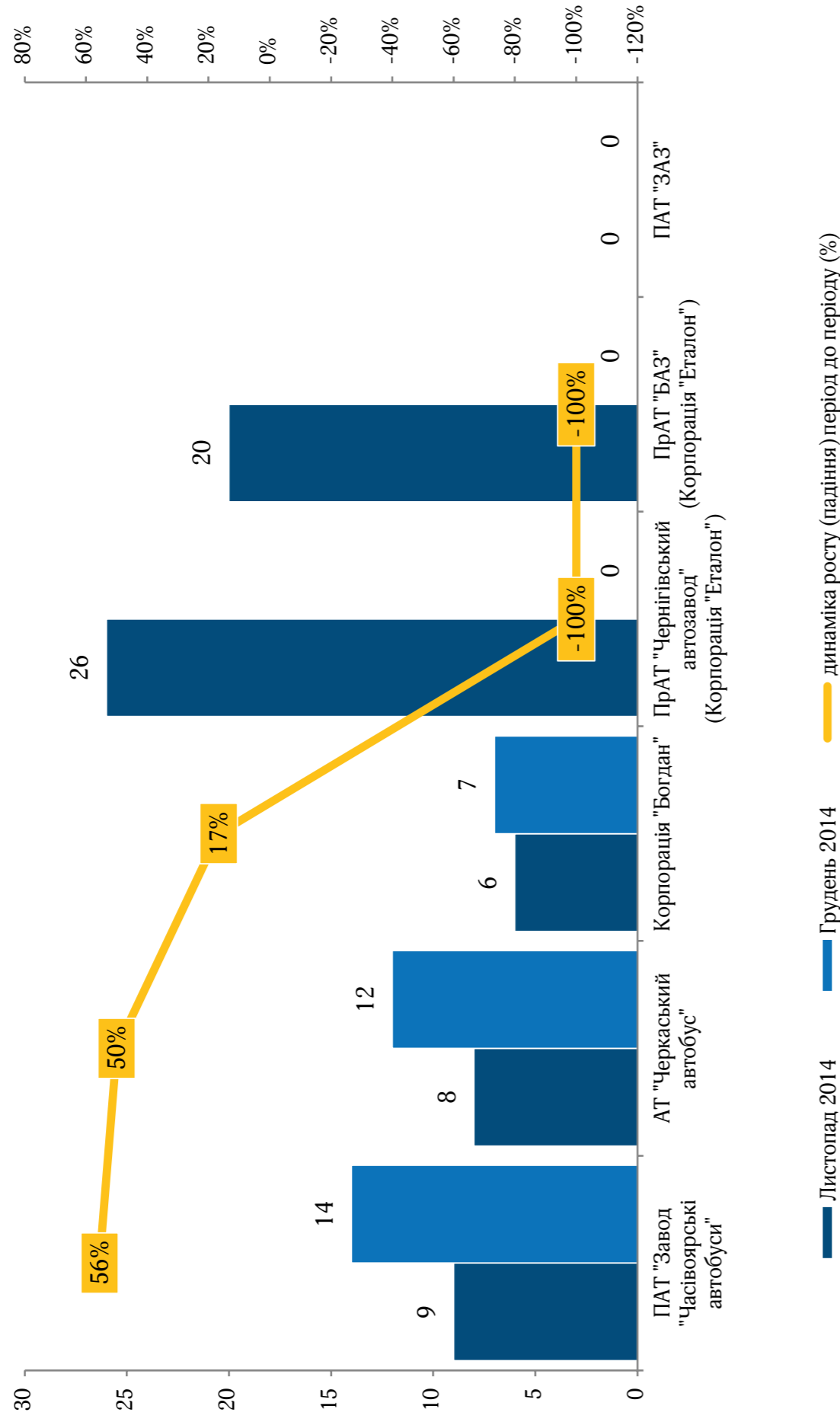
(Січень-грудень 2013 - січень-грудень 2014, шт. та % росту період до періоду)



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

## ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

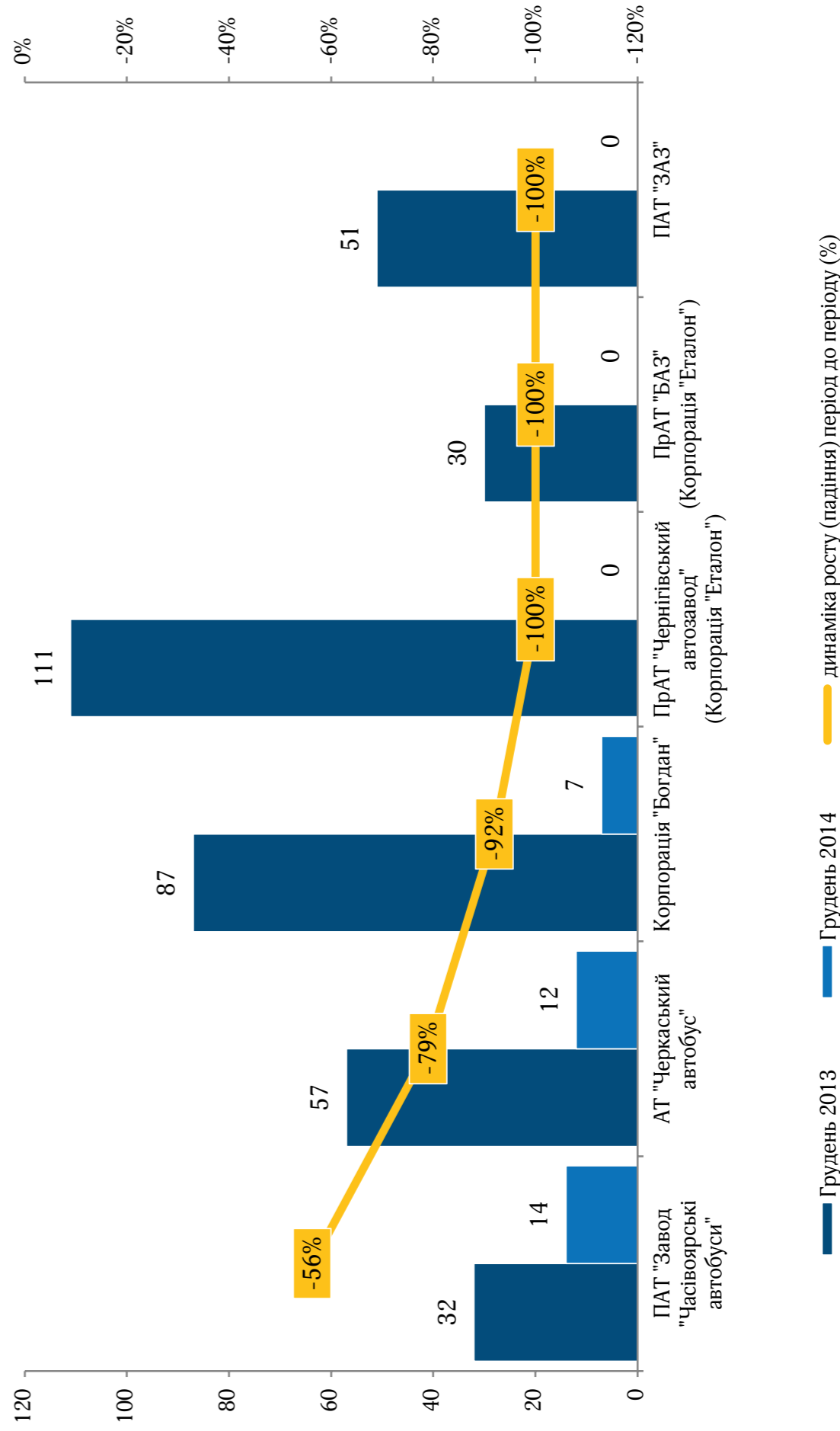
(Листопад 2014 - грудень 2014, шт. та % росту період до періоду)



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

## ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

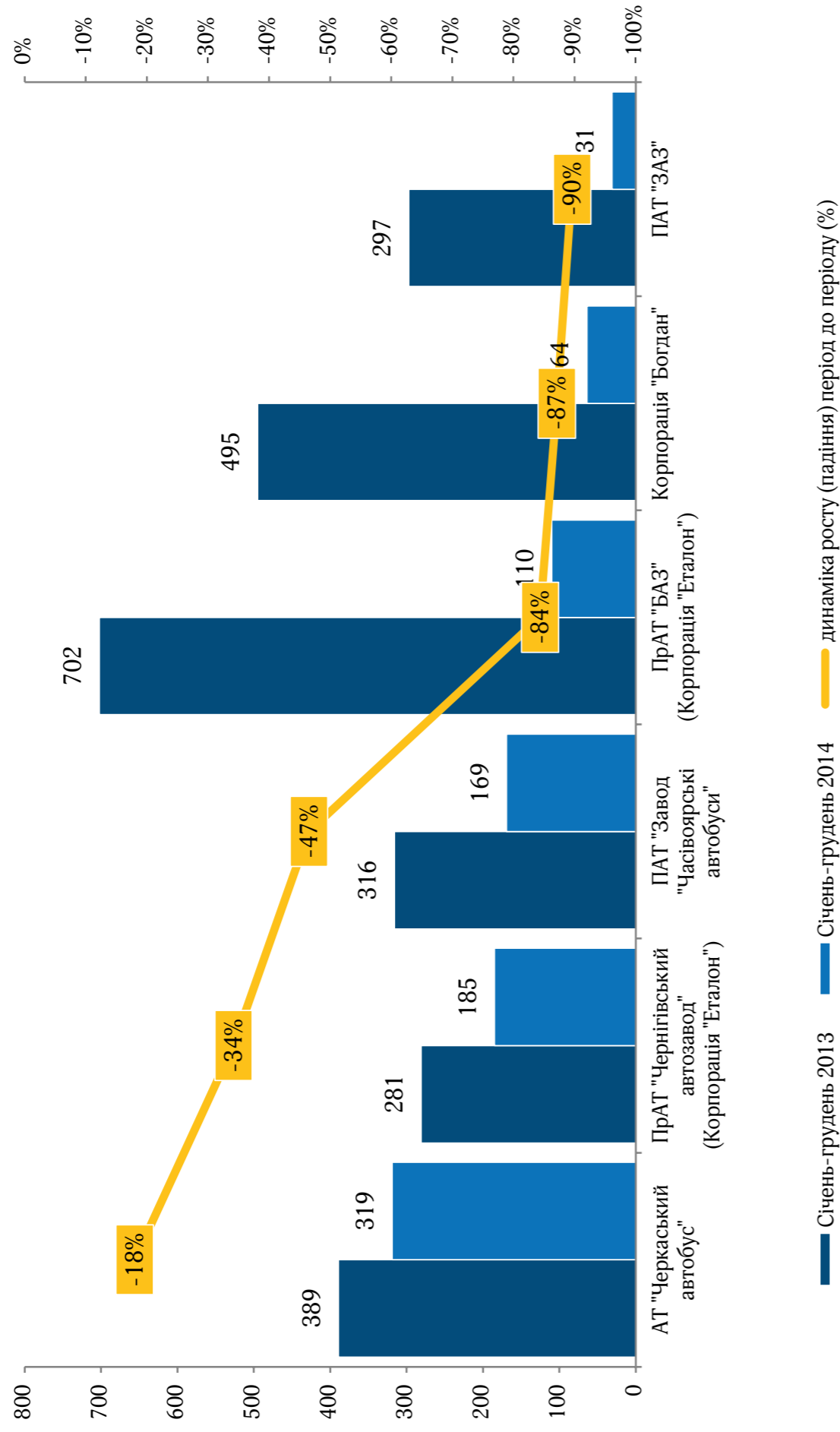
(Грудень 2013 - грудень 2014, шт. та % росту період до періоду)



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

## ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

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

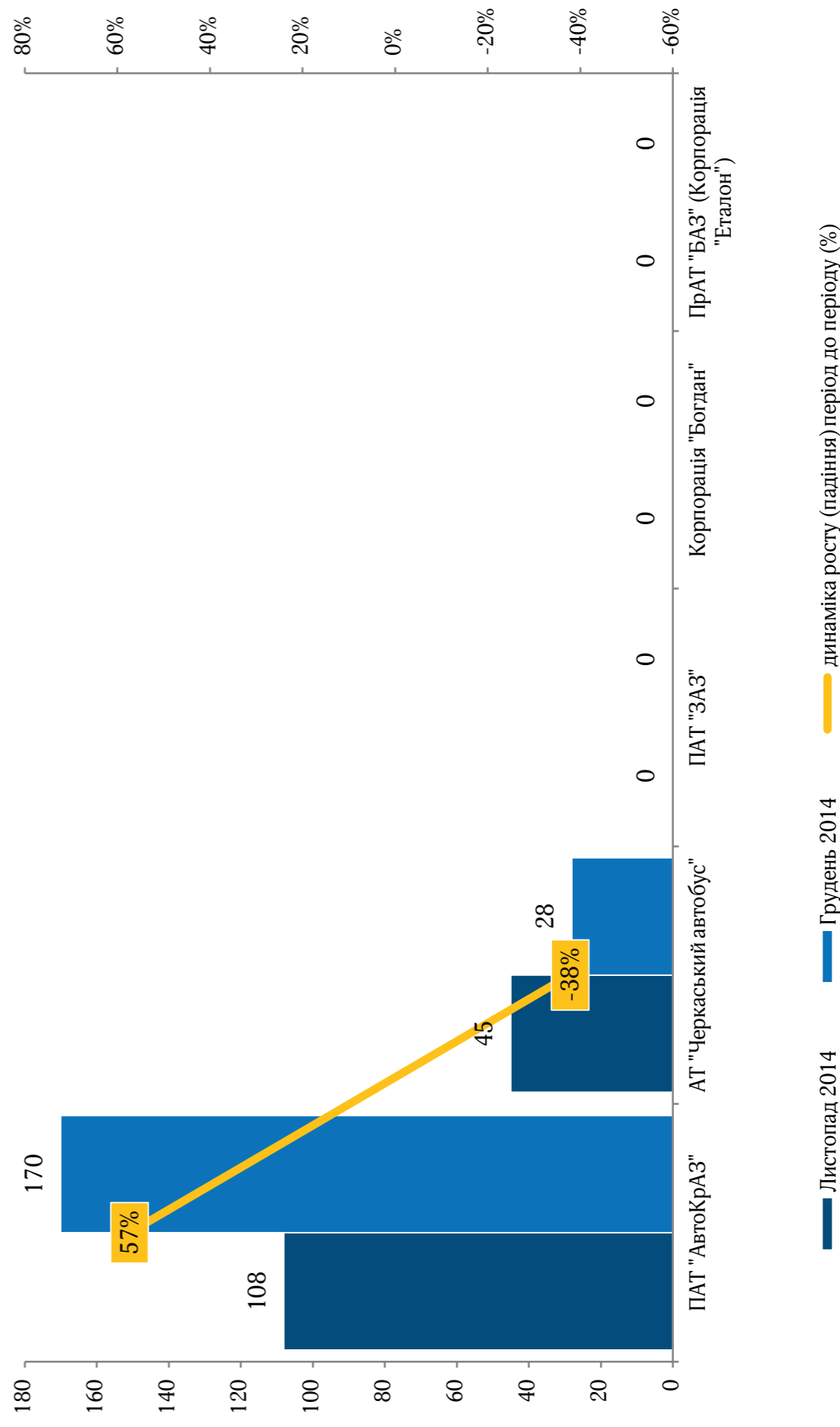


■ Січень-грудень 2013 ■ Січень-грудень 2014 — динаміка росту (падіння) період до періоду (%)

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

## ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Листопад 2014 - грудень 2014, шт. та % росту період до періоду)

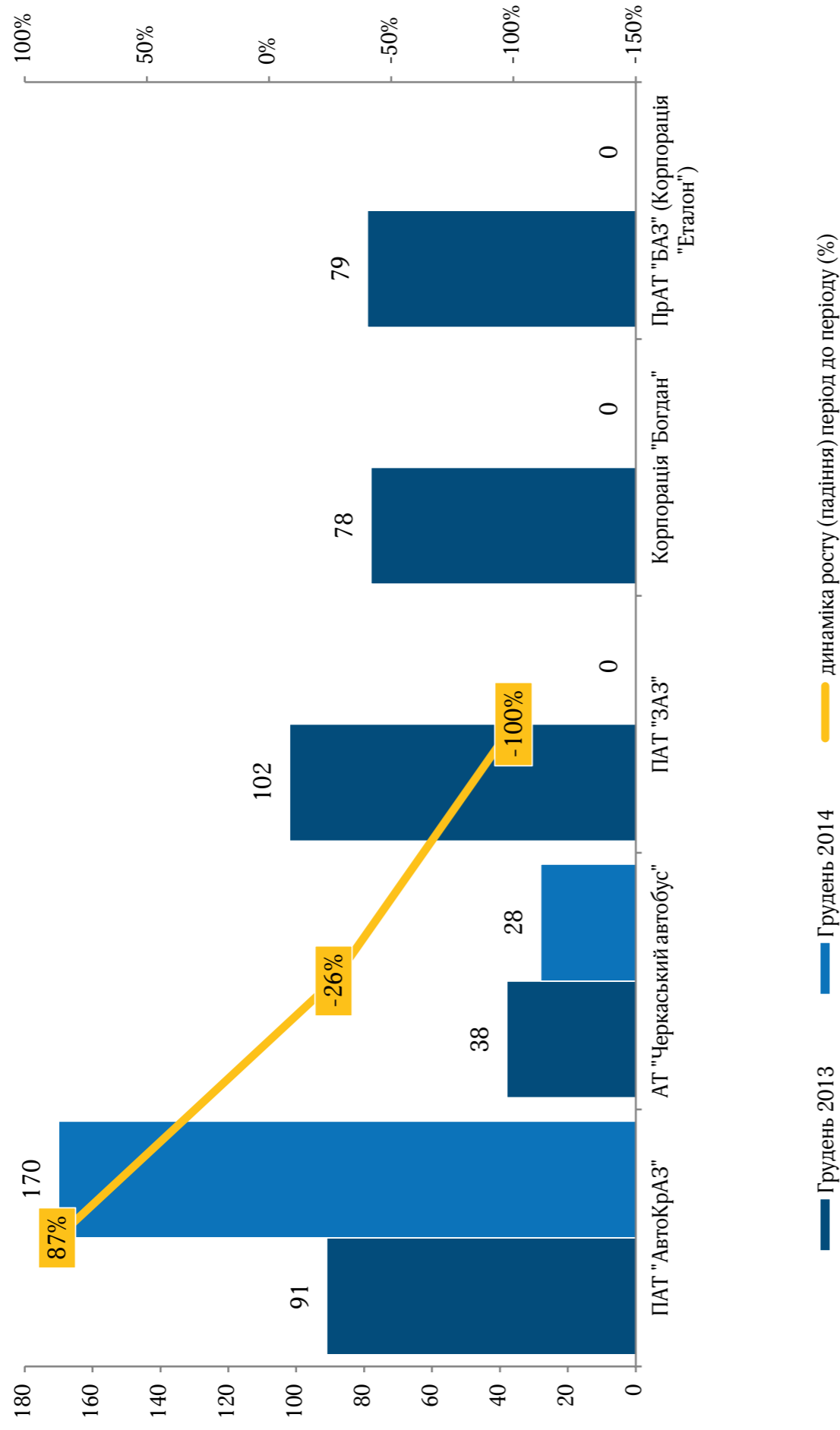


■ Листопад 2014 ■ Грудень 2014 — динаміка росту (падіння) період до періоду (%)

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

## ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

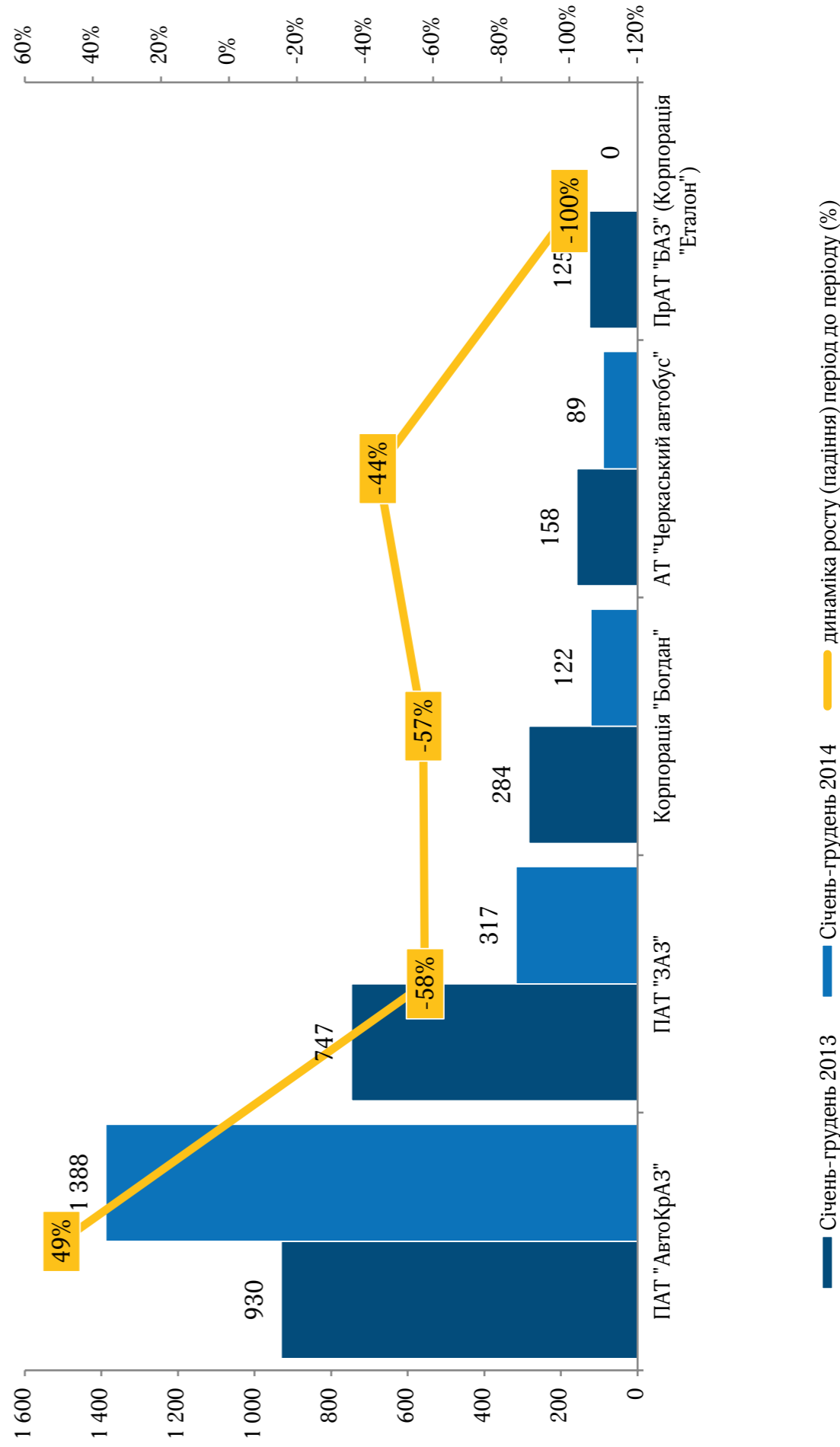
(Грудень 2013 - грудень 2014, шт. та % росту період до періоду)



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

## ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

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



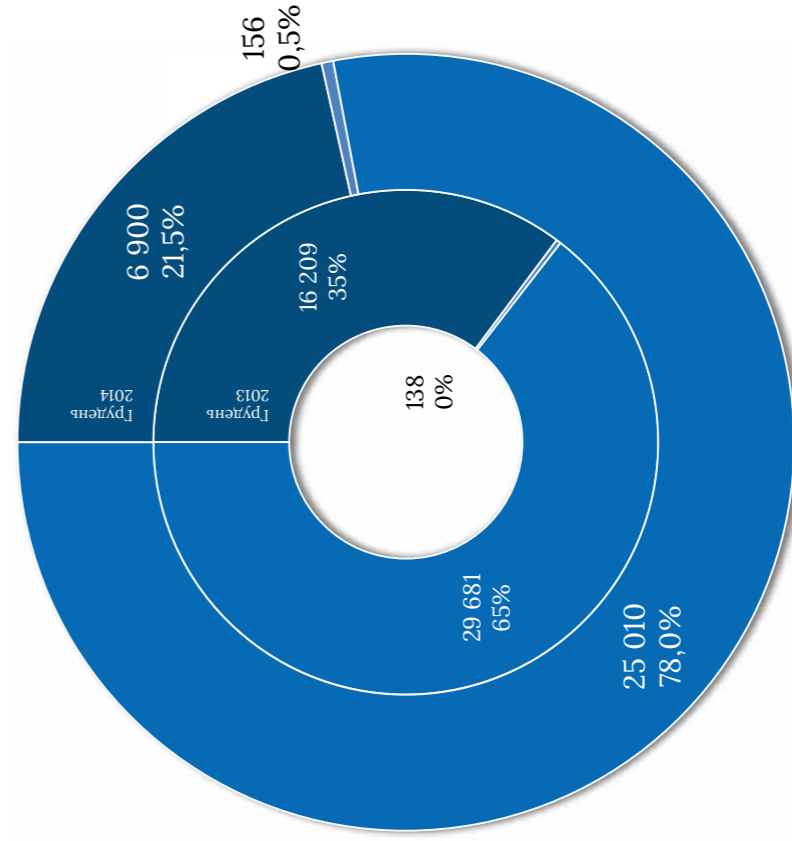
Джерело: Асоціація автовиробників "Укравтопром" | Дизайн: Федерація роботодавців автомобільної галузі

# СТАТИСТИКА: ПРОДАЖІ У ГРУДНІ



## ПРОДАЖІ ЛЕГКОВИХ АВТО

(грудень 2014 до грудень 2013 шт. та % ринку)



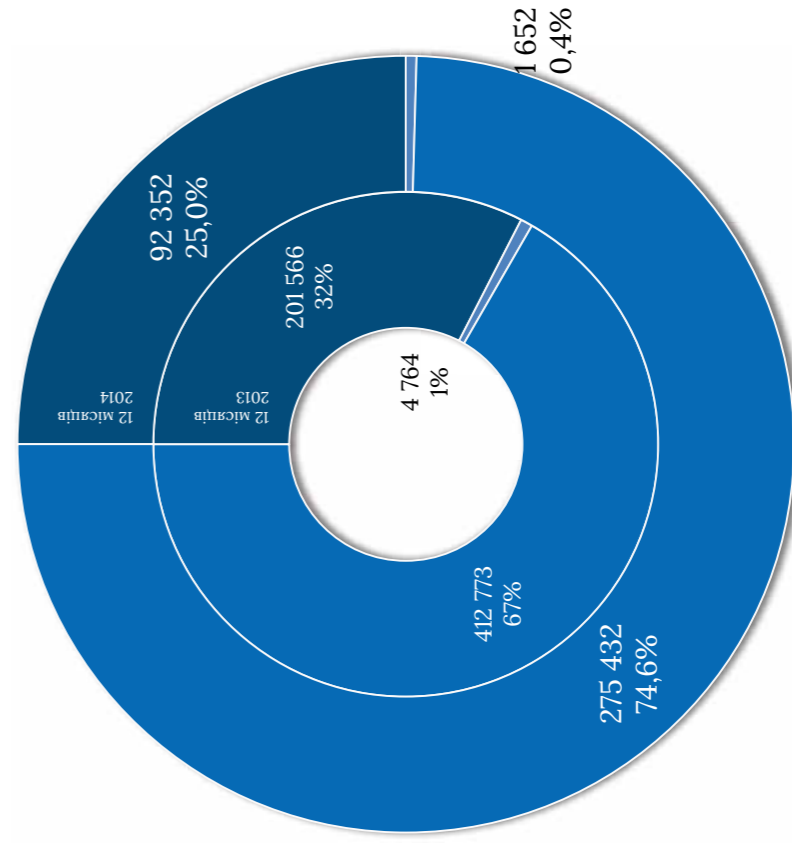
■ Нові автомобілі ■ Авто з пробігом (нові реєстрації) ■ Вторинний ринок

Джерело: IAG AUTO-Consulting



## ПРОДАЖІ ЛЕГКОВИХ АВТО

(12 місяців 2014 до 12 місяців 2013 шт. та % ринку)

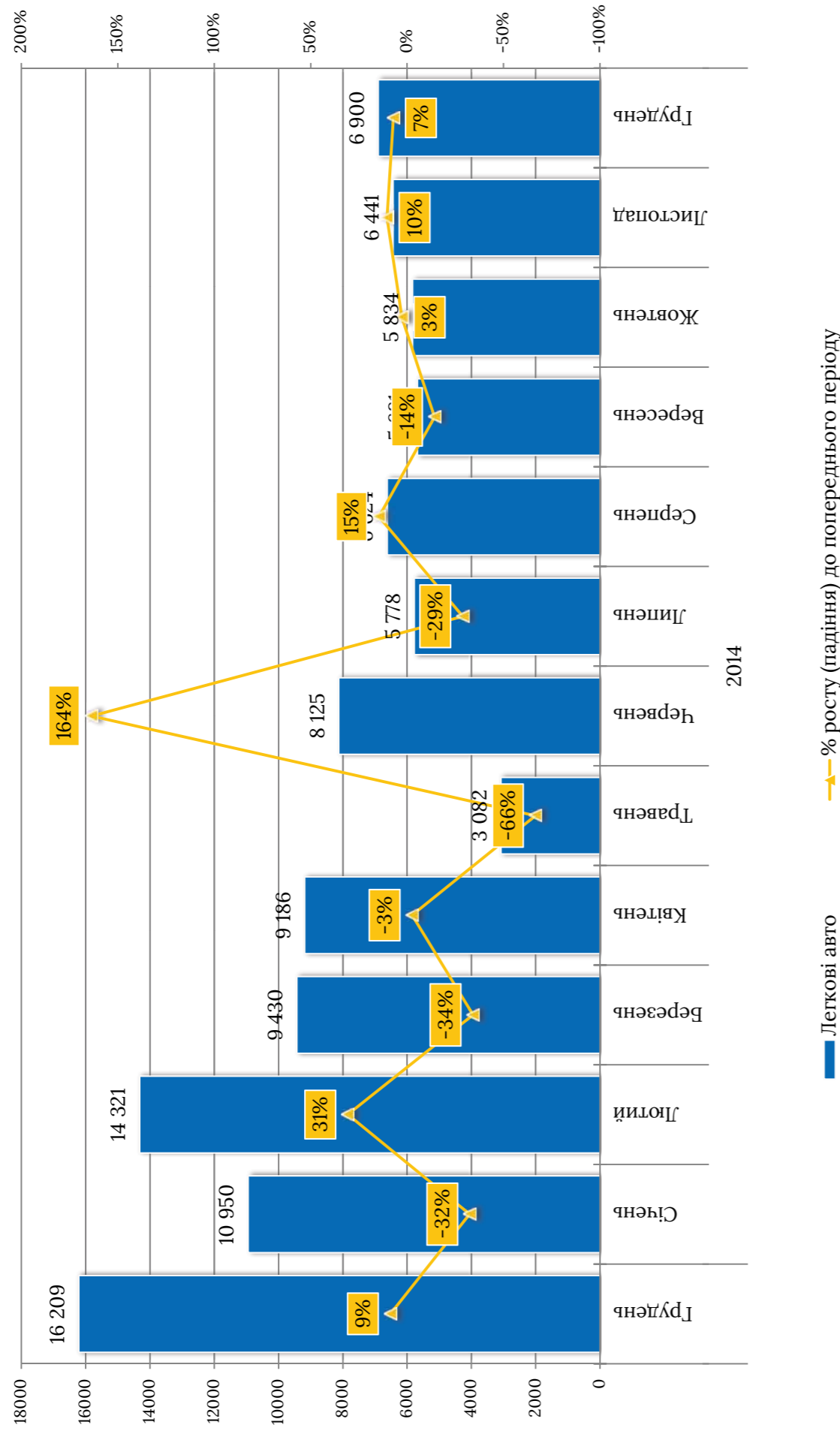


■ Нові автомобілі ■ Авто з пробігом (нові реєстрації) ■ Вторинний ринок

Джерело: IAG AUTO-Consulting

## ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

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



■ Легкові авто

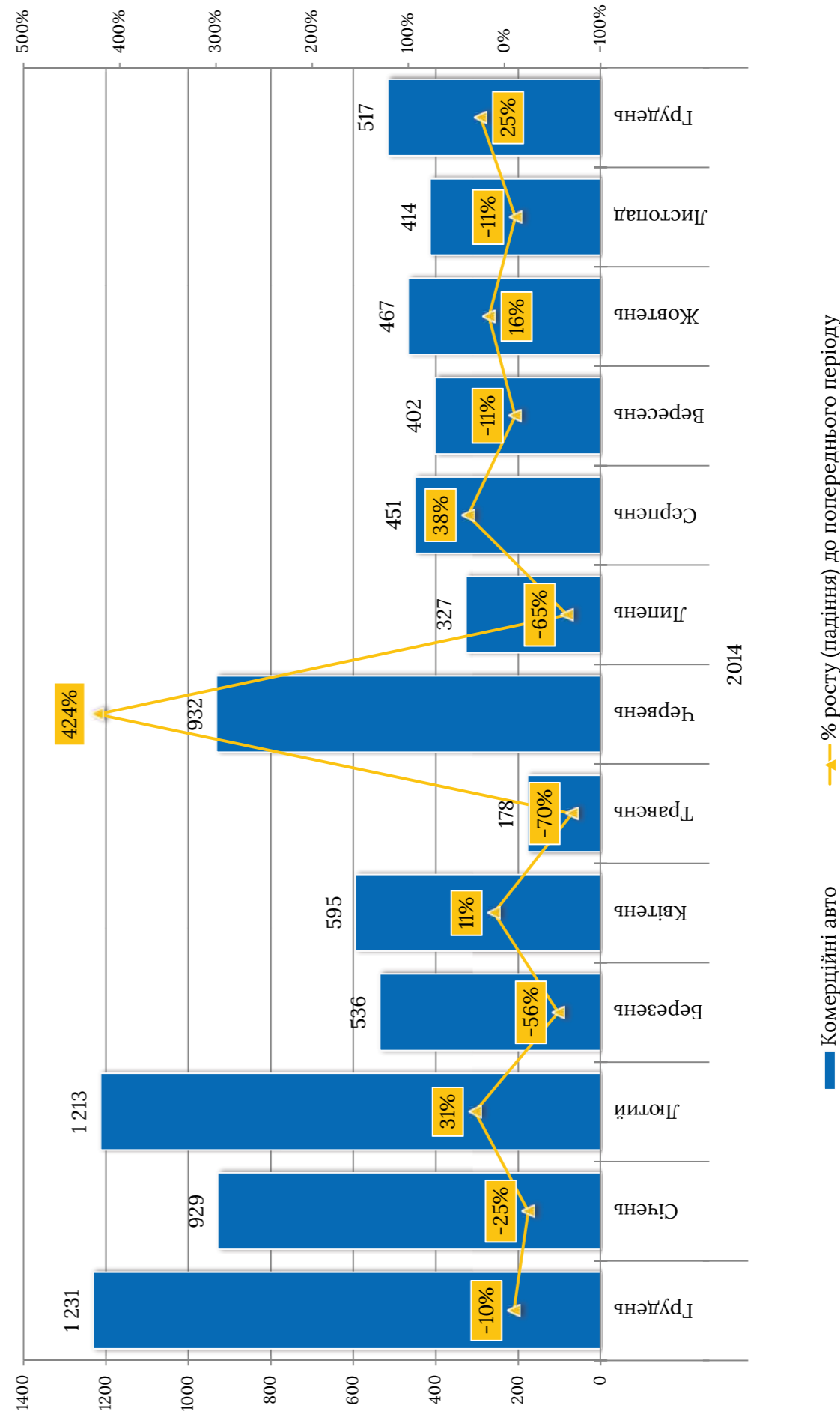
—▲ % росту (падіння) до попереднього періоду

Джерело: IAG AUTO Consulting

Review  
AUTOMOTIVE INDUSTRY

## ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ ЛСВ

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



■ Комерційні авто

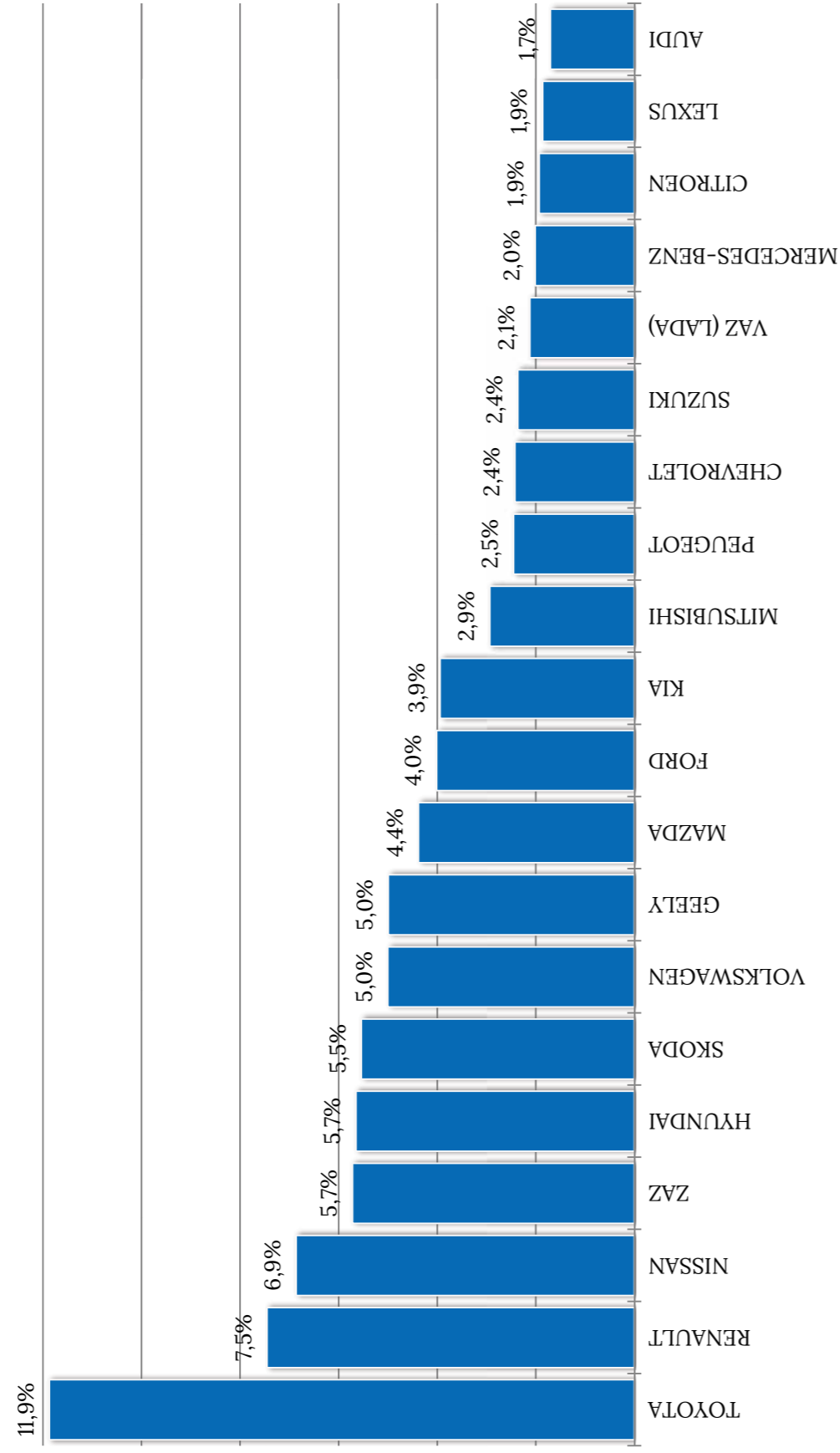
—▲ % росту (падіння) до попереднього періоду

Джерело: IAG AUTO Consulting

Review  
AUTOMOTIVE INDUSTRY

## РЕЙТИНГ ПРОДАЖІВ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

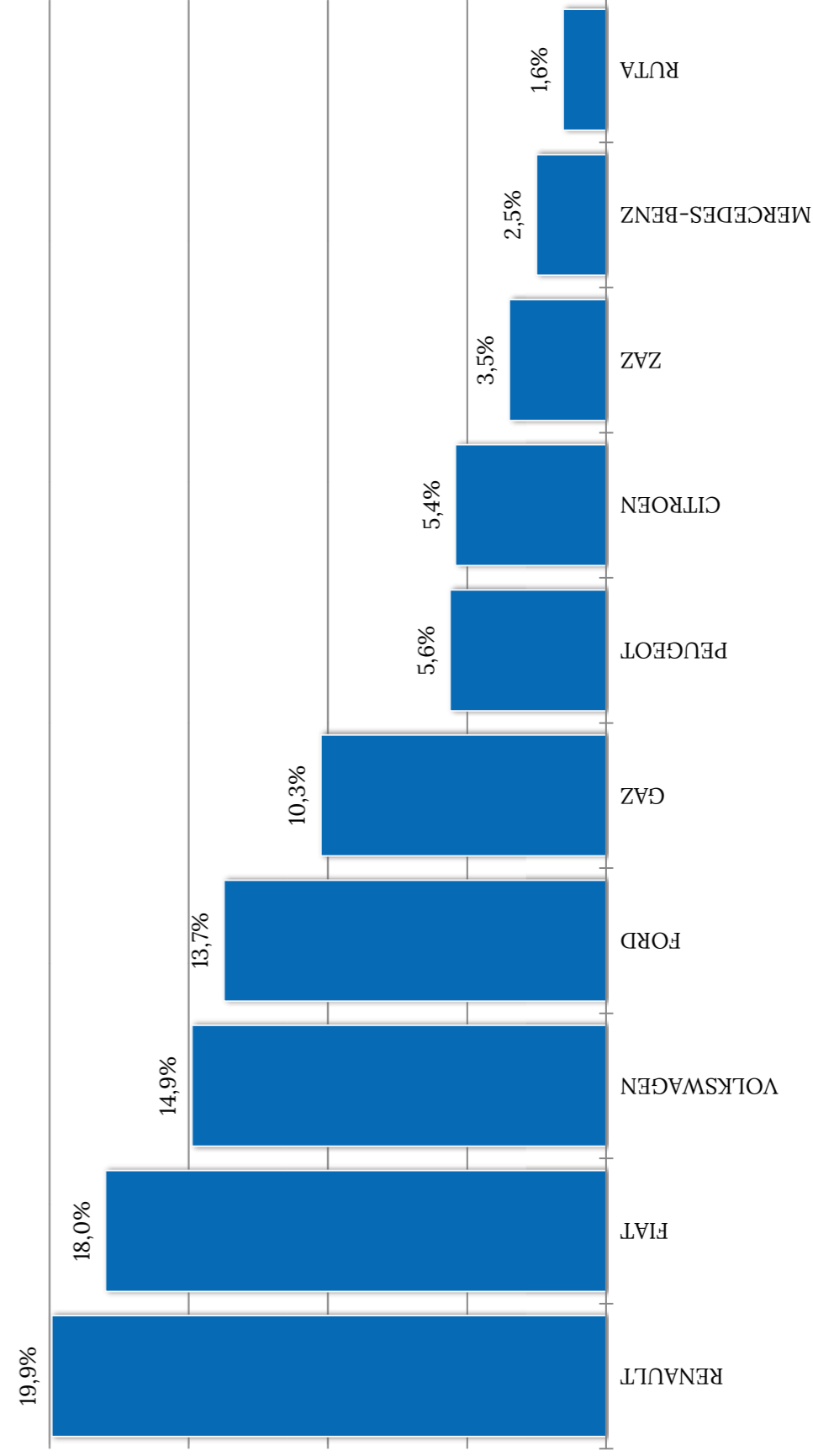
(грудень 2014, % продажу всіх легкових авто)



Джерело: ІАГ AUTO-Consulting

## РЕЙТИНГ ПРОДАЖІВ НОВИХ ЛСВ

(грудень 2014, % продажу всіх авто)

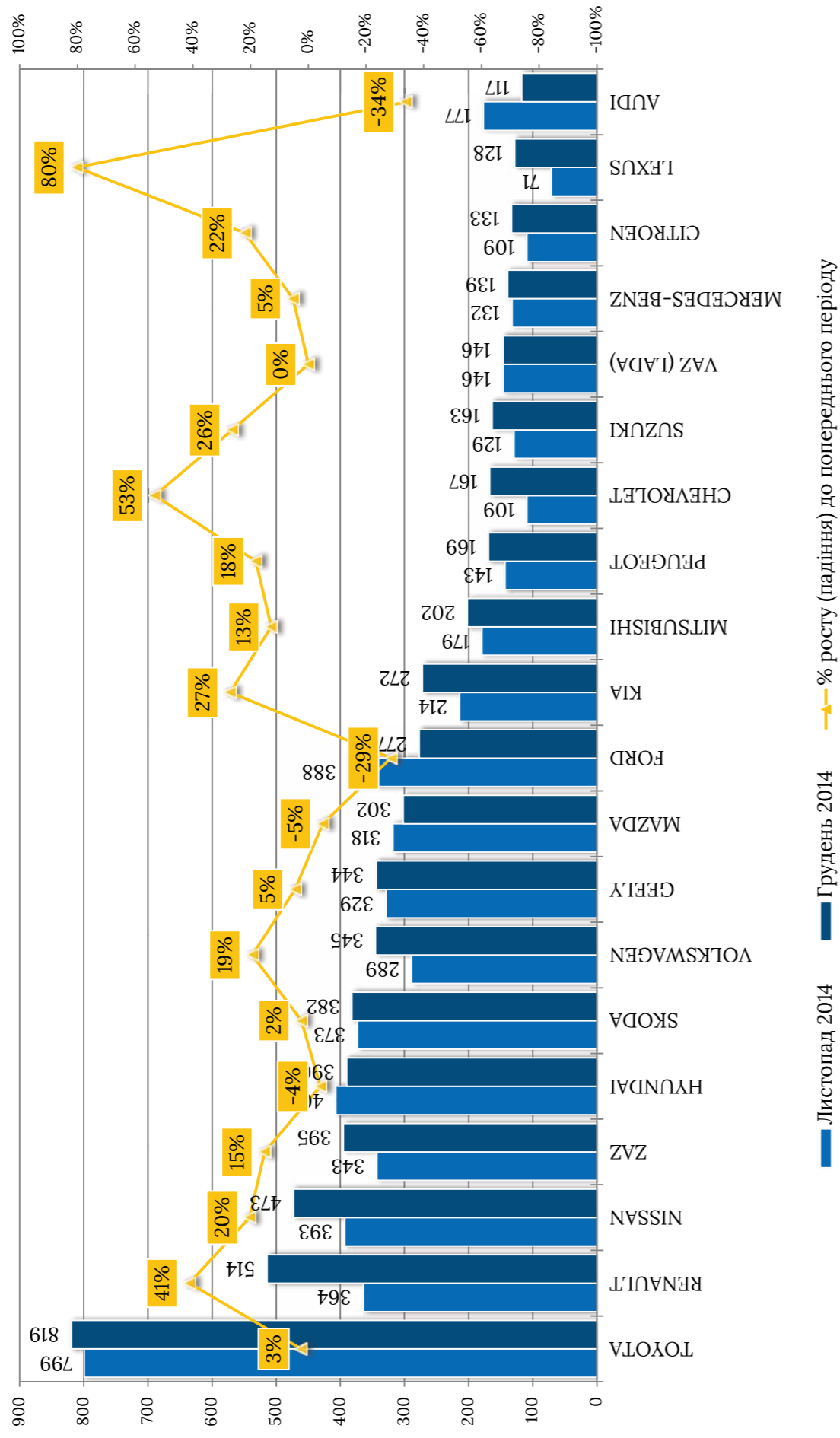


Джерело: ІАГ AUTO-Consulting



## ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

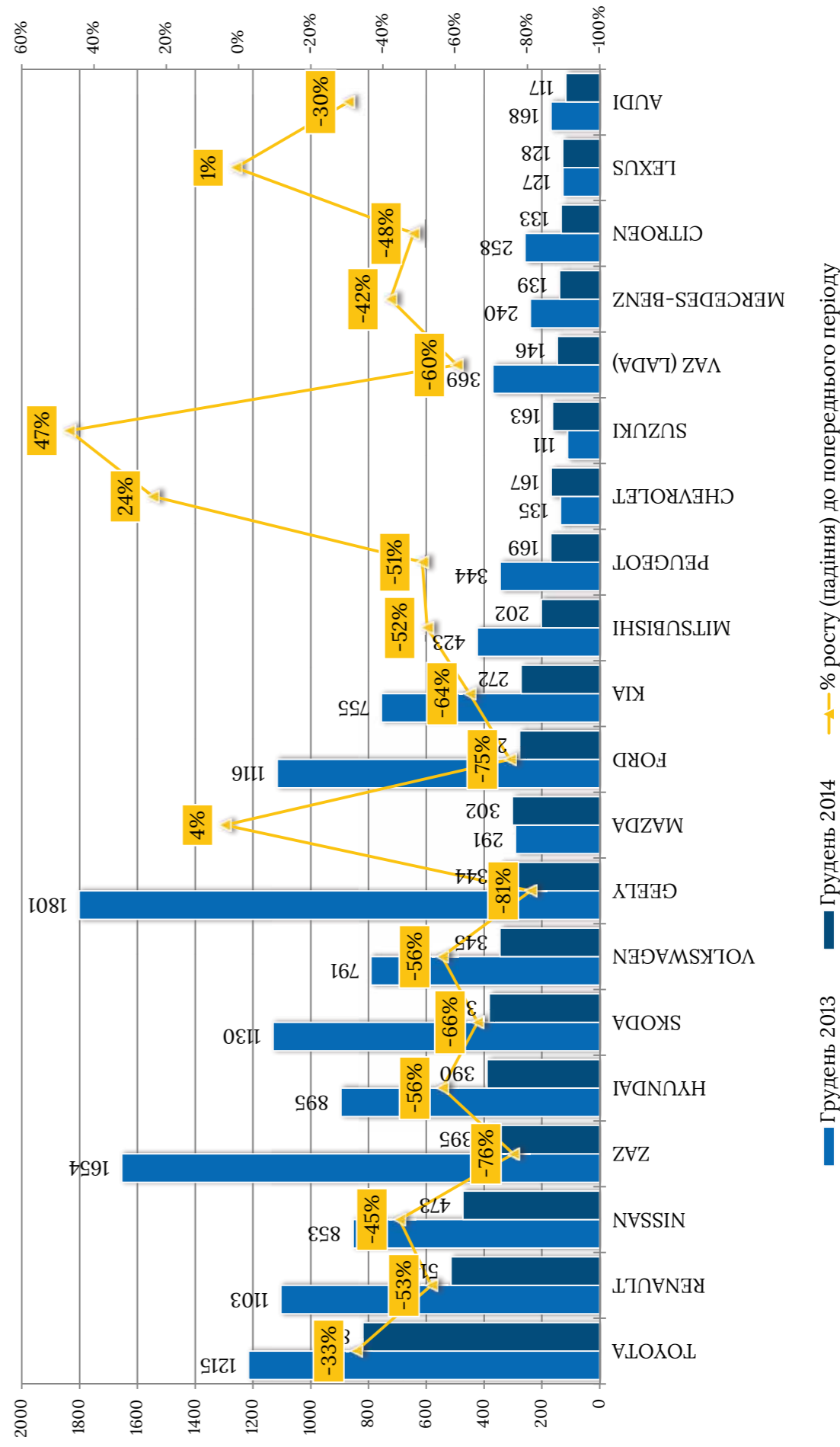
(грудень 2014 до листопада 2014, шт. та % росту період до періоду)



Джерело: IAG AUTO-Consulting

## ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

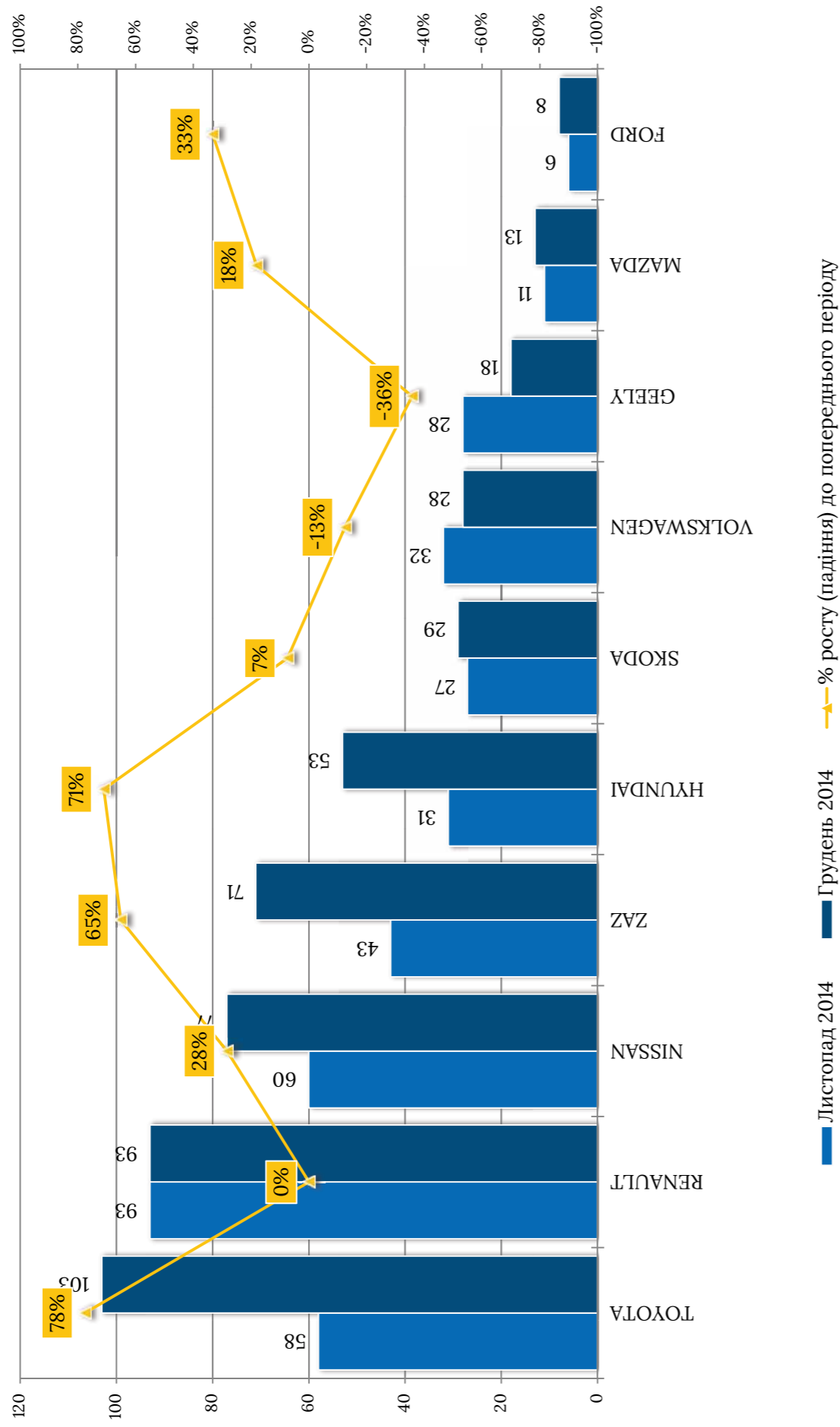
(грудень 2013 до грудня 2014, шт. та % росту період до періоду)



Джерело: IAG AUTO-Consulting

## ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

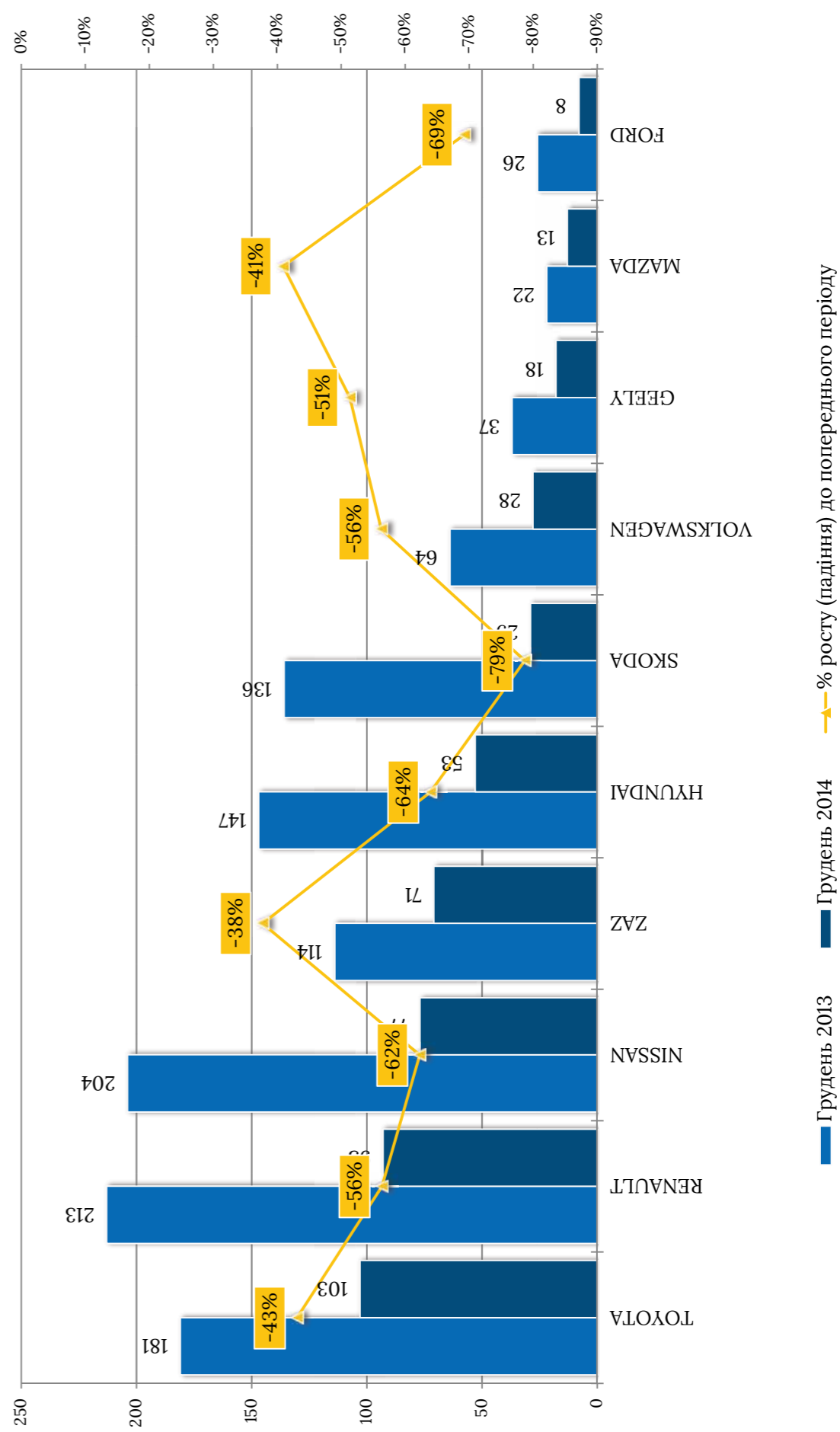
(грудень 2014 до листопада 2014, шт. та % росту період до періоду)



Джерело: IAG AUTO-Consulting

## ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(грудень 2013 до грудня 2014, шт. та % росту період до періоду)



Джерело: IAG AUTO-Consulting