



ФЕДЕРАЦІЯ РОБОТОДАВЦІВ  
АВТОМОБІЛЬНОЇ ГАЛУЗІ

№2 (9) ВІД 28.02.14

# Review

AUTOMOTIVE INDUSTRY

## ШАНС ДЛЯ КРАЇНИ

Автопром готовий долучитись до підготовки системних, зважених і вкрай необхідних для галузі реформ

## СУДДІ ХТО?

Японія ініціює створення третейської групи для вирішення спору в рамках ВТО

## ХОРОШИЙ МИР

Автовиробники та автодилери, здається, знайшли спільну мову

## СТОП МАШИНАМ

Автодилери призупиняють продажі в очікуванні стабілізації валютного ринку

## ВИСОКА ПЛАНКА

АСЕА ініціює глибокі та швидкі реформи європейського автопрому



**Rewiev**  
AUTOMOTIVE INDUSTRY

№2 (9) від 28.02.14

**Офіційне видання Федерації роботодавців  
автомобільної галузі України**

Редактори:  
Чепіжко О.С.  
Шендеровський С.К.  
Богатирчук О.В.

review@fra.org.ua  
fra.org.ua

В розділі «Виробництво» використані дані «Укравтопрому».  
В розділі «Продажі» використані дані AUTO-Consulting.

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

Росповсюджується безкоштовно в електронному вигляді.

## ЗАМІСТЬ ПЕРЕДМОВИ

*«Єдиний, хто не втомлюється, – час.  
А ми живі, нам треба поспішати.»*

**Ліна Костенко**

Куди ми рухасьмо? Куди ми вже прийшли? Куди потрібно йти далі? Що для цього потрібно зробити? Конкретно. Без популізму. Обіймати високу посаду, мати владу, третє око, знайти філософський камінь, ворожіння, ні, багатофакторний аналіз? Простіше – почати з найменшого. Ще простіше – почати з себе!

Сьогоднішня ситуація в країні та останні події на ряду із призначенням нового Уряду спонукали нас відійти від звичного для нас формату передмови. На цей раз ми вирішили поділитися з вами, нашим читачами, баченням ФРА щодо подальшого розвитку галузі в форматі пропозицій до чинного уряду.

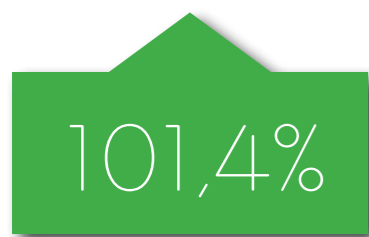
Перша, і мабуть найголовніша теза – не приймати поспішних рішень щодо зміни регуляторного середовища та рівня захисних заходів.

Друге. Усі рішення, в тому числі і щодо рівня тарифного захисту галузі, мають бути виваженими і скерованими на стратегічний результат, а також враховувати позиції всіх без винятку представників галузі, як виробників, так і імпортерів та споживачів та прийматись із залученням відповідних представників галузі до обговорення.

Третє. Системний підхід в розвитку автомобілебудівної галузі та застосовування послідовних кроків в захисті внутрішніх ринків та національних товаровиробників. Розуміння позиції керівництва країни щодо галузі в цілому, розуміння плану дій в коротко- та довгостроковій перспективі та гарантії стабільності законодавчої та регуляторної бази – це єдиний шанс України для залучення світових лідерів в галузі машинобудування до виробництва в Україні, а відтак і до заходу в країну новітніх технологій та розвитку інновацій – тобто нашого майбутнього.

Всього три, незначні, але дуже важливі тези – це тільки три кроки до консенсусу та розуміння на дуже довгому шляху. Шлях попереду – який він? Дуже складно передбачити майбутнє, ще складніше взяти на себе відповідальність за це майбутнє, набагато простіше залишатись осторонь, дати обережні оцінки, ще легше – чекати що хтось все зробить за вас. Що ж, вибір – мабуть-таки найскладніша річ, особливо в момент коли історія дає карт-бланш.

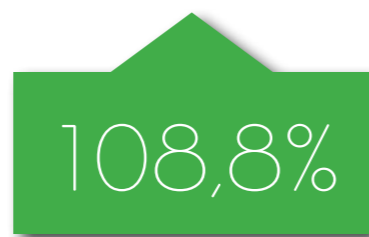




ВАНТАЖООБОРОТ УСІХ  
ВИДІВ ТРАНСПОРТУ\*



ІНДЕКС ПРОМИСЛОВОЇ  
ПРОДУКЦІЇ\*



ОБОРОТ РОЗДРІБНОЇ  
ТОРГІВЛІ\*

\* За січня 2014 до січня 2013 року, Агресив

## ЩЕ ОДИН ШАНС

Країна отримала надто дорогу можливість кардинального оновлення. Останню?

Завдяки призначенню парламентом уряду країна нарешті отримала персоніфіковане управління, а економіка — кермових, які, сподіваємось, візьмуть на себе відповідальність за її подальший курс і добробут, пише «Дзеркало тижня». Досить короткий текст опублікованої урядової програми фактично містить набір нехай часом і досить конкретних, але здебільшого обтічних декларацій.

Тим часом від того, яким виявиться реальний, а не лише декларативний курс нового Кабінету міністрів, тепер багато в чому залежать реалії в Україні через рік, п'ять або десятиліття. Ціною десятків життів країна одержала ще один унікальний шанс перебудувати модель економіки і механізм її управління відповідно до найкращих світових стандартів. І нехай профпридатність багатьох міністрів на-

вряд чи відповідає тим завданням, які сьогодні стоять перед виконавчою владою, оцінювати їхню роботу країна буде все ж таки за її результатами.

Жорсткі і непопулярні заходи в нинішній ситуації дійсно неминучі, тому що розраховувати на вкрай необхідну для стабілізації ситуації зовнішню фінансову допомогу Україна зараз може тільки за умови реалізації таких заходів. Життя не по кишени закінчилося. Та от лихо — необхідність затягнути паски навряд чи отримає захоплений відгук у широких електоральних масах. Особливо якщо затягувати їх доведеться не всім.

З чого починати, де шукати ресурси, які першочергові рішення необхідно приймати і реформи — реалізовувати? Здається, саме час прийняти необхідне рішення.

фото: kmu.gov.ua

# 103,7%

склав показник валового внутрішнього продукту за IV квартал 2013 рік порівняно з відповідним кварталом 2012р. (у постійних цінах 2007 року). Реальний ВВП за 2013 року порівняно з 2012 роком становив 100%.

# 95%

становив Індекс промислової продукції у січні 2014 року порівняно з відповідним періодом 2013 року.

# 247 млрд грн

освоєно капітальних інвестицій з усіх джерел фінансування за січень-грудень 2013 року

# 100,5%

становив Індекс цін виробників промислової продукції у січні 2014 року

# 87%

склав Індекс реальної заробітної плати у січні 2014 року відносно грудня 2013 року

# 808 млн грн

становила сума несплаченої заробітної плати на 1 лютого 2014 року



## ПРОЩАВАЙТЕ!

Верховна Рада ліквідувала Міндоходів

Верховна Рада ухвалила постанову про вдосконалення діяльності органів доходів і зборів, якою рекомендувала Кабінету міністрів ліквідувати Міністерство доходів і зборів України, повідомляє «Уніан».

Як відзначається у пояснювальній записці до документу, метою цієї постанови є необхідність оптимізації діяльності органів доходів і зборів шляхом ліквідації Міністерства доходів і зборів України, створення (відновлення дії) органів Державної податкової служби, органів Державної митної служби.

У пояснювальній записці також зазначається, що Кабмін має в діалозі з громадськими організаціями та платниками податків визначитися з доцільністю повернення функцій адміністрування єдиного соціального внеску органам Пенсійного фонду України.

«Створення Міністерства доходів і зборів України з покладенням на його органи адміністрування податків, зборів та митних платежів, єдиного соціального внеску, а також виконання значного комплексу покладених, виходячи із цих завдань, функцій, засвідчило свою недосконалість, некерованість та можливість використання корупційних складових», - говорить у пояснювальній записці.





## ЧАС ПОЧУТИ НАС

Федерация звертається з відкритим листом до Кабінету міністрів України

Федерация роботодавців автомобільної галузі, представляючи інтереси трьох найбільших автовиробників – «Єврокару», «Богдану» та «КрАСЗу», а також середніх та малих підприємств, що працюють в сфері збуту та сервісу, звертається до Уряду із закликом вжити всіх необхідних заходів для збереження вітчизняного автомобілебудування та забезпечення стабільного розвитку і конкурентоспроможності українського машинобудування.

Федерация роботодавці автомобільної галузі закликає, не приймати поспішних рішень щодо зміни регуляторного середовища та рівня захисних заходів. Ми наголошуємо можливих негативних наслідках прийняття необґрунтованих та невиважених рішень, що можуть в результаті призвести до повної загибелі вітчизняного автомобілебудування.

Просимо врахувати той факт, що усі підприємства виробники легкових автомобілів станом на початок 2014 року підписали та узгодили програми модернізації або створення виробничих потужностей, згідно з Постановою КМУ №542 (зміни до ПКМУ №1031), та взяли на себе зобов'язання щодо збільшення обсягів виробництва, створення робочих місць, залучення інвестицій та переходу до повномасштабного виробництва через 3 роки.

Відповідні зобов'язання були взяті, враховуючи чинний рівень тарифного захисту галузі. Відтак, розрахунки економічної ефективності проектів були здійснені саме на цих вхідних даних. У разі зміни рівня тарифного захисту ефективність проектів буде значно знижено, що призведе до їх закриття.

Просимо також звернути увагу на те, що левова частка компаній, які заявили про свої наміри локалізації, є представниками китайських автовиробників. В зв'язку з цим, слід враховувати високу еластичність попиту на продукцію даних виробників та істотний вплив на обсяги продажів у випадку зниження цінової привабливості, в порівнянні з імпортними конкурентами. Відсутність значного цінової переваги негативно вплине на можливість прийняття рішень світовими виробниками щодо локалізації виробництва на українському ринку, призведе до подальшого зростання імпорту і падіння виробництва, а разом з тим і до погіршення сальдо торгового балансу, в якому імпорту транспортних засобів за обсягом займає третє місце.

Впевнені, що усі рішення, в тому числі і щодо рівня тарифного захисту галузі, мають бути виваженими і скерованими на стратегічний результат, а також враховувати позиції всіх без винятку представників галузі: виробників, імпортерів та споживачів.

При прийнятті доленосних рішень для галузі вважаємо за необхідне залучати до попередніх консультацій представників роботодавців автомобільної галузі та представників бізнесу, які радо допоможуть в пошуках ефективних рішень та механізмів.

Вважаємо за необхідне наголосити на тому, що **державна підтримка розвитку вітчизняного автомобілебудування, на жаль, все ще залишається гострим питанням порядку денного.** Особливу увагу просимо звернути на обмеження імпорту автотранспортних засобів, що були у використанні. Переконані, що імпорту таких транспортних засобів є недоречним для країни, середній вік автопарку якої складає більше 18,7 років. Зниження порогу утилізаційного збору та/або акцизу для цієї категорії товарів, відкриє можливості для широкого ввезення морально та технічно застарілих транспортних засобів, що, без-

умовно, матиме негативний вплив на безпеку учасників дорожнього руху, екології країни та економічної безпеки.

Закликаємо Кабінет міністрів до застосування **системного підходу в розвитку автомобілебудівної галузі**, послідовних кроків під захисту внутрішнього ринку та національних товаровиробників. Просимо підходити питань розвитку галузі стратегічно та зважено, враховуючи значення автомобілебудування для економіки країни. Переконані, що Концепція Державної цільової економічної Програми розвитку легкового автомобілебудування на період до 2020 року, допоможе профільному міністру в цьому. Прийняття Програми та розуміння позиції керівництва країни щодо галузі в цілому, розуміння плану дій в коротко- та довгостроковій перспективі та гарантії стабільності законодавчої та регуляторної бази – це, на нашу думку, єдиний шанс України для залучення світових лідерів в галузі машинобудування. Ми переконані, що Україна може стати одним із лідерів світового автомобілебудування; постачальником не лише природних копалин та сировини, а й високотехнологічних товарів з високою доданою вартістю.

Впевнені, що наріжним каменем прийняття будь-яких щодо розвитку галузі має стати розуміння потреб інвесторів, створення реальних умов для вільного, конкурентного та прозорого ринку. Ми певні того, що саме така філософія прийняття рішень повинна стати фундаментом для чинного керівництва країни.

Необдуманна та необґрунтована зміна будь-яких регуляторних умов в галузі призведе до знищення репутації України як потенційного партнера. Світові автовиробники, які мали намір інвестувати в українську автомобільну галузь та розпочинати на території країни виробництво авто відомих брендів, пильно стежать за політикою нового уряду. Закликаємо Кабінет міністрів продемонструвати злагожену, системну, професійну роботу, яка зможе повернути довіру інвесторів до України; вдохновити малий, середній та великий бізнес на підкорення нових вершин заради майбутнього нашої країни.





## «БОГДАН» ВИМАГАЄ ЗМІН

Корпорація «Богдан» вимагає від нового уряду України відродження економіки

Україна за кілька днів перетворилась. Ті значущі кроки, які принесли зміни в політику, мають стати першими у відродженні країни. На новий уряд покладається високе завдання забезпечити відновлення національної економіки. Корпорація «Богдан» неодноразово заявляла, що тільки розвиток виробництва і підтримка національного виробника призведе до благополуччя громадян, **сказано в спеціальному повідомленні корпорації. Приводимо заяву без змін.**

Склад нового Уряду має бути сформований за рахунок професіоналів із досвідом роботи в реальних секторах економіки, котрим довіряють, як на сході так і заході країни, так і міжнародна спільнота. Це не можуть бути партійні функціонери.

Системна робота нового Уряду має бути спрямована на викоренення корупції та тиску на бізнес, коли в країні могли працювати виключно підприємства «сім'ї».

Новий Уряд має вжити невідкладні дієві кроки з виходу економіки з тіні. Виробничі підприємства вже завтра мають відчувати на собі зменшення податкового тиску. Насамперед, це стосується фонду оплати праці. Загальне навантаження на ФОП має не перевищувати 15%. Це дозволить збільшити дохід громадян,

що працюють на вітчизняних підприємствах, а також позитивно вплине на дохідну частину державного бюджету, оскільки зарплатня вийде із тіні.

Ми вимагатимемо розробки дієвих програм та законів та наполягатимемо на надання вітчизняному автомобілебудуванню статусу галузі пріоритетного розвитку економіки. Машинобудування сьогодні є одним з найвагоміших секторів економіки України, оскільки для виробництва авто залучаються десятки підприємств із суміжних галузей.

Впевнені, новий Уряд зробить пріоритетом у своїй роботі підтримку внутрішнього виробництва, а не корупційні постачання імпортованих нових та вживаних транспортних засобів.

Тільки пожвавлення економіки призведе до зростання ВВП та покращення життя громадян. Сподіваємось, що сумний тренд щомісячного падіння промислового виробництва в Україні буде зупинено.

Федерація роботодавців автомобільної галузі прислухається до заяви нашого партнера. Ми віримо в те, що нам під силу зробити Україну процвітаючою країною з сильною економікою, стабільним правовим полем та прозорим ринком.

фото: bogdana.com



## СУДДІ ХТО?

Японія звернулась до ВТО з приводу створення третейської групи

**Виток українсько-японського автомобільного протистояння набирає нових обертів, повідомляє Федерація роботодавців автомобільної галузі.**

Як відомо нашим читачам, Україна, за рішенням Міжвідомчої комісії з міжнародної торгівлі, 14 квітня 2013 року застосувала захисні заходи щодо імпорту в країну легкових автомобілів незалежно від країни походження та експорту.

У відповідь на це рішення Японія, в рамках механізмів Світової організації торгівлі, подала до України запит на проведення консультацій щодо врегулювання спору про введення Україною ввізних мит для імпортованих легкових автомобілів. Згодом до консультацій з боку Японії проти України приєднались Європейський Союз та Росія.

На думку офіційного Токіо, Україна:

1. не забезпечила можливість для попередніх консультацій зі сторонами, зацікавленими в експорті.
2. не оприлюднила повний текст доповіді, в якій міститься детальний аналіз ситуації.
3. застосувала захисні заходи через два роки після проведення спеціального розслідування.
4. застосувала захисні заходи, що виходять за

межі необхідності, а також не забезпечила поступову лібералізацію обмежуваних заходів.

5. прийняла необґрунтоване рішення відносно застосування захисних заходів щодо імпорту в країну легкових автомобілів та зробила невірні висновки щодо визначення: 1) непередбачуваних обставин та їх впливу на приріст імпорту легкових автомобілів; 2) непередбачуваних обставин та висновків щодо приросту імпорту легкових автомобілів в абсолютних величинах або відносно вітчизняного виробництва; 3) серйозних збитків та/або загрози шкоди; 4) причинно-наслідкового зв'язку між приростом імпорту легкових автомобілів та серйозних збитків та/або загрози серйозної шкоди для вітчизняної автомобільної промисловості.

Наразі між Японією і Україною було проведено ряд консультацій, за результатами яких 13 лютого 2014 р. Японія подала до Органу з вирішення спорів при СОТ запит про створення третейської групи.

З повним текстом скарги Японії відносно застосування Україною захисних заходів щодо імпорту в країну легкових автомобілів незалежно від країни походження та експорту можна ознайомитися [на сайті](#) Федерації.





## ХОРОШИЙ МИР

Здається, автовиробникам та автодилерам вдалось знайти спільну мову

Фінальна церемонія акції «Автомобіль року в Україні 2014», де були названі автомобілі, які перемогли в акції, та володарі перших місць «Авторейтингу-2013», зібрала практично всіх перших осіб українського автобізнесу. Керівники компаній-імпортерів, дистриб'юторів, іноземних представництв, автозаводів, профільних асоціацій та великих дилерських мереж зібралися за круглим столом, щоб обговорити поточні проблеми галузі.

Федерація роботодавців автомобільної галузі була представлена головою Федерації Олегом Боярином, який наголосив на недопустимості посилення тиску на бізнес з боку перевіряючих органів, зокрема, на прикладі посилених перевірок компаній групи компанії «Богдан-Авто». Пан Олег згадав також про постанову прокуратури міста Києва щодо перевірки виконання норм екологічного законодавства автоцентрами та підприємствами автомобільного бізнесу.

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



Генеральний директор асоціації імпортерів ВААІД Олег Назаренко зазначив, що головною проблемою авторинку є відкладений попит. Він переконаний, що значна кількість покупців очікує скасування спецмит і утилізаційного збору

Він переконаний, що головним інструментом захисту вітчизняних автовиробників має стати стимулювання кредитування (насамперед, створення умов для пільгового кредитування), зменшення податкового навантаження на бізнес, проведення системних реформ.

Крім того, Олег Назаренко закликав владу звернути увагу і на ринок «сірих» авто. За його даними, тільки в минулому році без сплати податків і зборів в Україну було завезено близько 80 тисяч автомобілів. Це майже в 20 разів більше, ніж роком раніше, і не могло не позначитись на цивілізованому авторинку в країні.

Віце-президент корпорації «Укравто» з виробництва Олег Папашев підтримав виступаючих і підтримав створення рівних умов на ринку. Він сказав, що не боїться конкуренції інших виробників, які можуть розмістити виробництво в Україні, але зазначив, що наразі в нашій країні немає умов для розвитку автомобілебудівного бізнесу.

Директор представництва «Сітроен-Україна» Лоїк Сібрак поскаржився на те, що в нашій країні планування можливе лише на найближчі місяць-три, не більше. «Ми на цьо-

му ринку гості, актори, і діємо відповідно до сформованої ситуації, - говорить Лоїк. - Але ми сподіваємося, що друга половина 2014 року буде краще з продажу, ніж перша», - зазначив пан Сібрак.

Керівник автомобільного бізнесу «Ві-Ді Груп» Артем Ткаченко відмітив низький «градус» дискусії між імпортерами і виробниками, і одразу ж пояснив це відсутністю в країні нормальних умов для бізнесу.

«Макроекономічні фактори грають проти будь-яких ринків, не тільки автомобільного, - сказав пан Артем. - У 2008 році, коли український авторинок показав рекордні продажі, рівень доходів людей не був в три рази вище, ніж зараз. Проте настрої споживачів, впевненість у завтрашньому дні була на порядок вищою. У нашій країні рівень ринку 500-600 тисяч автомобілів є нормальним, але він виросте тільки в тому випадку, якщо покращаться купівельні настрої людей», - вважає пан Ткаченко.

Розвіяла сподівання присутніх на дешеві автокредити Галина Жукова, член правління «Креді Агріколь Банк». Вона запевнила присутніх, що в найближчі місяці ставки за автокредитами знижуватися не будуть. Навпаки, варто очікувати їх підвищення. Головним індикатором коливання кредитних ставок - це депозити, а вартість їх залучення ростиме і надалі. Стабілізація кредитних ставок, на думку пані Жукової, можлива тільки в другій половині року.





## АВТОМОБІЛЬ РОКУ

Громадське та журналістське журі визначили найкраще авто року

Володарем титулу «Автомобіль 2014 року» стала Skoda Octavia. Про це стало відомо 17 лютого на круглому столі в рамках оголошення та нагородження переможців Всеукраїнської акції «Автомобіль року в Україні 2014», повідомляється на сайті організаторів.

Загалом список переможців в усіх 14-ти номінаціях виглядає так:

- Автомобіль 2014 року в Україні - Skoda Octavia
- Міні-клас - Peugeot 208
- Компактний клас - Toyota Corolla
- Компактний економ-клас - Skoda Rapid
- Середній клас - Mazda 6
- Бізнес-клас - Mercedes-Benz E-класу
- Люкс-клас - Mercedes-Benz S-класу

- Компактний SUV - Toyota RAV4
- Повнорозмірний SUV - BMW X5
- Вен - Ford B-Max
- Спорткупе/кабриолет - Audi RS7 Sportback
- Співвідношення ціна/якість - Renault Logan
- Дизайн - Range Rover Sport
- Кращі технології безпеки - Mercedes-Benz S-класу

Переможців серед 62 автомобілів, презентованих минулого року, обирали Журналістське та Громадське журі. До складу останнього увійшов кожен, хто надіслав заповнену анкету. Цього року таких виявилось 60 тисяч осіб - майже в три рази більше, ніж у минулому році. Проголосувати можна було на сайті [www.autoroku.ua](http://www.autoroku.ua) (через ПК, смартфони і планшети), в соцмережах Вконтакте та Facebook, а також на АЗС Shell.

фото: autorok.net



## ЦІНА ІМПОРТУ

Українці придбали імпортованих авто більше, ніж на 4 млрд. доларів США

У 2013 році в Україну було ввезено 301 956 автотранспортних засобів, митна вартість яких складала понад 3,9 млрд. дол. США. Таким чином, частка автотранспорту в загальному обсязі імпорту товарів становила 5 відсотків, повідомляє «Укравтопром».

Найбільшу частину автоімпорту традиційно займають легкові автомобілі. Ввезення 173 249 легкових авто було оцінене митницею у 3 млрд. дол. США.

Постачання легкових автомобілів в Україну здійснювалося з 64 країн. При цьому понад 55% імпортованих легковиків було завезено всього з 5 країн.

Лідером з імпорту в 2013 році стала Японія. З Країни Сонця, що сходить, в Україну було завезено 22 221 автомобіль вартістю 581,4 млн. дол. США.

На другому місці за обсягами імпорту в Україну знаходиться Російська Федерація, з території якої було ввезено 22 192 авто. Імпорт легкових автомобілів з Росії був оцінений в 221,4 млн. дол. США.

Попри те, що за кількістю поставлених в Україну легкових авто Німеччина поступилася Росії і зайняла третє місце (21 281 шт.), митна вартість імпорту авто з ФРН більш ніж в 2 рази перевищила російську і складала 510,2 млн. дол. США.

З Китаю на український ринок було поставлено 19 089 легковиків на 86,9 млн. дол. США. З таким результатом Піднебесна зайняла четверту сходинку рейтингу.

Замикає ТОП-5 зовнішніх постачальників легкових автомобілів в Україну Південна Корея з показником 11 592 шт. За корейські автомобілі в минулому році імпортери заплатили 190,1 млн. дол. США.

Варто відзначити, що постачання нових легкових автомобілів продовжують домінувати в загальних обсягах імпорту цього виду транспортних засобів. У 2013 році в Україну було ввезено 164 409 нових легкових авто на суму 2,9 млрд. дол. США проти 8 840 таких, що були в експлуатації, митна вартість яких складала 85 млн. дол. США.





## ПІДВИЩУЮЧИ ПЕРЕДАЧУ

АСЕА пропонує підняти планку для європейської автомобільної промисловості

В попередніх випусках Review знайомив читачів з Планом дії Європейської комісії «CARS 2020». В цьому випуску ми продовжуємо серію матеріалів про те, як влада та бізнес нарощують фундамент для стабільного розвитку європейської автомобільної промисловості задля збереження та примноження лідерських позицій останнього на міжнародному ринку.

Свої пропозиції до реалізації Плану дії Європейської комісії «CARS 2020» представила Асоціація європейських автовиробників (АСЕА). На нашу думку, вони мають цінну практичну складову.

Європейська автомобільна промисловість є основою економіки ЄС, що забезпечує 12,9 млн. робочих місць та 32 млрд. євро в науково-дослідні інвестиції, підтримує і загальний товарообіг в галузі на рівні 839 млрд. євро, що складає близько 6,9 % від всього ВВП ЄС. Тим не менш, автомобільна галузь знаходиться в глибокій кризі: продажі нових легкових авто з 2008 року впали майже на чверть.

План дій Європейської комісії «CARS 2020» є відповіддю ЄС на ситуацію, з якою сьогодні стикаються європейські автовиробники. Він є довгоочікуваним і важливим сигналом того, що європейські політики розуміють необхідність підтримати автомобільну та супутні їй галузі.

АСЕА пропонує «підвищити планку» пропозицій Плану «CARS 2020», а також втілити їх в життя вже найближчим часом. Активне здійснення цих пропозицій, на думку об'єднання автовиробників, піде на користь європейському співтовариству вже в найближчому майбутньому, а також принесе відчутні дивіденди у довгостроковій перспективі. Пропонуючи ці заходи АСЕА має намір провести відкрите обговорення з політиками, для того, щоб показати, як запровадження простих заходів може надати суттєві вигоди для економіки країн ЄС, мобільності населення і захисту навколишнього середовища.

### Впровадження інновацій

Інвестиції в автомобільну галузь, направлені на дослідження та впровадження новітніх технологій, матеріалів та виробничих процесів, підтримують її лідерство в умовах глобальної конкуренції. Саме тому експерти АСЕА пропонують направити більше коштів з європейської програми «Horizon 2020» на розвиток інновацій в автомобільній галузі.

Необхідні, на думку АСЕА, заходи повинні:

- Забезпечити загальний бюджет на об'єднані дослідження в галузі в розмірі 5 млрд. євро за рахунок Програми «Horizon 2020», Ініціативи «Європейський зелений автомобіль», а також програм «Road Transport», «ICT for Smart Mobility», «Factories of the Future and Logistics».
- Скоротити процедуру відбору грантових заявок на здійснення науково-дослідницьких проектів за програмою «Horizon 2020», з метою пришвидшення отримання результатів досліджень.
- Спростити процедуру «екологічних інновацій» для стимулювання розвитку і продажів транспортних засобів, що не завдають шкоди навколишньому середовищу.
- Прийняти законопроект про розробку альтернативних видів палива та розвиток відповідної інфраструктури.

### Міжнародна торгівля

Міжнародна торгівля відіграє все більш важливу роль в загальній конкурентоспроможності

автомобільної промисловості ЄС. Європейські автовиробники є глобальними гравцями на міжнародній арені, і тому потребують підтримки відповідної торгової політики, яка має базуватись на принципах збалансованості і взаємної справедливості.

Європейська торгова політика повинна зміцнити виробництво. І хоча торгівля є явним джерелом потенційного зростання, але для того, щоб отримати явні вигоди, потрібно правильно визначити правила торгівлі.

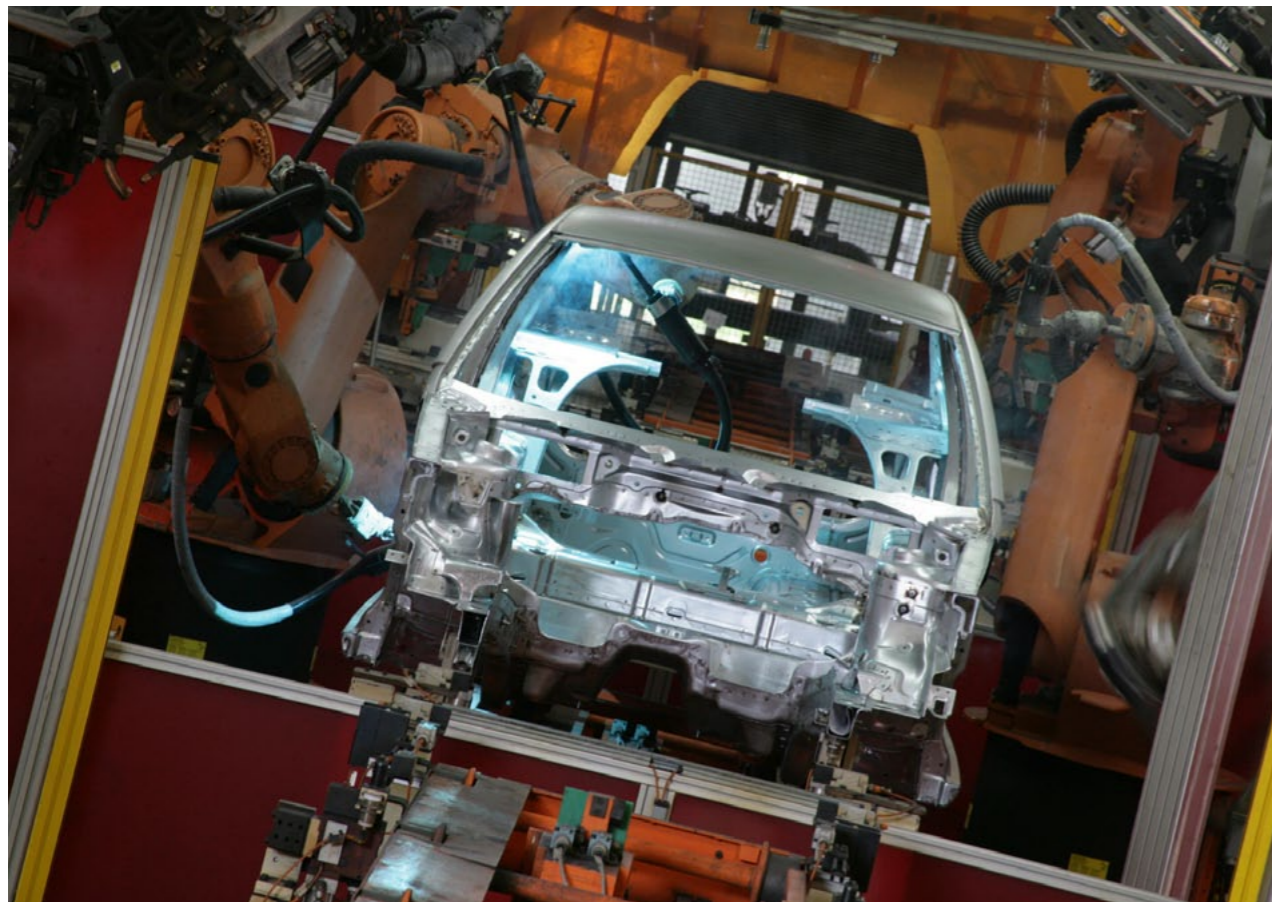
Необхідні заходи:

- Відкрити переговори з третіми країнами.
- Провести ретельну оцінку індивідуальних і акумулятивних наслідків впливу угод про зону вільної торгівлі на економіку ЄС.
- Використовувати потенціал регулярних взаємодій зі США з метою гармонізації технічних правил міжнародної торгівлі під егідою Всесвітнього форуму для узгодження правил в галузі транспортних засобів.
- Ретельно оцінити застосування Договору про зону вільної торгівлі між ЄС та Кореєю на предмет виконання зобов'язань. Забезпечити систематичний і регулярний моніторинг реалізації даної угоди.
- Провести переговори з Японією та домовитись, що транспортні засоби, які були сертифіковані в Європі можуть бути проданими в Японії без проведення додаткових випробувань, сертифікацій, маркування чи модифікацій.
- Створити рівні умови на ринках Китаю для європейських автовиробників.
- Ретельно оцінити сукупний вплив на конкурентоспроможність автомобільного сектора різних угод про зону вільної торгівлі, що діють на даний час або плануються до підписання без подальшого зволікання.

### Регуляторні нормативні стандарти

Політики повинні гарантувати, що нормативна база не є занадто обтяжливою, та сформувані її визначенням акценту на розумному регулюванні, що підтримує конкурентоспроможність європейських





автовиробників на світових ринках.

Необхідні заходи:

- Застосувати ретельні конкурентоспроможні переваги для майбутніх пропозицій з безпеки (надійності) (Постанова 661/2009), Всесвітня процедура випробування малої вантажопідйомності (WLTP) і реальні викиди від водіння (RDE).
- Забезпечити реалістичні часові рамки для реалізації Директиви 96/53.
- Використовувати комплексний підхід в прийнятті рішень в усіх сферах політики, в тому числі навколишнього середовища і безпеки.
- Узгодити законодавчий акт про чисте повітря з існуючими законами в сфері викидів.

#### Передбачати і управляти змінами

Європейський автомобільна промисловість пережила значні зміни в структурі попиту на автомобілі в зв'язку з загальними змінами в світовій економіці.

Для забезпечення стійкого зростання і здатності конкурувати на глобальному рівні,

європейська промисловість повинна адаптуватися до нових ринкових умов.

Необхідні заходи:

- Полегшити фінансування навчання персоналу для реалізації амбітних планів з підвищення конкурентоспроможності, яке дозволить більш гнучко управляти трудовими ресурсами.
- Оптимізувати, спростити і прискорити впровадження процедур з фінансування, в тому числі Європейського глобалізаційного фонду, Європейського фонду регіонального розвитку та Європейського соціального фонду для того, щоб максимально ефективно використовувати ці інструменти.
- Забезпечити подальше поліпшення якості освіти та підвищення доступу до освіти, для отримання висококваліфікованих спеціалістів.
- Запровадити спеціальні програми по збільшенню числа студентів, що навчаються за такими спеціальностями як машинобудування, інформатика, обчислювальна техніка та природничі науки.

фото: siemens.com



## СТОП МАШИНАМ

Дилери призупиняють продажі нових авто

фото: ruda.ua

**Дефляція початку позначатися на продажах автодилерів. Одразу кілька великих операторів призупинили продаж автомобілів. Інші компанії поки розпродають старі запаси і змушені постійно переглядати ціни. Автосалони ж скаржаться на низьку активність клієнтів, пише «Коммерсант-Україна».**

Невизначеність на валютному ринку змусила Renault і Skoda призупинити продажі. Як заявив регіональний директор «Атлант-М Південь» (дилер Renault) Олександр Дмитерчук, у зв'язку з цією ситуацією компанія прийняла рішення про призупинення продажів.

Генеральний директор ТОВ «Єврокар» (ТМ Skoda) Марина Яковлева також каже, що через коливання курсу компанії довелося призупинити продажі кінцевим споживачам, крім тих, перед якими існують зобов'язання.

«Ми сподіваємося, що в найближчий час ситуація стабілізується, і компанія зможе нормально здійснювати свою бізнес-діяльність», - зазначила пані Яковлева.

За словами директора з маркетингу групи АІС Сергія Боровика, імпортери певних брендів прислали лист з проханням обмежити продажі, оскільки поставки автомобілів вони не гарантують. Призупинення продажів не загрожує лише маркам, що збираються в Україні: Geely, SsangYong і MG.

Поки не планують зупинити продажі автомобілів в Volkswagen, говорить керівник відділу продажів легкових автомобілів цієї марки компанії «Порше Україна» Сергій Носенко.

«Галопуючий курс валют створює труднощі в роботі нашої компанії. Ми не можемо планувати продажі, щодня змінюється їх ціна», - зазначив пан Носенко.

Генеральний директор компанії «АВТ Баварія» (офіційний імпортер BMW, MINI в Україні) Олександр Тимофеев говорить, що компанія продовжує реалізацію, але клієнтів стає все менше. Крім того, компанії несуть витрати, пов'язані з уповільненням переміщення грошей від продавця до імпортера, якому необхідно закупити валюту, нарікає пан Носенко.





## НЕ КОМПЛЕКТ

Виробництво автомобільних компонентів в РФ переживає глибоку кризу

Традиційно останній тиждень лютого в російському автомобілебудуванні проходить під зіркою AutoInvest – найбільшої галузевої конференції, яка вже сьомий рік поспіль збирає виробників комплектуючих для автотранспортних засобів. **Review** та **РБК** представляють читачам основні результати заходу.

Як зазначає оглядач РБК Ольга Зарубіна, головним лейтмотивом заходу була популярна думка про те, що за десять років існування автомобільного кластеру на території Санкт-Петербургу і області не була вирішена жодна з проблем галузі. Наприклад, більшість доповідачів відмітили, що розміщення автоскладальних виробництв і їх локалізація під Петербургом було стратегічною помилкою.

Світові автоконцерни, які вирішили відкрити своє виробництво в Північній столиці Російської Федерації, розраховували на кілька факторів. Впевненості їх діями давали низький рівень автомобілізації жителів Росії, зростаюче споживання, невеликі зарплати робітників, хороша дорожня інфраструктура, податкові пільги і прагнення місцевих урядників розвинути «економіку знань».

Однак, в 2014 році перспективи вже не видаються такими радужними. Розвиток місцевої вулично-дорожньої мережі фактично зупинився. Споживання, викликане падінням реального доходу громадян, падає. Вартість робочої сили значно перевищує попередні оцінки Росстату. Додайте до цього кінець дії податкових пільг, а також дефіцит постачальників та високотехнологічних виробництв, і ми отримуємо непевне майбутнє одного з найбільших автомобільних кластерів на території Федерації.

За останні кілька років автозаводи на території Росії пройшли першу стадію локалізації виробництва (локалізація найбільших простих компонентів). Наступним кроком, за словами заступника генерального директора з прогнозування галузі та стратегії Центрального науково-дослідного автомобільного і автотранспортного інституту «НАМІ» Сергія Павленко, стане локалізація високотехнологічних компонентів. «Зараз ми підійшли до того рубежу, коли протягом 3-4 років ми повинні локалізувати високотехнологічні компоненти, що вимагатиме збільшення обсягу випуску авто на одному заводі або створення спільного виробництва для декількох підприємств», - заявив він.

Локалізація необхідна для підтримки конкурентоздатності індустрії: у 2018 році скасовуються мита на ввезення готових автомобілів. «В ідеалі весь технологічний ланцюжок від пошуку і видобутку корисних копалин до випуску фінального складного компонента, який поставляється безпосередньо на завод, повинен проходити в Росії», - переконаний генеральний директор «Ніссан Менуфакчурінг Рус» Дмитро Михайлов.

При цьому сама галузь автомобільних автокомпонентів балансує між позитивними і негативними факторами розвитку. Якщо до позитивних можна віднести обов'язок автовиробників локалізувати свою продукцію в Росії, яка, до речі, втратить свою актуальність до 2018 р., то серед негативних фахівці називають низький рівень якості вітчизняної продукції комплектуючих та компонентів і високу собівартість виробництв.

Як розповів виконавчий директор некомерційного партнерства «Об'єднання

автовиробників Росії» Ігор Коровкін, ключовим показником якості автомобільних компонентів є показник «вихід деталі з ладу». Згідно з його даними, європейські заводи вимагають 50 відмов на 1 млн. виробів. Аналогічний ж показник для російських виробництв в більшості випадків перевищує 4 тисячі відмов на 1 млн. виробів. Причиною цього, на думку експерта, є не якісна сировина та технології обробки.

Ключовим, для якості продукції, переконаний пан Михайлов, є ефективний інженерний підрозділ, який може не тільки забезпечити стабільну якість продукції, а й вести інженерні розробки по її вдосконаленню. «І тут можна сказати, що в Росії таких компаній ми практично немає», - констатує Дмитро Михайлов.

При цьому для того, щоб виробництво автокомпонентів стало вигідним, автозаводам необхідно збільшити масштаби. Показовим є якраз приклад японського концерну Nissan. Робота по залученню виробників авто компонентів, яку компанія безуспішно вела декілька років поспіль, зрушилась з мертвої точки лише після заяви компанії про збільшення обсягу виробництва в два рази - до 100 тис. автомобілів на рік.

Створення спільних підприємств, за яке виступають урядовці, на думку експертів не дасть позитивних результатів. «Виробництво автомобілів має тривалий період окупності - не менше 7-8 років, якщо ж підприємство створювати з нуля, то окупиться воно через 15-20 років. Крім того, треба розуміти, що СП не вигідно іноземним компаніям з точки зору оцінки власності, тому іноземні компанії дуже неохоче погоджуються на такий варіант», - пояснює Ігор Коровкін.

Однак, навіть за найкращих обставин вартість автомобільних компонентів, виготовлених в Росії, буде на 8-25% вищою за європейські аналоги. Проблеми з сировиною, ефективним управлінням та якістю вдасться вирішити ще дуже не скоро. «Якщо раніше ми могли створити за допомогою держави підприємства, отримати кошти на розвиток, то зараз кошти дістаються насилу. Кредити дорогі, і брати їх для підприємств, які виробляють низько технологічні комплектуючі, вкрай невигідно», - резюмує пан Коровкін.





## ЗА КРОК ДО РЕВОЛЮЦІЇ

Електромобілі змінюють вітчизняний ринок паливного ритейлу

Популярність автотранспортних засобів на альтернативному виді палива стає все більш очевидною. Світовий ринок електромобілів, які в очах покупців є флагманами «зелених» автомобільних технологій, особливо потужно розвивається там, де держава дбає про якість екології та захист навколишнього природного середовища. Наприклад, у Франції перший власник електромобіля отримує компенсацію розміром \$7,5 тис., у Данії - до €60 тис.

Сьогодні в Україні також можна купити практично будь-яку з вироблених у світі моделей електромобіля. Основними вітчизняними покупцями електромобілів є представники великого бізнесу, жителі великих міст і передмість, які купують іміджеві авто для пересування по місту.

Перший електромобіль з'явився в Україні ще в 2008 році, в Києві. Зараз вулицями великих міст країни їздить близько 300 таких автівок.

За даними [FINANCE.UA](http://FINANCE.UA) найбільшими перевагами електромобілів є, передусім, їх економічність. Так, найбільш опцядливі моделі автівок споживають в середньому 10 кВт на 100 км шляху. Враховуючи, що 1 кВт електрики стоїть у Києві 36 коп., то проїзд на відстань в 100 км буде коштувати 3,60 грн., а на місяць - близько 130 грн.

Простота та надійність в експлуатації електромобілів також можна віднести до існуючих переваг. Періодичного технічного огляду вимагає лише ходова частина. Силовий агрегат, акумулятори та навісне обладнання потребують лише спостереження і періодичних контрольних замірів. Очевидно, що вартість таких послуг в рази менша, ніж для звичайних автомобілів. Додатковим бонусом для власників електрокарів є можливість не розділяти з власниками звичайних автомобілів ризиків можливого придбання неякісного палива і масла.

Експерти стверджують, що ринок електромобілів в Україні розвивається, проте за даними Інвест газети «ринок відстає від прогнозів, зроблених три-чотири роки тому». Ринок електромобілів показує щорічний приріст в діапазоні 25-30%. Як наслідок, починає розвиватись і інфраструктура для обслуговування таких автівок від зарядки до сервісної підтримки.

Наприклад, мережі WOG та «ОККО» відкрили в столиці електроАЗС, повідомляє [AUTO-Consulting](http://AUTO-Consulting). За словами представника компанії, WOG починає освоювати суміжні ринки, щоб задовольнити бажання широкого кола своїх клієнтів. Зокрема, в планах компанії встановити по одній електрозарядній станції в кожному обласному центрі країни до 2015 року. «Всі діючі заправки поки не беруть грошей за електрику: у автомобілістів потрібно виробити звичку заїжджати для підзарядки на заправну станцію. Втім, втрачають компанії на цьому зовсім небагато: одна повна зарядка за тарифами для промислових споживачів обходиться всього в 17,5 грн.», - стверджує «Інвест газета».

На своїх станціях WOG використовує обладнання французької Schneider Electric. За даними з відкритих джерел, коштує воно всього близько €5 тис. за один комплект. Слід зауважити, що з кожним роком вартість подібних технологій знижується: остання пропозиція про будівництво «швидкої» електрозаправної точки, яке компанія ДТЕК отримала від австрійської innoLab, складала всього \$2 тис.

Гідний компроміс знайшли вчені університету штату Північна Кароліна (США). За даними порталу [Mobile Device](http://Mobile Device), вчені винайшли систему, яка не просто дозволяє електромобілям

заряджатися за бездротовою технологією, ця система робить процес максимально простим і ненав'язливим. Зарядна станція транслює електричний заряд не тільки тим машинам, які знаходяться на території станції, потужність надходить і тим електромобілям, що проїжджають мимо. Коли електромобіль опиняється в зоні дії передавача, трансляція потужності здійснюється в обсязі на 400% вище стандартного, коли електромобіль знаходився б безпосередньо на зарядній станції. Що примітно, за відсутності клієнтів система не витрачає жодного зайвого Ватта.

Аналітики «Інвест газети» пропонують свій сценарій розвитку сервісного ринку для електромобілів. Коли електромобілі стануть дійсно популярними, вони повністю змінять логіку ринку паливного ритейлу. Під електротермінали, на відміну від АЗС, не потрібно буде окремих ділянок землі - обладнати їх можна буде в будь-якій зоні паркування. Тому можливий вихід на ринок дрібних гравців, а також енерготрейдерів, які діятимуть спільно з власниками ТРЦ і паркінгів. Однак головна загроза для нинішньої структури ринку полягає в тому, що автолюбители можуть в принципі відмовитися від користування ЗС і намагатимуться заправитися від побутової електромережі.

Експерти прогнозують, що в середньостроковій перспективі ЕАЗС може окупилися за три - чотири роки при її завантаженні на 30% потужності. Основними драйверами процесу в Україні стануть корпоративні автопарки, служби таксі та громадський транспорт. Крім того, на думку експертів, активізувати розвиток цього бізнесу може прийняття нового закону про лібералізацію енергоринку.

Питання браку інфраструктури в Україні практично зняте, і розвиток ринку гальмується лише невпевненістю водіїв в окупності вкладень в електротранспорт. Сьогодні електромобілі - швидше дорога забаганка, ніж економічно обґрунтована необхідність. Для прориву на ринок електрокарів необхідні спочатку якісні прориви в акумуляторних технологіях. Батареї повинні витримувати хоча б 2000 циклів перезарядки замість нинішніх 700-1000 і не втрачати ємність при низьких температурах.



# ВИРОБНИЦТВО

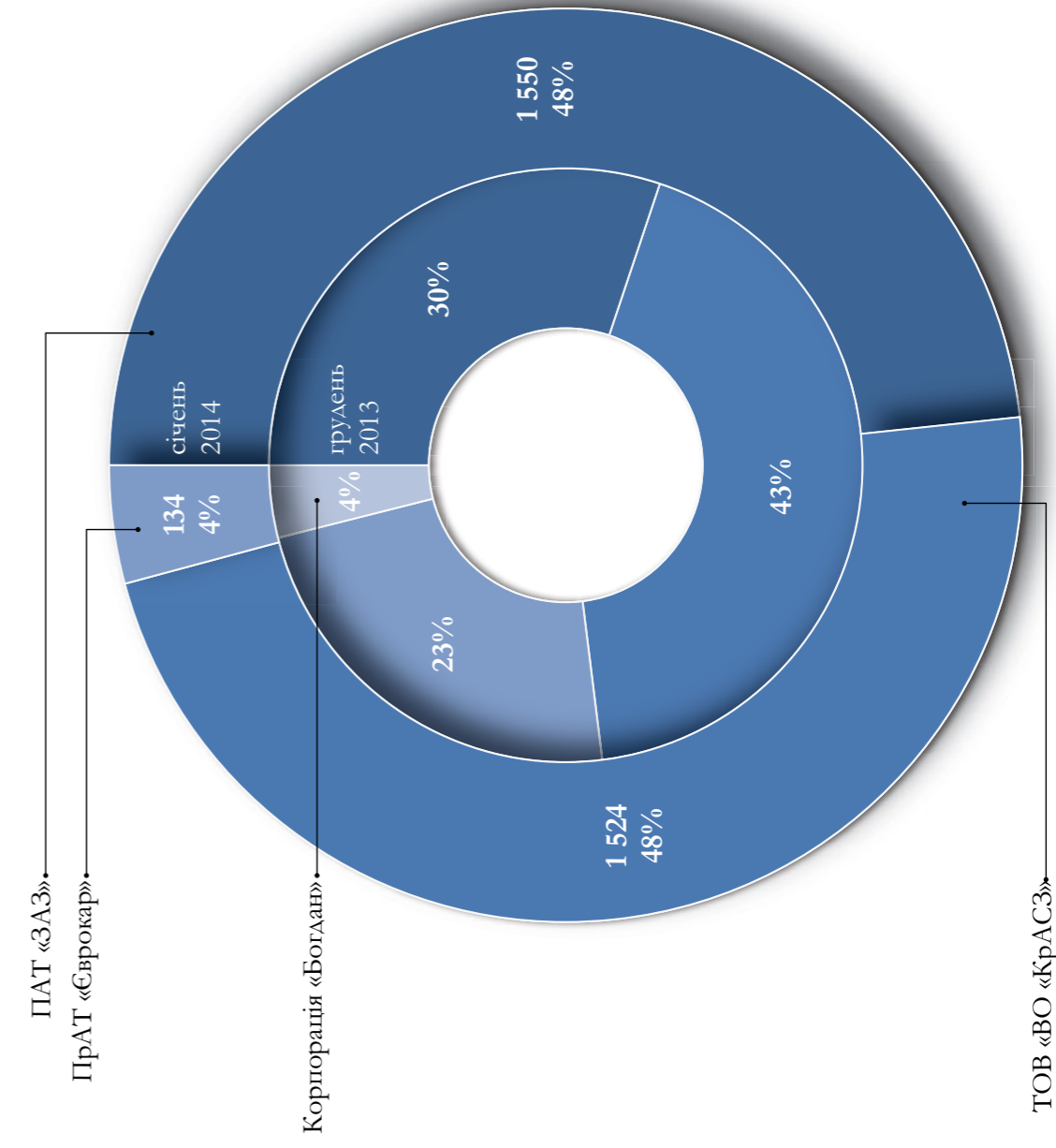
За даними асоціації «Укравтопром», в січні 2014 року в Україні вироблено 3 314 авто-транспортних засобів, що майже в 4 рази перевищує показник січня попереднього року, при цьому зростання відзначене в результатах виробництва всіх типів автотехніки.

Легкових автомобілів у січні випущено 3 тисячі 208 штук, або в 4 рази більше за показник січня-2013.

Комерційних автомобілів у січні було вироблено 60 шт. (всі марки КрАЗ). При цьому, такий результат більш ніж у 4 рази перевищує січневий показник минулого року.

Виробництво автобусів в січні становило 46 одиниць, що на 64,3% перевищує аналогічний результат 2013 року.

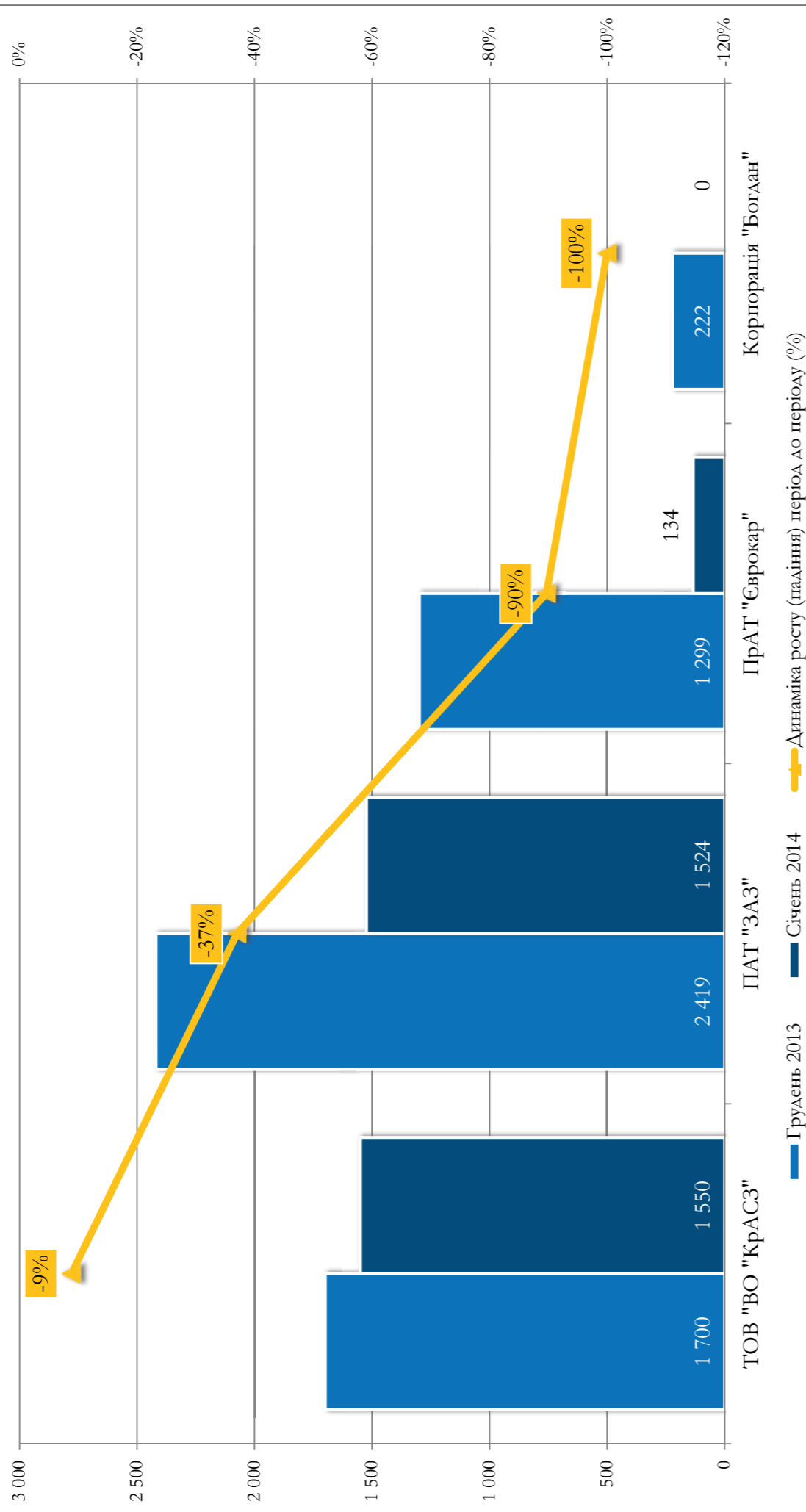
## ВИРОБНИЦТВО: ЛЕГКОВІ АВТО (у % до відповідного періоду)





## ВИРОБНИЦТВО: ЛЕГКОВІ АВТО

(Грудень 2013 до січня 2014, штук та % росту період до періоду)

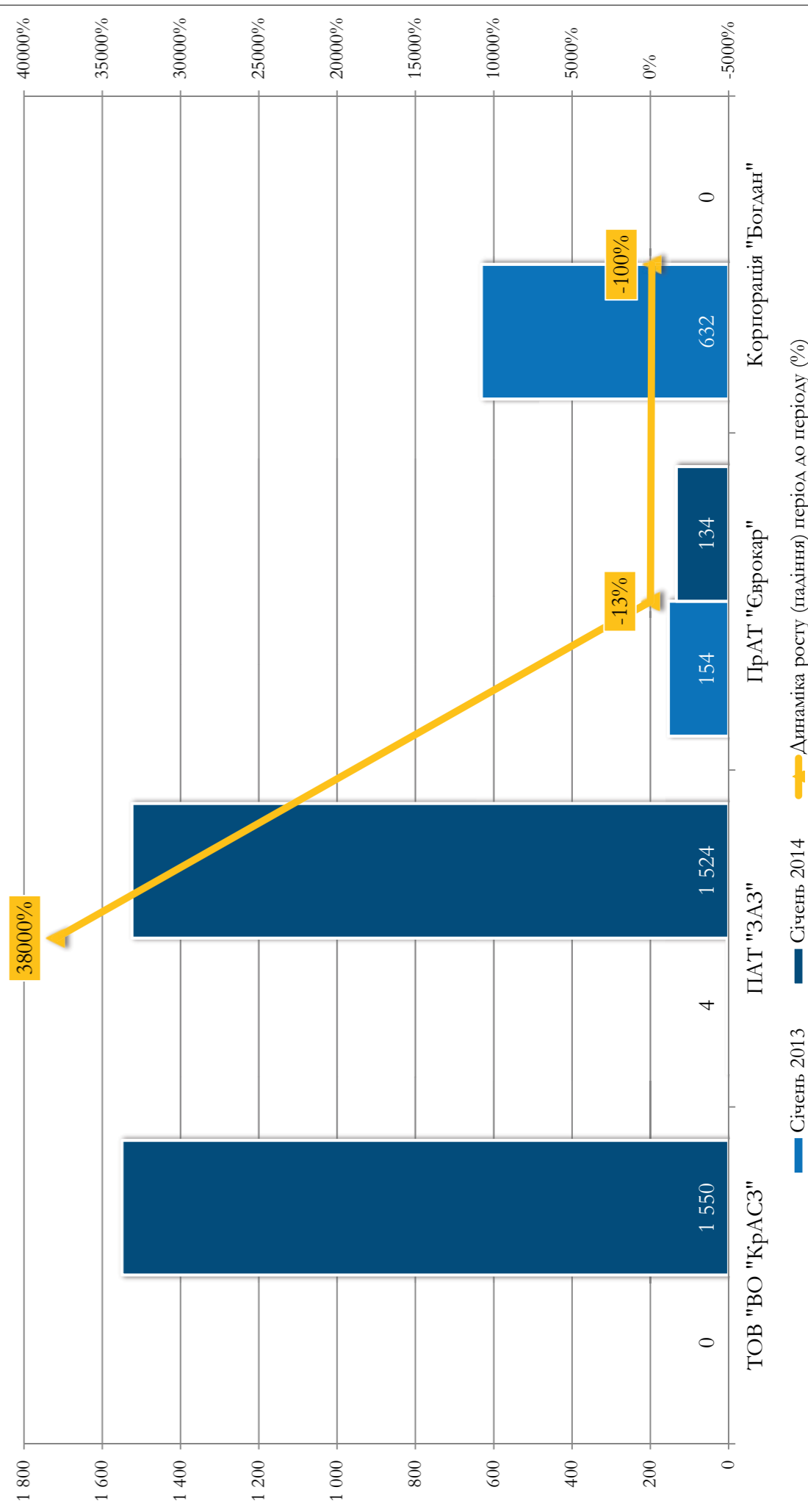


Review

№2 (9) ВІД 28.02.14

## ВИРОБНИЦТВО: ЛЕГКОВІ АВТО

(Січень 2013 до січня 2014, штук та % росту період до періоду)



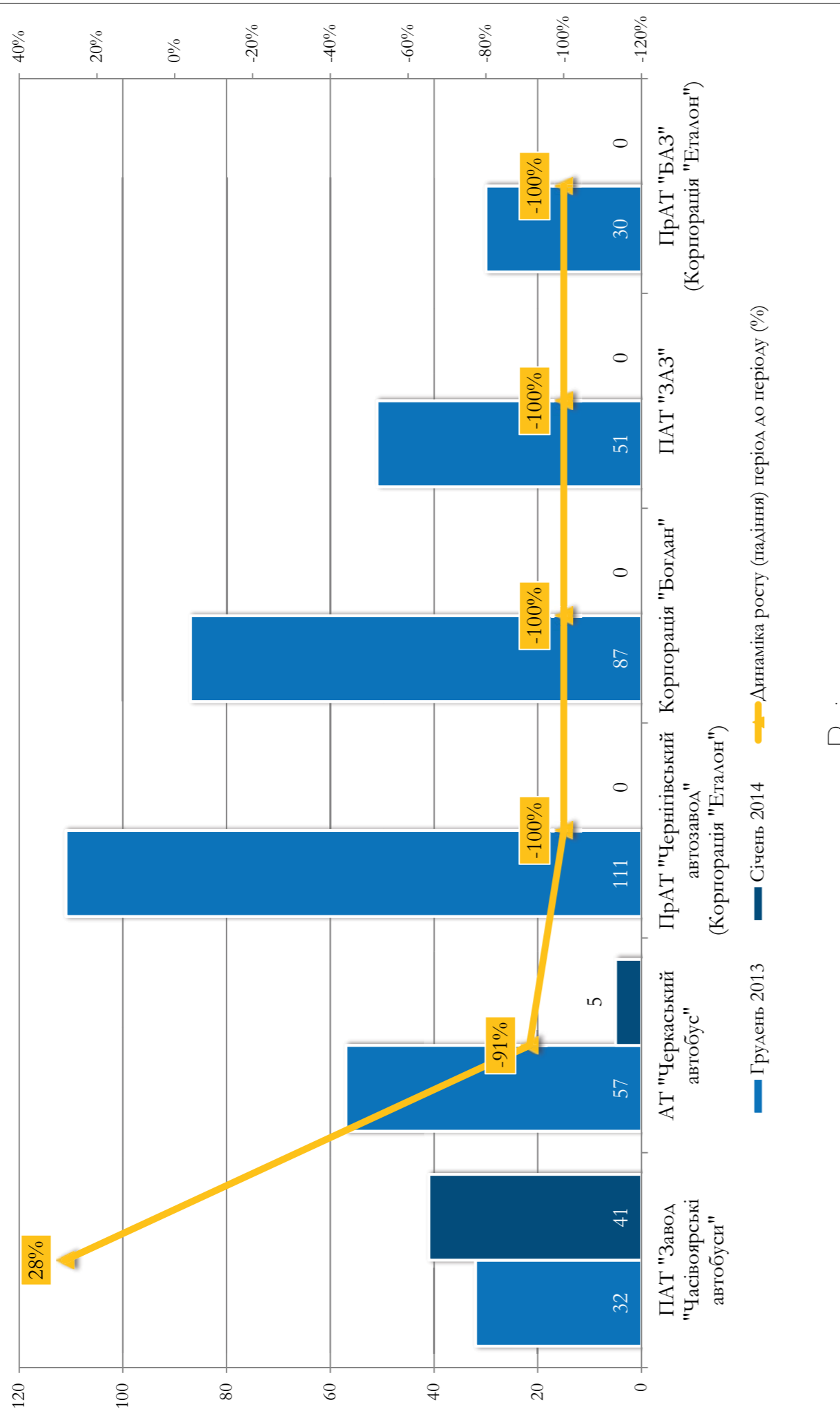
Review

№2 (9) ВІД 28.02.14



## ВИРОБНИЦТВО: АВТОБУСИ

(Грудень 2013 до січня 2014, штук та % росту період до періоду)

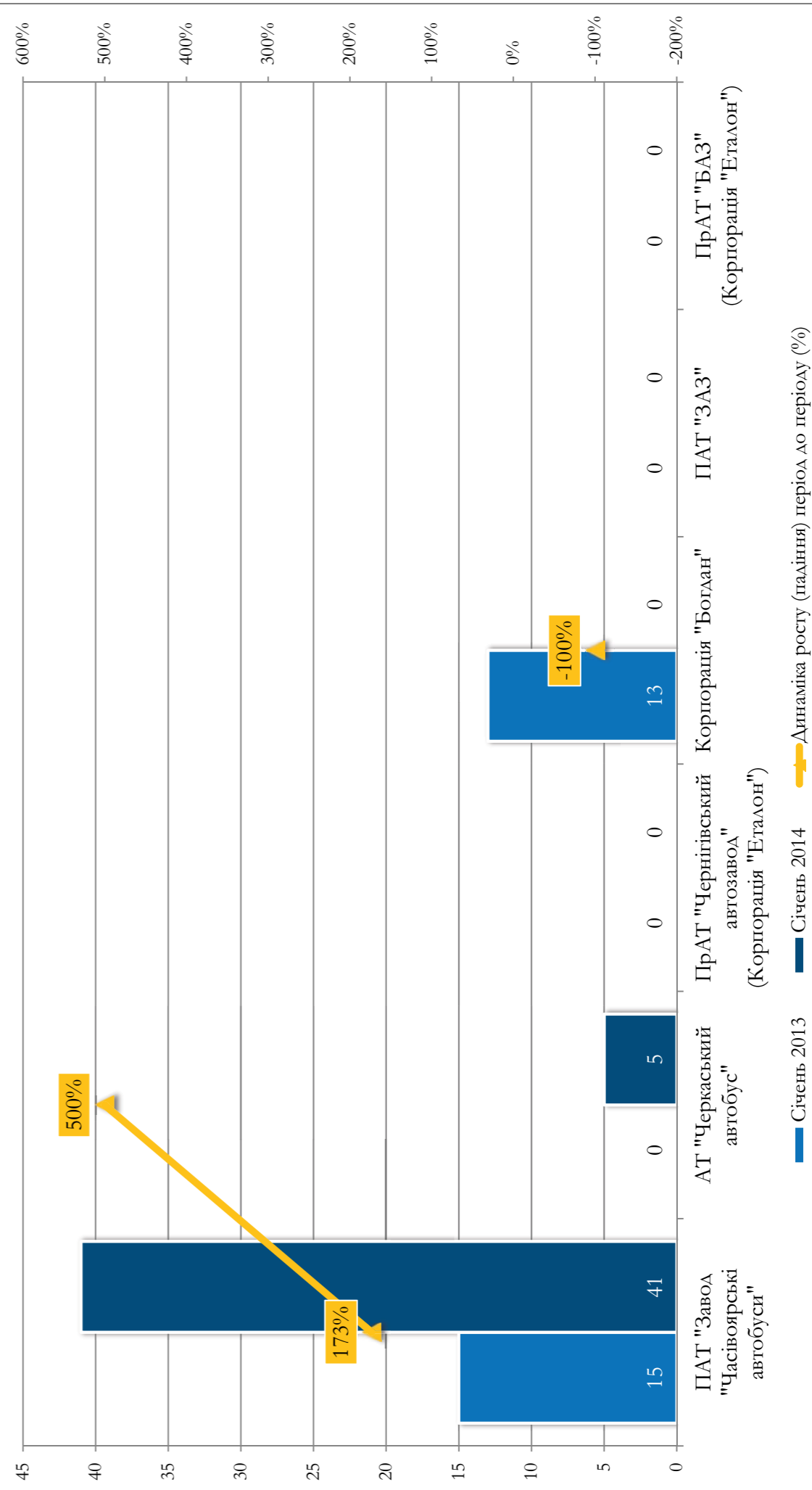


Review

№2 (9) ВІД 28.02.14

## ВИРОБНИЦТВО: АВТОБУСИ

(Січень 2013 до січня 2014, штук та % росту період до періоду)



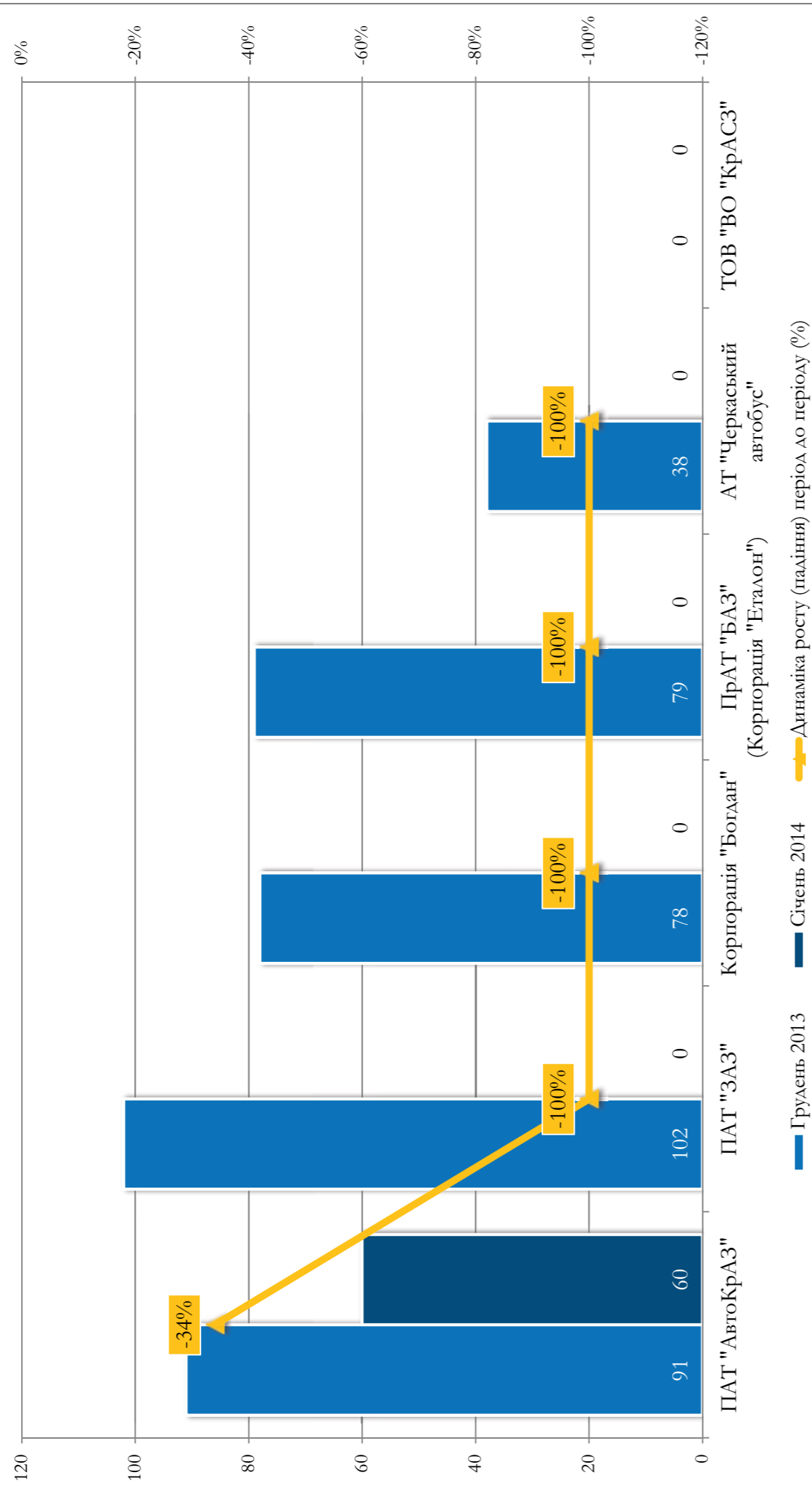
Review

№2 (9) ВІД 28.02.14



## ВИРОБНИЦТВО: ВАНТАЖНІ АВТО

(Грудень 2013 до січня 2014, пгук та % росту період до періоду)

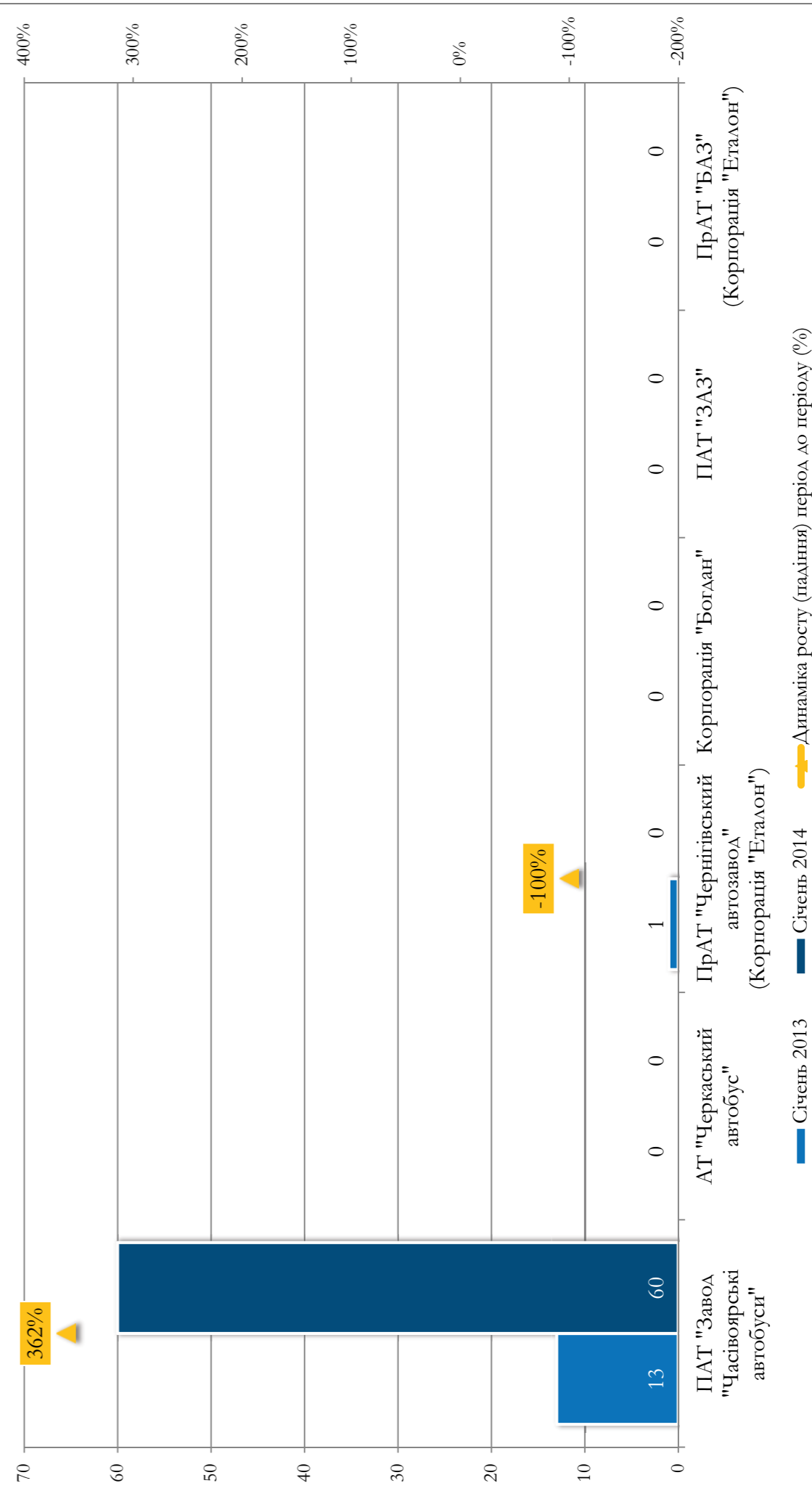


Review

№2 (9) ВІД 28.02.14

## ВИРОБНИЦТВО: ВАНТАЖНІ АВТО

(Січень 2013 до січня 2014, пгук та % росту період до періоду)



Review

№2 (9) ВІД 28.02.14



## ПРОДАЖІ

Продажі автомобілів за підсумками січня збільшилися на 4,3% - до 10,95 тисячі одиниць, повідомляє у вівторок, 4 лютого, AUTO-Consulting.

Причому лідером січня стала компанія Geely, якій вдалося зайняти 12,4% українського ринку, продавши 1,356 тисячі автомобілів.

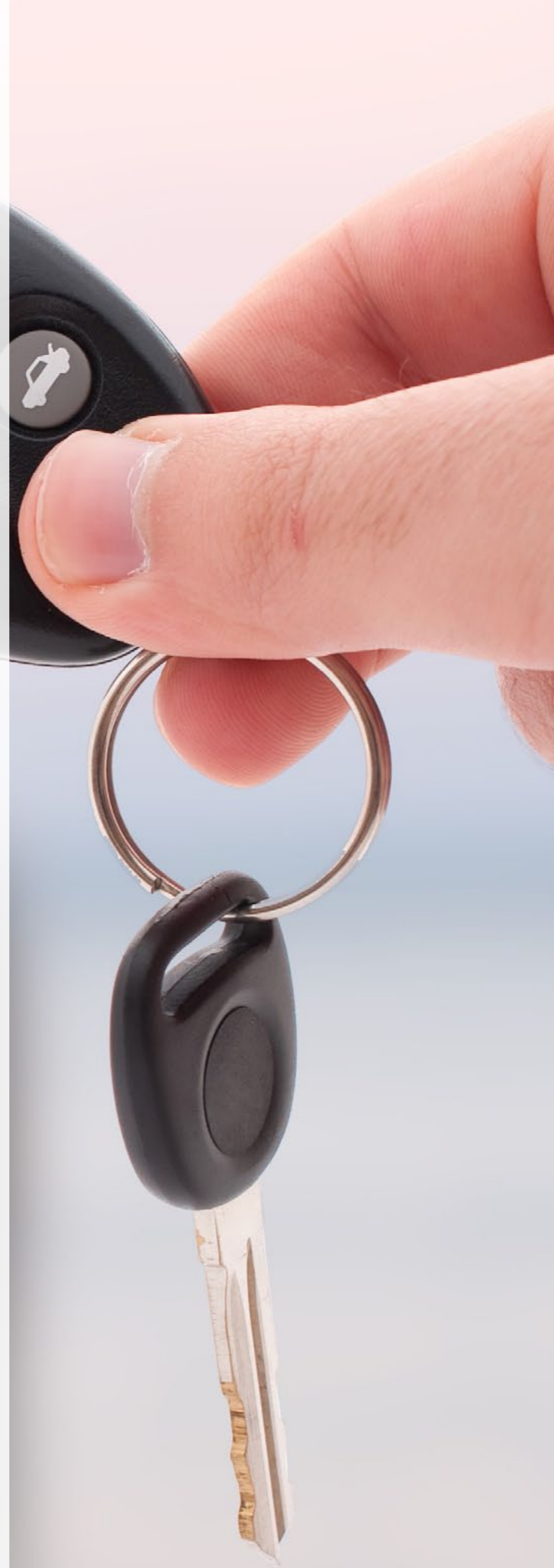
На другому місці у січні опинилася Toyota з результатом 1,253 тисячі проданих автомобілів і часткою ринку 11,44%.

ЗАЗ у січні поліпшив свої показники порівняно із січнем минулого року на 17,81% - до 860 проданих автомобілів. Частка ринку ЗАЗу склала у січні 7,85%.

Продажі автомобілів Ford у січні зросли на 75% - до 826 автомобілів, що забезпечило цьому бренду четверте місце.

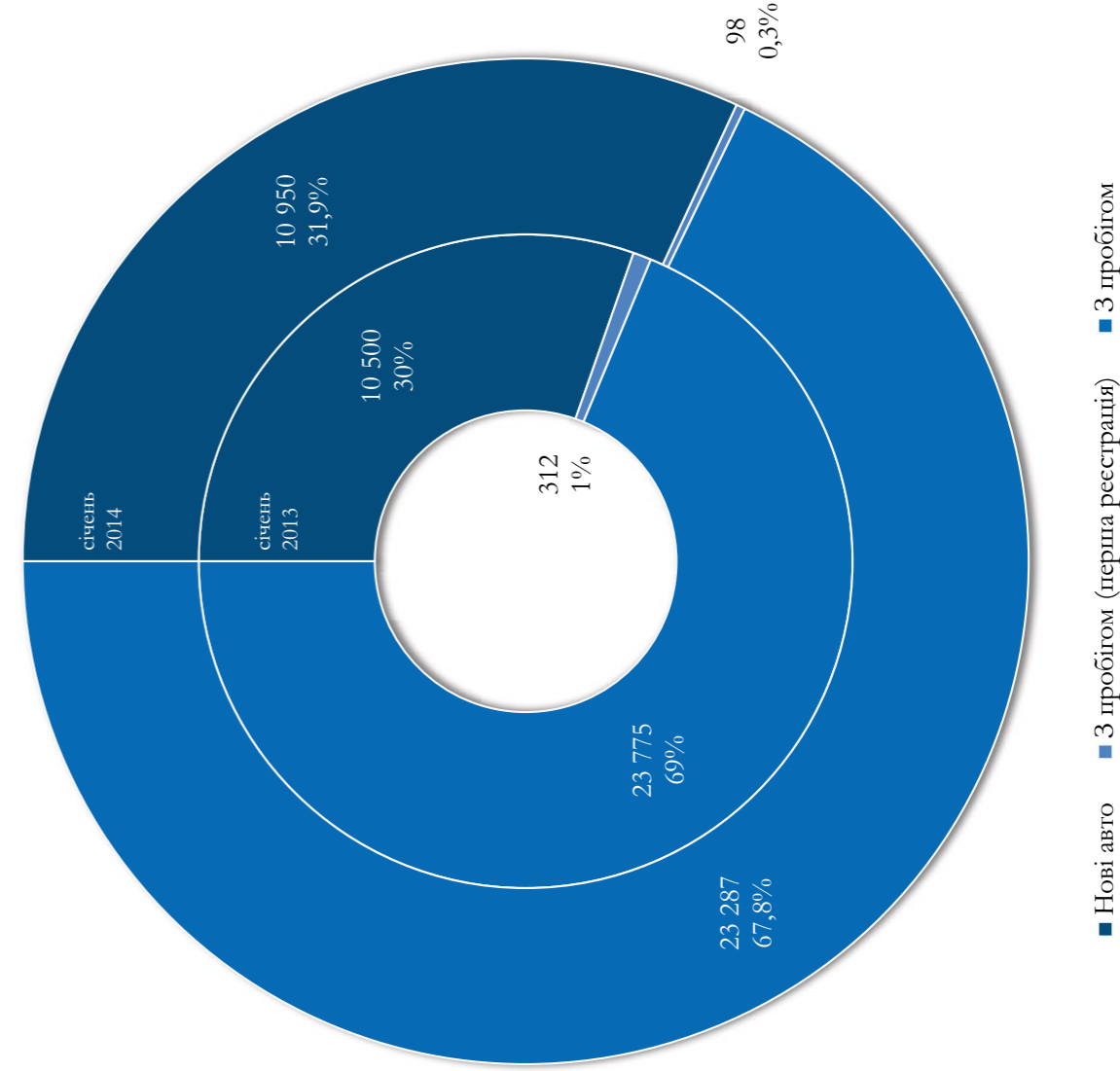
Корейські бренди Kia та Hyundai зайняли у січні відповідно п'яте та шосте місця, продавши 651 і 587 автомобілів.

Також суттєво наростила свій вплив Skoda, у якої вже майже 6% українського ринку і шосте місце у рейтингу продажів січня.



## ПРОДАЖІ: СТРУКТУРА РИНКУ

(Січень 2014 та січень 2013, штук та %)

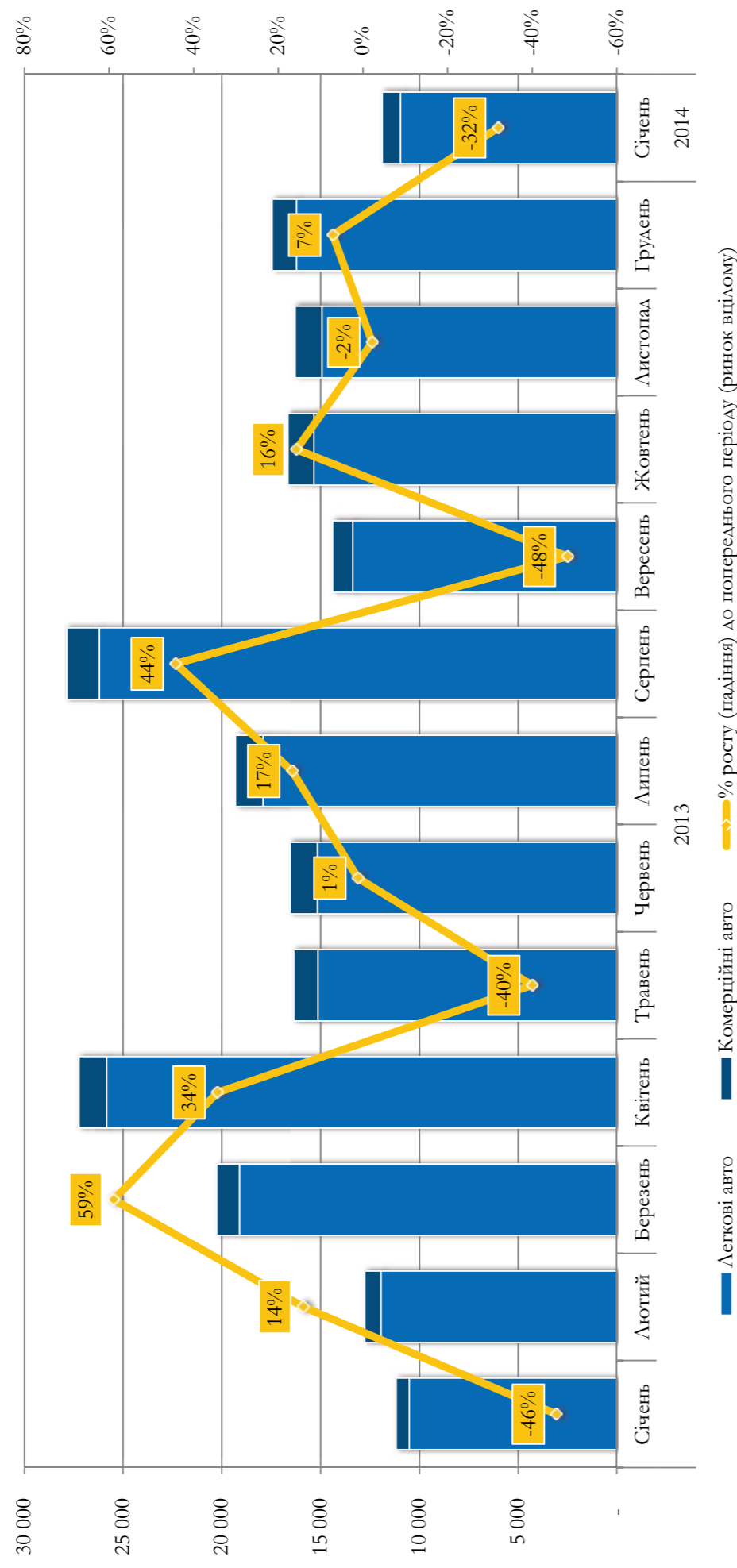


■ Нові авто ■ 3 пробігом (перша реєстрація) ■ 3 пробігом



## ПРОДАЖІ: ДИНАМІКА РИНКУ

(Січень 2013 - січень 2014, % росту місяць до місяця)

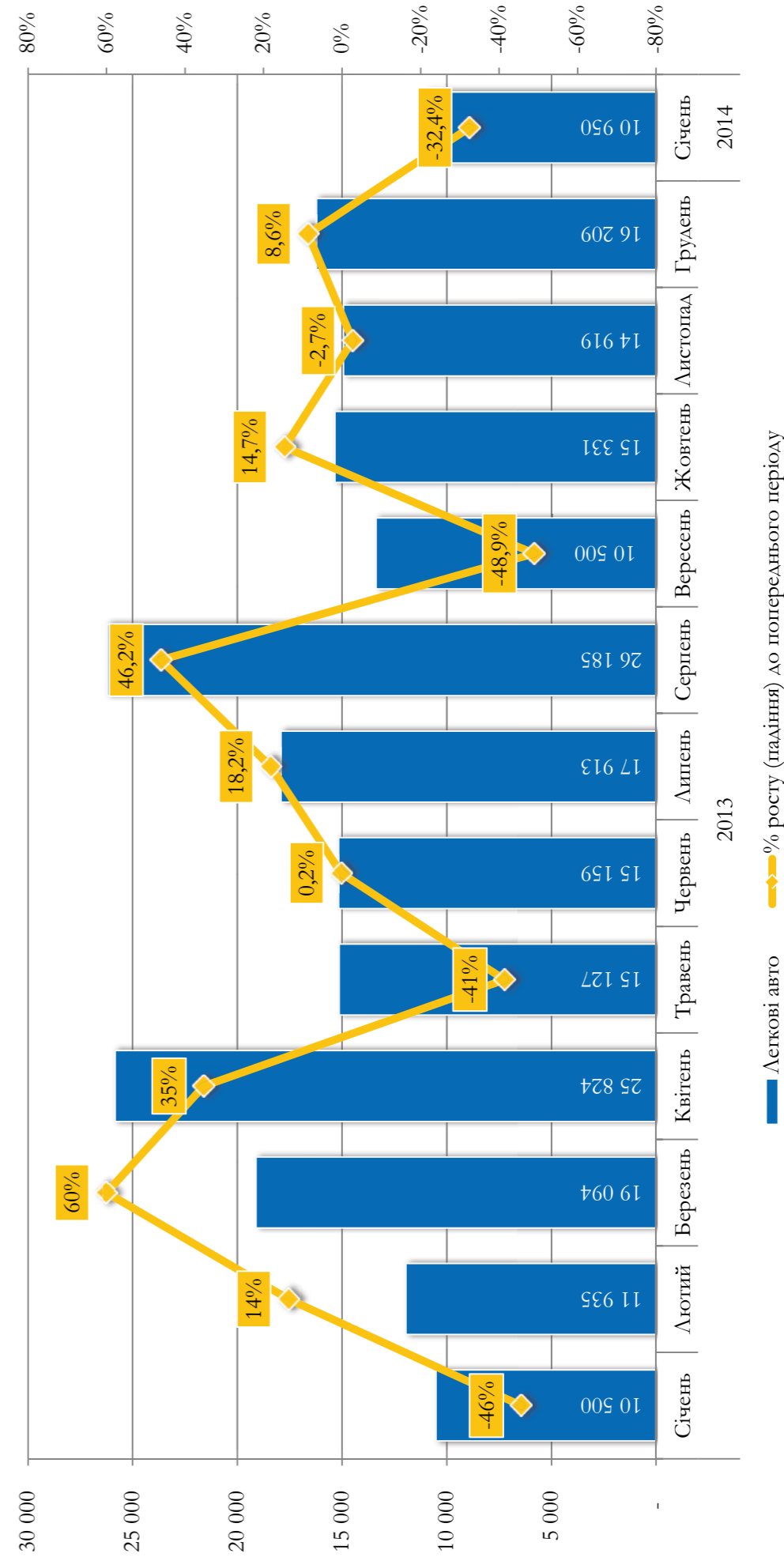


Review

№2 (9) ВІД 28.02.14

## ПРОДАЖІ: ЛЕГКОВІ АВТО

(Січень 2013 - січень 2014, птук та % росту місяць до місяця)



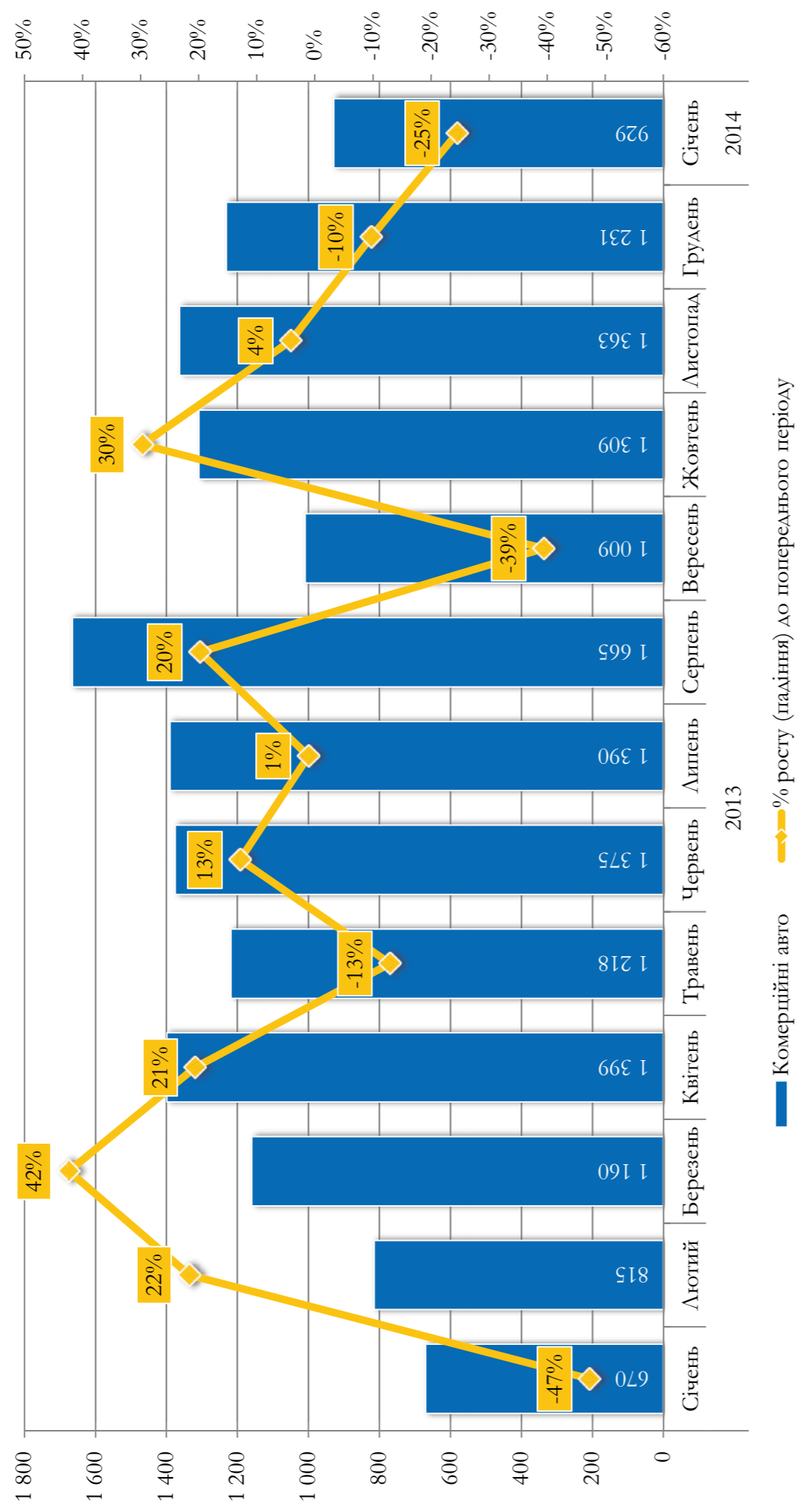
Review

№2 (9) ВІД 28.02.14



## ПРОДАЖІ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО

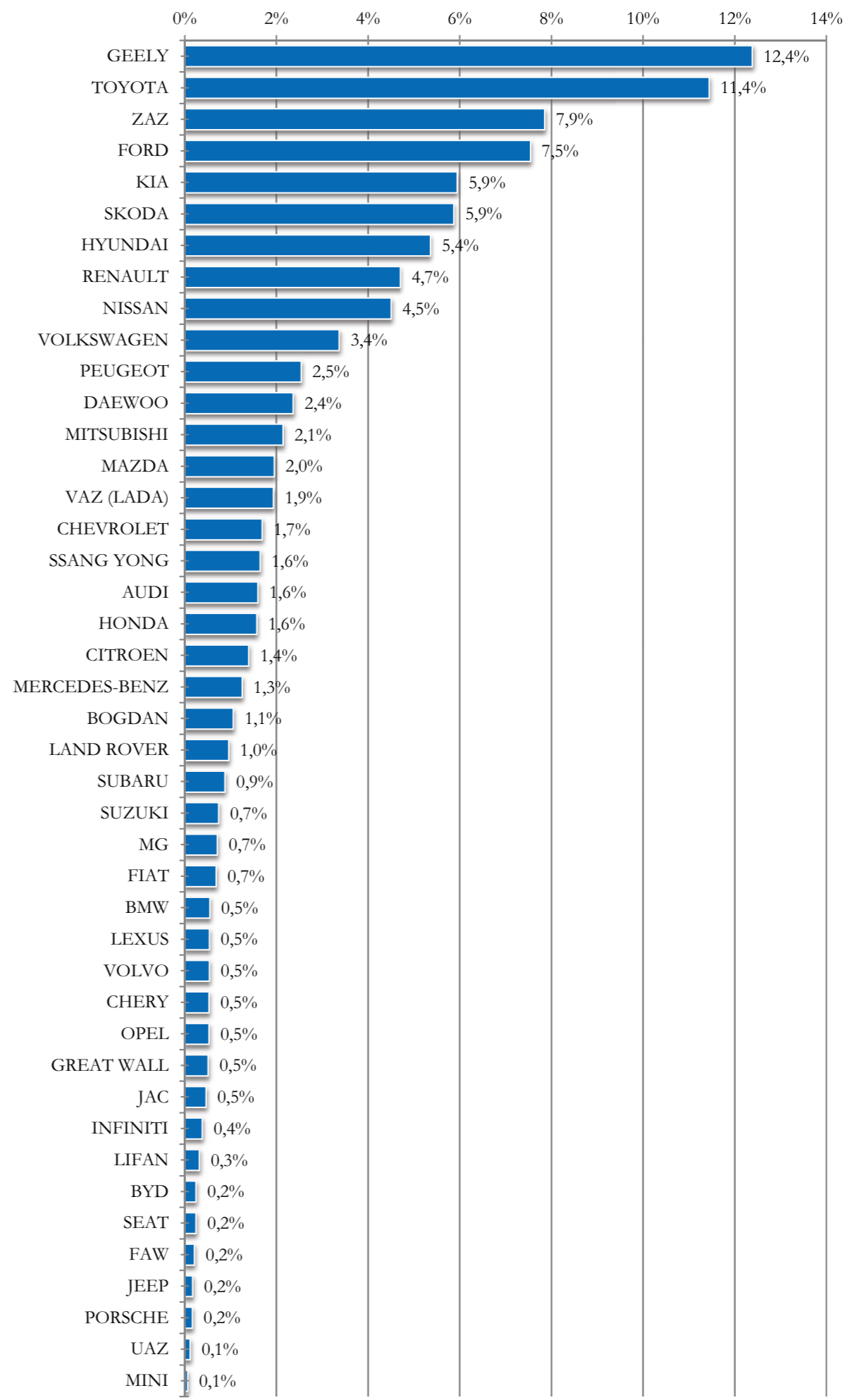
(Січень 2013 - січень 2014, шукат % росту місяць до місяця)



Review №2 (9) ВІА 28.02.14

## РЕЙТИНГ БРЕНДАВ: ЛЕГКОВІ АВТО

(Січень 2014, % ринку)



Review №2 (9) ВІА 28.02.14

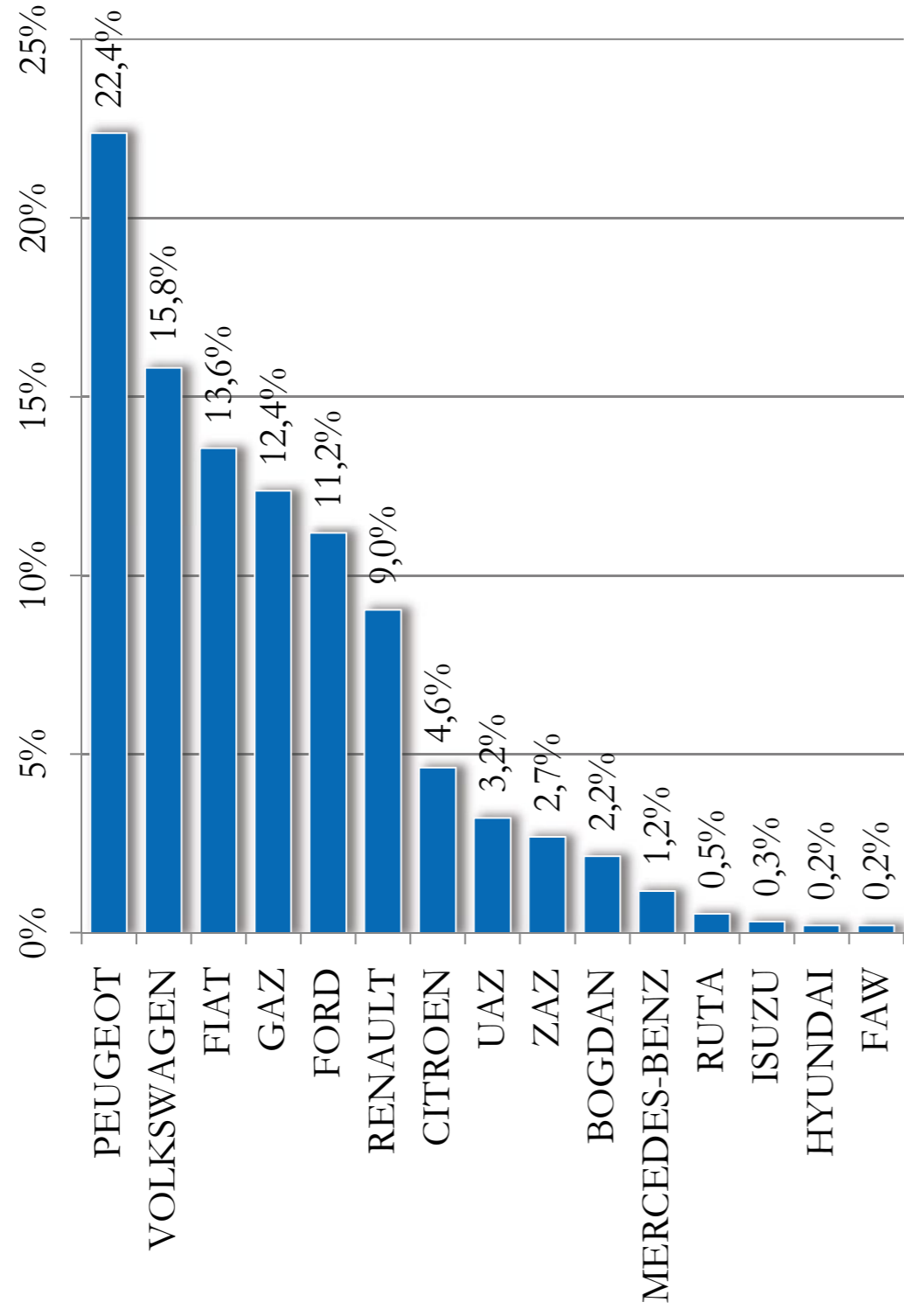






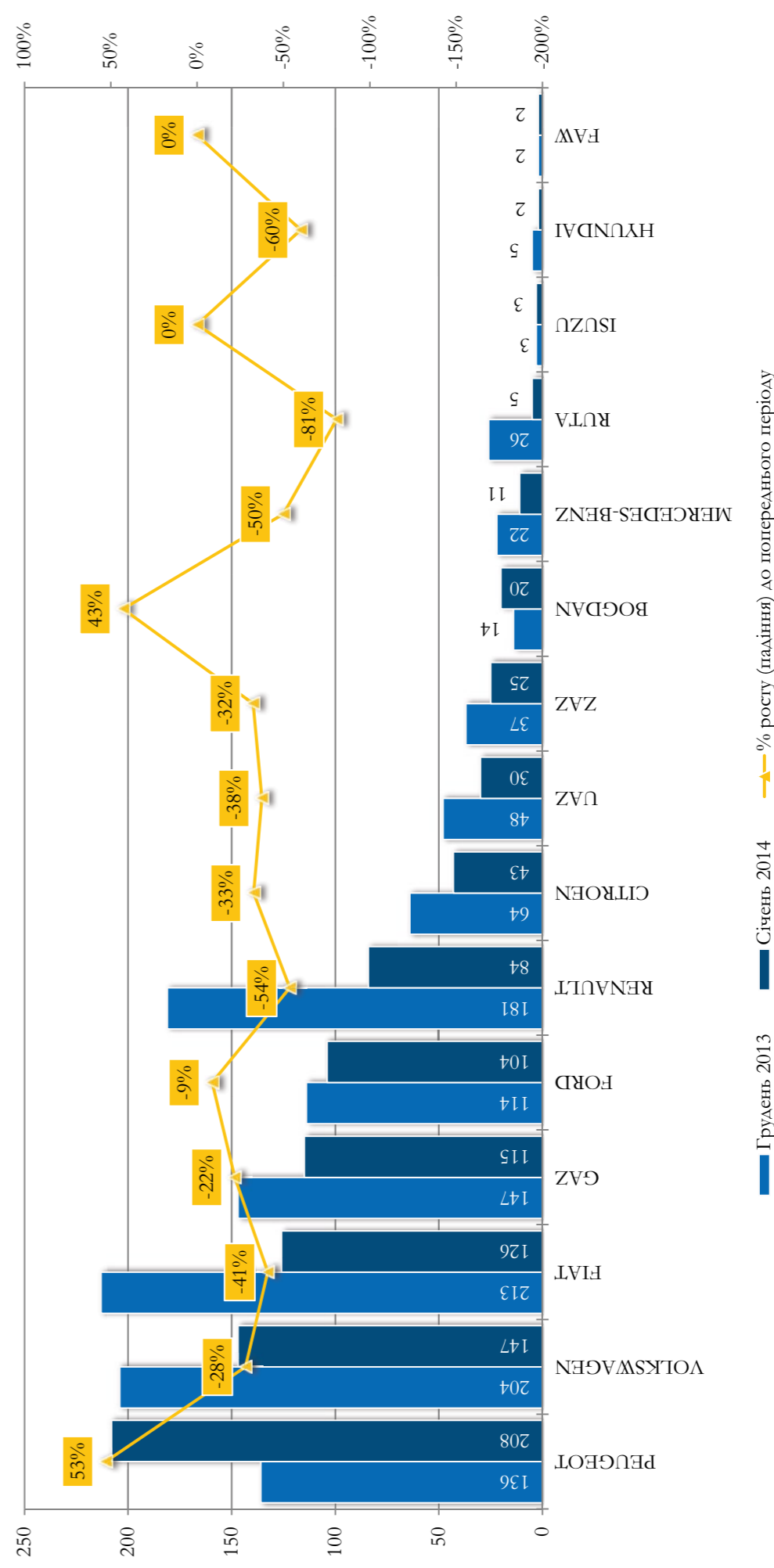
## РЕЙТИНГ БРЕНДІВ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО

(Січень 2014, % ринку)



## ПРОДАЖІ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО

(Грудень 2013 до січня 2014, птук та % росту період до періоду)





# ПРОДАЖІ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО

(Січень 2013 до січня 2014, штук та % росту період до періоду)

