№5 (34) ВІД 25.05.16

ФЕДЕРАЦІЯ РОБОТОДАВЦІВ
АВТОМОБІЛЬНОЇ ГАЛУЗІ

Review

AUTOMOTIVE INDUSTRY

ГВИНТИК СВІТОВОГО АВТОПРОМУ

Які нові комплектуючі почнуть випускати українці для світового автопрому?

РУХ ВГОРУ

Ринок автомобілів в Європі показує стабільний ріст.

ЕКОСТИМУЛИ

Як різні країни стимулюють ринок електрокарів?

ШЛЯХ ДО НОВОЇ ЕКОНОМІКИ

Чому в Україні бояться відроджувати СЕЗ?

КРОК ДО ЕКОЛОГІЧНОЇ КАТАСТРОФИ

Ще раз про наслідки законопроекту №3251

РОЗПОВСЮДЖУЄТЬСЯ БЕЗКОШТОВНО

ФЕДЕРАЦІЯ РОБОТОДАВЦІВ
АВТОМОБІЛЬНОЇ ГАЛУЗІ

Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

№5 (34) від 25.05.16

Офіційне видання Федерації роботодавців автомобільної галузі України

Редактори:
Чепіжко О.С.
Каратаєва А.С.
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.

Фото на титульній сторінці: u-news.com.ua

ЗАМІСТЬ ПЕРЕДМОВИ

Вітчизняна автомобільна галузь, або те що від неї залишилось, відчайдушно бореться за життя. Все ще… І хоча, на перший погляд, в контексті продажів ситуація нібито потроху йде вгору, про що свідчить поступовий ріст продажів нових авто, що триває всі чотири місяці з початку року, однак, статистика – річ безкомпромісна. І, враховуючи антирекордні цифри минулого року, варто все ж залишатися реалістами.

Очевидна скрутна ситуація склалася у автовиробників. У квітні легкові автомобілі випускав тільки завод «Єврокар», автобуси – «Черкаський автобус», вантажівки – «АвтоКрАЗ». Але один, як-то кажуть, у полі не воїн. Питання «бути, чи не бути» вже стало риторичним...

А у цей час європейський авторинок навпаки, не лише оправився від кризи, але й повернувся до показників 2008 року. Продажі автомобілів незмінно зростають вже майже три роки поспіль, і перші чотири місяці завершилися з показником росту 8,5%.

Попри все, є радісні новини і для нашої країни. Україна стає привабливою платформою для виробництва автомобільних комплектуючих. Низькі заробітні плати та близькість до автовиробників Європи – гарні стимули для інвесторів, навіть з урахуванням складної економічної ситуації. І у найближчі кілька років ряд підприємств, що працюють на світовий автопром, поповниться новими заводами.

Маємо надію, що ці перші промені сонця стануть початком «весни» і відновлять довіру до країни. Тим часом, сподіваємося на гарні новини, тепер вже не без надії.

103,7%

ІНДЕКС ПРОМИСЛОВОЇ ПРОДУКЦІЇ*

114,5%

ЦІНА ВИРОБНИКІВ ПРОМИСЛОВОЇ ПРОДУКЦІЇ*

102,5%

ОБОРОТ РОЗДРІБНОЇ ТОРГІВЛІ*

* За січень-квітень 2016 до січня-квітня 2015 року, Держстат

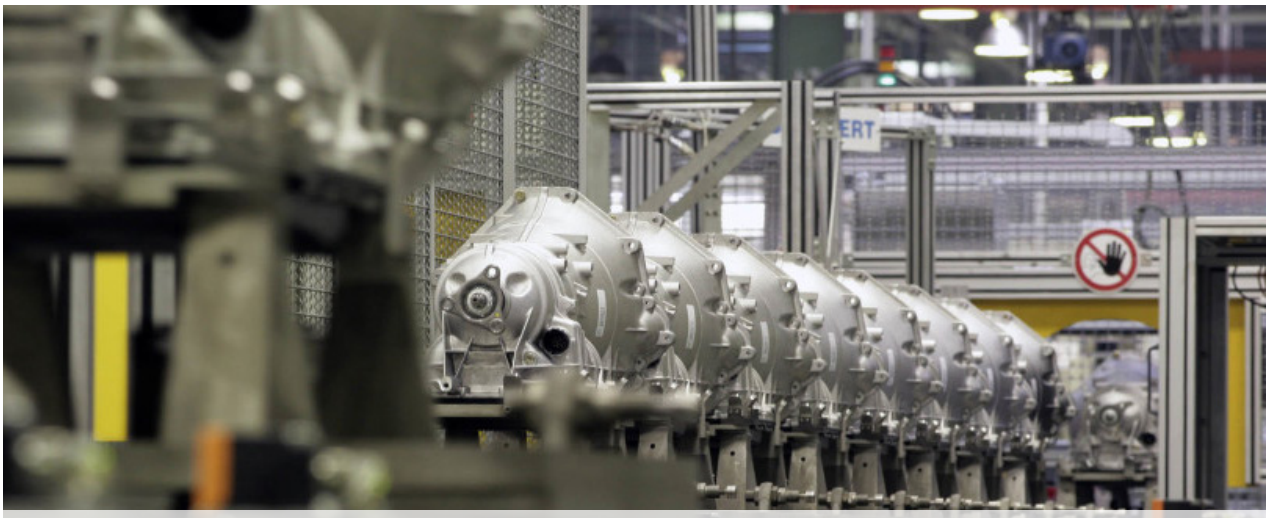


фото: lyser.com.ua

ГВИНТИК СВІТОВОГО АВТОПРОМУ

Які нові комплектуючі почнуть випускати українці для світового автопрому?

Україна стає привабливою країною для виробників автомобільних комплектуючих. У країні вже працює близько 20 підприємств, що випускають продукцію для автовиробників Європи. А в найближчі кілька років в країні з'явиться ще три нових великих заводу. Два підприємства будуть виробляти кабельні мережі для автомобілів. Третій завод – автомобільні чохли, повідомляє CarDiagram.

Один з проектів фактично вже запущений. У квітні японська компанія Fujikura офіційно відкрила в Львівській області завод з виробництва автомобільної проводки. На першому етапі на підприємстві буде працювати 300 чоловік. Але з часом, коли виробництво вийде на повну потужність, чисельність співробітників збільшиться в 10 разів – до 3 000 чоловік.

«Ми очікуємо, що до кінця 2016 року товарообіг підприємства складе до 40 млн євро. А в 2017-му - до 70 млн євро. Якщо ж бізнес буде добре розвиватися, ми розширимо наші виробничі потужності», – таку заяву ще в 2015 році зробив Ічіро Камада, виконавчий директор Fujikura в Європі.

Ще одна компанія, яка запускає виробництво кабельних мереж для автомобілів в Україні, – німецька Leoni. Її завод буде перебувати в сусідній Івано-Франківській області – в місті Коломия.

«Leoni AG дасть 8150 нових робочих місць. Це величезна подія для України та найбільша інвестиція в історії нашої області», – сказав Дмитро Романюк, глава департаменту євроінтеграції та розвитку туризму Івано-Франківської облдержадміністрації.

За його інформацією, завод побудують 2017 року. На першому етапі інвестиції будуть 15 млн євро.

Компанія Leoni AG вже створила 6 тис. робочих місць у Львівській області. Їхній завод працює у селі Нежухів Стрийського району Львівської області з 2003 року. Він виробляє електричні кабельні мережі для авто.

Облюбувала Львівську область ще одна німецька компанія – Bader, яка спеціалізується на пошитті автомобільних чохлів. У німців вже є один завод в Городку, невеликому місті, який знаходиться в 25 кілометрах від Львова. І в ІІ кварталі 2016 року ці фірми планують відкрити другий, який також буде шити чохли для іменитих європейських брендів – Volkswagen, Audi та ін.

У березні 2016 році Делегація німецької економіки оприлюднила плани щодо розширення присутності німецького автомобільного бізнесу в Західній Україні. Німецькі постачальники деталей для автомобільної промисловості заявили, що планують створити 9-10 тисяч нових робочих місць. При цьому бізнесмени уточнили, що на виробничих майданчиках в західному регіоні України вже працюють близько 25 000 чоловік.

Делегація також повідомила про «значне зростання» кількості німецьких компаній в Україні – з березня 2013 року, ще до початку конфлікту на Донбасі. Відтоді присутність економіки Німеччини в Україні зросла на 5,1 відсотка, а кількість юридичних осіб з німецькою участю – на шість відсотків. За статистикою організації, експорт з Німеччини до України у 2015 році значно впав – на 18,4 відсотка у порівнянні з 2014 роком, проте в січні поточного року вперше за 32 місяці показав зростання – на 11,8 відсотка.

Польська компанія Groclin також перенесе виробництво в Україну. Groclin, польський виробник оббивки для таких автомобілів, як Porsche і BMW, переносить велику частину виробництва з Польщі в Україну, повідомляє Gazeta Wyborcza.

«У майбутньому велику частину продукції вироблятимуть в Україні. У 2017 році десь 60% наших товарів ми будемо випускати на українських підприємствах», – каже генеральний директор Groclin Андре Герстнера.

Виробництво переноситься в Ужгород. У компанії вже є в Закарпатті виробничий майданчик. Його планують розширити. Також Groclin належить завод у Долині – невеликому містечку в Івано-Франківській області.

Головна причина, по якій поляки зважилися на переїзд – оплата праці. В Україні приблизно у два рази нижчі зарплати, ніж у Польщі.

105,1%

Індекс споживчих цін у квітні 2016 року порівняно з попереднім місяцем становив 103,5%.

Основним фактором, що вплинув на загальний показник інфляції у квітні, стало підвищення тарифів на природний газ. Це призвело до зростання комунальних тарифів у цілому на 20,1%.

В цілому за чотири місяці цього року споживчі ціни в Україні зрос-

99,3%

ВВП у І кварталі 2016 року порівняно з попереднім кварталом (з урахуванням сезонного фактору) становив 99,3%.

Порівняно з І кварталом 2015 року ВВП зріс на 0,1%, тоді як роком раніше падіння склало 17%

37,5%

Міжнародні резерви України станом на 1 травня 2016 року становили 13,241 млрд доларів в еквіваленті.

Після скорочення обсягу резервів у березні, протягом квітня їх обсяг зріс на 4,1% або 519,5 млн дол, майже повернувшись до рівня, досягнутого на початок 2016 року.

За останні 12 місяців резерви зросли на 37,5%.

РУХ ВГОРУ

Ринок автомобілів в Європі показує стабільний ріст.

фото: ap-st.ru

Продажі нових автомобілів в ЄС у квітні 2016 року підскочили на 9,1%, зростання триває вже 32 місяці поспіль. Число зареєстрованих нових автомобілів за січень-квітень збільшилося на 8,5% порівняно з тим же періодом 2015 року.

При цьому частка ринку, яку займає лідер європейського автопрому Volkswagen AG, скоротилася в перші чотири місяці до 23,9% – мінімуму для цього періоду з 2011 року. У квітні Volkswagen контролював 25,4% ринку.

Як йдеться в повідомленні Європейської асоціації виробників автомобілів (ACEA), минулого місяця в 27 країнах Європейського союзу (без урахування Мальти, дані з якої відсутні) було зареєстровано 1,27 млн нових машин проти 1,17 млн роком раніше.

Максимальне зростання обсягів реалізації автомобілів минулого місяця було відзначене на Кіпрі (+75,2%), в Хорватії (+27,2%) та Греції (+24,8%). З усіх європейських країн зниження було зафіксовано лише у Швейцарії (-1%).

Сукупні продажі компанії Volkswagen Group в ЄС зросли у квітні на 5,4%, до 321,29 тис. машин, при цьому кількість реєстрацій автомобілів власне бренду Volkswagen збільшилася на 2,7%. Продажі Audi зросли на 10,3%, Skoda – на 2%, Porsche – на 13,4%.

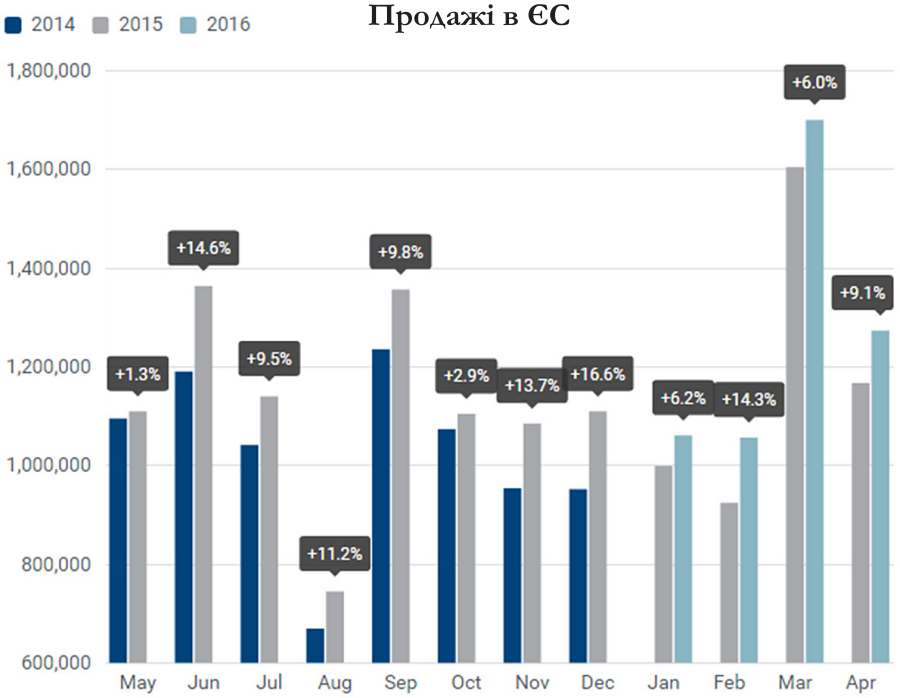
Французька PSA Group збільшила продажі на 6,2%, до 133,5 тис., але знизила частку ринку до 10,5% до 10,8% у квітні 2015 року. Продажі автомобілів Peugeot зросли на 7,5%, Citroen – на 7,1%.

Обсяги реалізації автомобілів Renault підвищилися на 5,1%, частка французького автовиробника на ринку ЄС знизилася до 10,3% з 10,7% роком раніше.

Продажі Ford збільшилися минулого місяця на 4%, Opel Group – на 6,8%, FCA Group – на 14,3%.

Японські автовиробники Toyota Group і Mazda збільшили продажі відповідно на 11,8% і 28%, тоді як продажі Nissan зросли лише на 1,2%.

Продажі в ЄС



ЕКОСТИМУЛИ

Як різні країни стимулюють ринок електрокарів?

Якщо в 2009 році продажі електромобілів обчислювалися лише тисячами одиниць в усьому світі, то за останні кілька років значно зросли, досягнувши 540 000 шт. в 2015 році. Звичайно, в порівнянні з десятками мільйонів транспортних засобів, що щорічно надходять на ринок, частка електромобілів як і раніше незначна, але, як показують останні дослідження, в окремих регіонах частка продажів електромобілів стає все більш вагомою.

Розглянемо, як уряд стимулює ринок електромобілів у країнах, що перебувають на лідерських позиція у цьому напрямі.

Норвегія: низка преференцій

Незважаючи на те, що Норвегія є одним із найбільших постачальників енергоресурсів до Європи (експортуючи не лише газ, а також електроенергію та нафту), ціни на бензин у цій країні досить високі.

Так влада стимулює перехід громадян на автомобілі з альтернативними джерелами живлення.

З цією метою у 2008 році запроваджено програму, відповідно до якої електромобілям було надано низку преференцій на державному рівні: покупцям не потрібно сплачувати ПДВ та дорожній збір, дозволено їздити виділеними смугами руху.

Більш того, електромобілі безкоштовно пересуваються платними дорогами, мостами, тунелями та переправляються поромами. Для них безкоштовні також муніципальні парковки і заряджання батарей.

Програма встановлювала амбітну мету – продати 50 тис. електромобілів до 2017 року. Однак цю позначку було взято ще в квітні 2015 року.

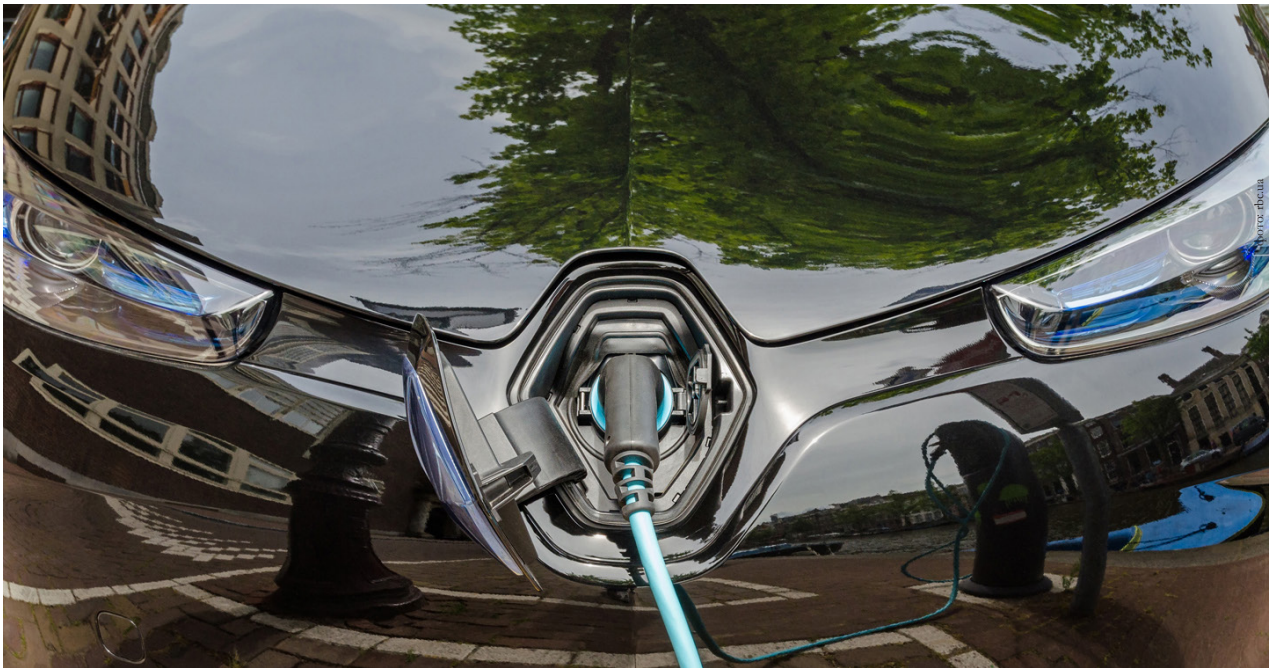
Тому зараз держава надала право муніципалітетам самостійно визначатися щодо збереження тих чи інших преференцій для власників електромобілів.

Франція: конверсійна премія

Французи отримуватимуть від держави компенсацію в розмірі 10 тис. євро за перехід на «зелений» транспорт, за умови, що користувач віддасть натомість свою бензинову машину. Уряд Франції вирішив виділяти субсидії власникам застарілих транспортних засобів з ДВС (з віком 13 років і більше), які вирішили перейти на гібридні або повністю електричні автомобілі.

Ініціатива виходить від Міністерства екології, сталого розвитку та енергетики, а її метою є виведення з обігу застарілих машин, що є джерелом викидів забруднюючих газів в атмосферу, на який припадає велика частка в процентному відношенні.

Стимул французького уряду отримав назву «конверсійна премія» і доступний кожному громадянину країни, який побажає «проапгрейдить» до еко-дружнього автомобіля.



Розмір допомоги буде залежати від типу транспортного засобу. Так, якщо старе авто буде замінено на нове, яке відповідає специфікаціям Euro 6 (викиди CO2 не перевищують 110 г / км), то власник отримає 500 євро. Якщо господар машини «оновиться» до гібрида (або підключається гібрида), то розмір компенсації складе 6,5 тис. євро. А ось у разі переходу на повноцінний електромобіль, власник отримає бонус у розмірі 10 тис. євро.

Нагадаємо, раніше ми повідомляли, що міністр екології Франції Сеголен Руаяль виступила також ініціатором конкурсу, який повинен посприяти швидшому переходу республіки на екологічний транспорт: влада запустила тендер для автовиробників, які будуть намагатися побудувати народний електромобіль за ціною не вище 7 тис. євро.

Німеччина: грошові премії

З метою збільшення продажів електромобілів уряд Німеччини стимулюватиме покупців, виплачуючи їм премію під час купівлі.

Уряд Німеччини ухвалив рішення про преміюваня купівлі електромобілів та гібридних автомобілів. Необхідні кошти надаватимуться з бюджету ФРН та автомобільною індустрією.

Заявки на отримання премії громадяни вже незабаром зможуть подавати в режимі онлайн до відповідального за це Федерального відомства економіки та експортного контролю Німеччини (BAFA). Програма преміювання триватиме до 30 червня 2019 року.

Відтепер споживачі в Німеччині можуть розраховувати на:

– субсидію в розмірі €4000 для повністю електричних авто і €3000 для гібридів

– звільнення від сплати транспортного податку протягом десяти років (раніше цей термін складав п'ять років)

– знижений на 25% тариф на електроенергію для роботодавців, у яких працівники заряджають електромобілі на роботі.

Кошти на її фінансування обсягом 1,2 мільярда євро поділять між собою федеральний уряд та підприємства автомобільної галузі.Покупці електромобілів у Німеччині отримуватимуть чотири тисячі євро премії. Таке рішення у середу, 18 травня, ухвалив уряд ФРН. Тих, хто вирішить придбати автомобіль з гібридним двигуном, преміюватимуть 3 тисячами євро, повідомляє інформаційна агенція dpa.

Крім того, ще 300 мільйонів євро від уряду мають піти на спорудження 15 тисяч станцій швидкої підзарядки електрокарів на автобанах. Водночас повідомляється про намір міністра фінансів Німеччини Вольфганга Шойбле звільнити власників електрокарів від сплати податку на транспортний засіб строком на 10 років. Зараз тривалість цих пільг складає 5 років, зазначається у повідомленні.

ЕЛЕКТРОКАРЕТА

Презентовано перший український електромобіль.

фото: ecotechnica.com.ua

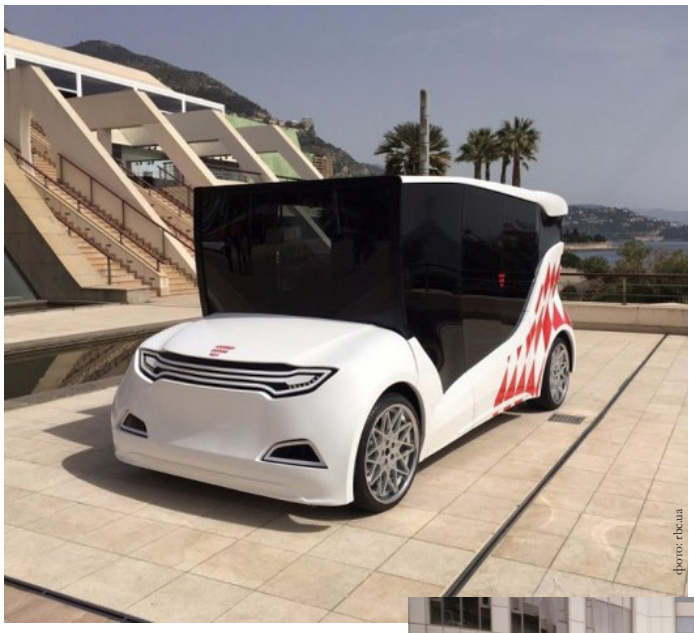


фото: rbc.ua

Вперше прототип «Synchronous» побачили у квітні цього року на 11-й щорічній конференції з питань екологічно чистого транспорту й відновлюваних джерел енергетики у Монако.

Для створення електромобілю було обрано сміливу концепцію ретро-футуризму: автомобіль, сучасний зсередини та схожий на старовинну карету ззовні.

Унікальність електромобіля полягає в тому, що він – повністю українська розробка. Творцем Synchronous є компанія Electric Marathon International – організатор щорічного ралі на електромобілях «Електромобільний Марафон».

22 травня прототип української машини Synchronous відправився по містах Європи, де проводитимуть його презентацію.

Прототип візьме участь у церемонії старту щорічного транс'європейского ралі на електромобілях «Львів - Монте-Карло». Synchronous повезуть трейлером вздовж маршруту ралі.

Презентації планують провести у 23 містах Європи.

фото: ecotechnica.com.ua

фото: ecotechnica.com.ua

Габаритні розміри «Електрокарети» складають 2,1х2,2х4,5 м. Привід у автомобіля передній, у якості електродвигуна використовується асинхронний електричний мотор «Слов'янка». За даними виробника, на повному заряді електрокар здатний проїхати 130-160 км.

Спеціально для «Synchronous» компанія «E-Line» розробила зарядний пристрій.

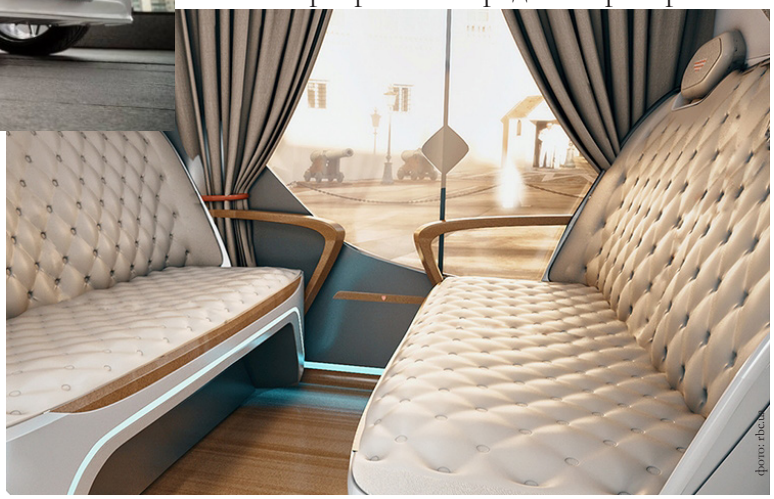


фото: rbc.ua

Дизайн Synchronous навіяний королівськими каретами. Головною перевагою українського електромобіля є підвищений рівень комфорту – окрема кабіна для водія, великий затишний салон.

Всього в автомобілі можуть їхати 7 осіб, включаючи водія.

АНОНС: МІЖНАРОДНА ВИСТАВКА ЕЛЕКТРОМОБІЛІВ

фото: pluginua.org

У Києві 10-12 червня у виставковому центрі «КиївЕкспоПлаза» пройде перша міжнародна виставка електромобілів Plug-in Ukraine, в ході якої будуть також будуть представлені електростанції і комплектуючі для «зеленого» транспорту.

Plug-In Ukraine стане платформою для розробки стратегії розвитку «чистого» транспорту в Україні, створення цивілізованого ринку електромобілів, розвитку інфраструктури, популяризації в українському суспільстві екологічно безпечного виду транспорту.

Виставка Plug-In Ukraine презентує електромобілі, електромотоцикли, мопеди, скутери, електровелосипеди, електромобілі для дітей, зарядні станції, акумулятори, двигуни, контролери, аксесуари (кабелі, перехідники тощо), кредитування. Про участь у виставці Plug-In Ukraine 2016 заявили понад 30 компаній.

Організатори виставки – компанія «Євроіндекс» і проект emobilis. Партнером Plug-In Ukraine виступає Всеукраїнська асоціація автомобільних імпортерів і дилерів.

фото: zaholovok.com.ua

ШЛЯХ ДО НОВОЇ ЕКОНОМІКИ

Чому в Україні бояться відроджувати СЕЗ?

Володимир Панов, віце-президент асоціації «Інноваційний розвиток України», голова Обласного об'єднання організацій роботодавців «Закарпаття» у своїй статті на Forbes звертає увагу на СЕЗ, як головну рушійну силу розвитку в першу чергу регіональної, а, зрештою, й національної економіки. Така собі підсилена залізними аргументами "напутня порада" для нового Кабміну як вивести українську економіку з прірви.

Черговий уряд не впорався з поставленими завданнями. Надії на прем'єра і команду міністрів, серед яких і міністри-іноземці, і багато нових облич, не виправдалися. Черговий шанс, і вчергове ним не скористалися. Країна – в глибокій економічній кризі. Чому? Які головні помилки, в чому недоліки?

Без курсу на інвестиції

На жаль, черговий уряд так і не зумів розробити інвестиційний курс держави. Уряд зробив ставку на запозиченні коштів МВФ та інших міжнародних фондів. Це спричинило зобов'язання виконувати вимоги кредиторів, які нерідко завдають удар по країні, замість створення сучасної економіки, високотехнологічних робочих місць і власного споживчого ринку. Саме ці складові могли стати основою поступального економічного розвитку України.

Не буду піднімати питання про інвестиції в цілому, не буду акцентувати на інвестиціях фінансової природи – мова про прямі іноземні інвестиції в розміщення в Україні динамічних і сучасних виробництв, які могли б істотно змінити економічну карту країни. Велика кількість транснаціональних компаній – це інтерес міжнародного бізнесу в Україні. Як наслідок – зростання ВВП, робочі місця з високою оплатою праці, надходження до бюджетів, збільшення експортного потенціалу країни. Це і є реальна євроінтеграція.

Чому не можна у нас

Чому держава з величезним інвестиційним потенціалом займає позиції аутсайдера в залученні інвестицій, але категорично відкидає вже апробовані в усьому світі ефективні інструменти: спеціальні економічні зони (СЕЗ), спецрежими інвестдіяльності, вільні митні зони і т.д.? Якщо цими інструментами скористалися наші сусіди з постсоціалістичного простору – Угорщина, Польща, Румунія, Словаччина, Чехія, якщо ці прийоми змінили країни, які прийнято називати «східноазійськими тиграми», якщо цим користується навіть флагман світової економіки – США, то чому не можна у нас?

Що ж так налякало в далекому 2005 році Кабінет міністрів України, що всі наступні склади уряду навіть близько не підбираються до опрацювання інвестстратегії, і замість реальних дій оперують лише абстрактними поняттями?

Вважаю, є кілька причин, а можливо, і їх сукупність.

Некомпетентність можновладців

Глибоко не вивчивши складність і багатогранність теми, повторюють лише збиті фрази про шкоду точок зростання в форматі СЕЗ і ТПР (територій з особливим податковим режимом – ред.).

Всюдисуща боротьба з корупцією: фантазії про гіпотетичні корупційні схеми в майбутньому

Українські представники вищої влади хочуть справити враження, що вони «святіші за Папу Римського», і саме в створенні точок економічного зростання бачать корупцію, говорячи про це з таким натхненням, що починають самі в це вірити.

Інформаційні кампанії проти створення точок зростання

У публікаціях в ЗМІ і в виступах багатьох «експертів» – надумані аргументи, які не мають під собою жодного підґрунтя: ні статистики, ні даних наукових досліджень, ні аналітики, ні реальних прикладів.

Чому не враховуються реальні успіхи держави в той час, коли в країні працювали преференційні закони? Незрозуміло, чому свій вітчизняний досвід не намагаються модернізувати, а навпаки – геть відкидають.

Заради справедливості концентровано викладемо лише основні параметри результатів роботи в нашій країні СЕЗ і ТПР.

В Україні було створено 11 СЕЗ, 72 ТПР; залучено $2,5 млрд прямих іноземних інвестицій; реалізовувалося 768 інвестиційних проектів (кошторисна вартість $6,67 млрд). У 2000-2004 роки зростання інвестицій випереджало зростання ВВП в середньому в 2,5 рази; створено 137 600 робочих місць. З 2000 по 2005 рік підприємства сплатили до бюджетів усіх рівнів $654 млн. На економічній карті України з'явилися всесвітньо відомі бренди: Jabil, Flextronics, Yadzaki, Skoda, Volkswagen, Philips, HP, Leoni, Sumitomo Electric Bordnetze.

Усі ці динамічні позитивні зміни в одну ніч було перекреслено, зате лавиною стали розростатися міфи і легенди про шкоду точок зростання в українській економіці. І незважаючи на те що жодного факту зловживань у СЕЗ і ТПР не було доведено в суді, міфи і легенди стали обростати все новими й новими теоріями змови.

Погляньмо по-новому

Спробуємо розібратися в міфах про СЕЗ, які використовуються в якості «убивчих» аргументів проти їх створення.

Міф перший. СЕЗ в Україні – це офшори для «відмивання» компаніями коштів

Офшор використовується для оптимізації оподаткування та ведення діяльності під мінімальним контролем, при цьому така форма залучення іноземного капіталу абсолютно прийнятна і ефективна для ряду країн. Але між СЕЗ і офшорами існують кардинальні відмінності.

По-перше, зареєстровані в СЕЗ підприємства розміщують свої виробництва на її території, а в офшорі підприємства ведуть діяльність за його межами.

По-друге, підприємства СЕЗ платять податки за пільговою ставкою, виходячи з результатів їх діяльності, а підприємства, зареєстровані в офшорі, платять фіксовані ставки податків.

По-третє, підприємства СЕЗ отримують статус резидента держави, а в офшорних зонах підприємство має статус нерезидента.

Міф другий. СЕЗ підсилюють непрозорість економіки і породжують корупцію

Всі звинувачення про прозорість допуску в СЕЗ, корупційні схеми і т.п. не мають під собою доказової бази. За період роботи регіональних рад за твердженням інвестпроектів і надання статусу суб'єктів СЕЗ, до складу яких входили представники державних органів влади, в т.ч. правоохоронних і контролюючих, не було жодної скарги з боку потенційного інвестора про дискримінацію чи корупцію.

Що стосується зловживання пільгами, то такий прецедент офіційно стосувався тільки одного підприємства – з м'ясопереробки, в одній СЕЗ, в одному регіоні. При цьому фактичних порушень законодавчих норм не було, оскільки можливості для здійснення схем завезення м'ясосировини в рамках пільгового режиму СЕЗ було закріплено на законодавчому рівні. Потрібно було просто внести поправку про обмеження безмитного ввезення м'ясосировини на територію СЕЗ і ТПР – і таких операцій і втрат для держави можна було б уникнути.

Але в нашій країні уряд боровся за порятунок національного м'ясовиробництва більш ніж кардинальними методами, в результаті ліквідувавши всі пільгові інвестрежими для всіх СЕЗ і ТПР у всіх регіонах країни, тим самим втративши довіру інвесторів, які розмістили своє виробництво в Україні.

Міф третій. СЕЗ створюють нерівні умови для підприємництва

Спеціальні економічні зони – це інструмент залучення інвестицій, який дозволяє вступити в світову боротьбу за інвестора, але при цьому в законодавстві прописуються чіткі критерії для отримання статусу суб'єкта СЕЗ. Мета створення СЕЗ – залучити світових гравців з великими капіталовкладеннями, високим рівнем трудомісткості, технологічності і продуктивності виробництва, високим ступенем переробки продукції в межах зон. Держава, створюючи всі умови для розвитку виробництв, тим самим стимулює інвестиції в реальний сектор економіки.

Помилково стверджувати, що це СЕЗ породжують нерівні умови для розвитку підприємництва, адже всі, хто хоче працювати в СЕЗ, можуть у визначеному законодавством порядку стати суб'єктом зони і вести свою діяльність на її території. Необхідно розглядати СЕЗ не з позиції конкуренції на внутрішньому економічному ринку, а в якості конкурентної переваги країни в боротьбі за інвестора.

Міф четвертий. Створюючи СЕЗ і ТПР, держава зазнає втрат, надаючи суттєві податкові та митні пільги

Пільги – це умовно надані суми, які не мають матеріального втілення (по суті, це намальовані на папері цифри). Пільговий режим – це потужний інвестиційний стимул, який привертає інвестора і дозволяє йому прийняти рішення про інвестування в ту чи іншу країну. Це більше ніж цифри – це конкурентоспроможні ринкові умови для можливості розвитку бізнесу на визначеній території.

Що стосується ефекту СЕЗ для держави, наведу приклад тільки 2004 року: при наданих пільгах на суму 33,3 млн надходження в бюджет країни склали 245,7 млн гривень. Вигоди для держави очевидні. А якщо врахувати створення робочих місць, зростання ВВП, експорту, залучених інвестицій в країну, то створення СЕЗ в економічній площині повністю себе виправдовує.

Міф п'ятий. Відродження СЕЗ і ТПР в Україні породжує економічну відособленість регіонів і сепаратизм

СЕЗ націлені на покращення економічного та соціального розвитку конкретних регіонів, при цьому жодним чином не змінюють територіальну цілісність країни і не порушують державний суверенітет.

Більш ніж очевидно, що міфи далекі від реальності. Можновладцям необхідно нарешті компетентно розібратися в цьому, поставити крапку і з чистого аркуша розробити стратегію інвестиційної політики України. Дуже важливо на питання інвесторів, що Україна може запропонувати інвестору, мати чітку і ясну відповідь.

Потрібен перший поштовх

Чому в якості інвестиційного прориву пропоную використовувати стратегію «точок зростання»? Очевидно, що це найшвидший шлях до оздоровлення економіки. Ніхто не заважає Кабміну і парламенту паралельно проводити політику стабілізації на валютному ринку, судову реформу, дерегуляцію (або дуже грамотне регулювання) економічних процесів і підвищення прозорості економіки. Це дуже потрібний, але і дуже довгий шлях. А результати необхідні вже сьогодні. Потрібен «перший поштовх». Точки зростання – оптимальний варіант, який може кардинально змінити не тільки економічний фон країни, але і впровадити нову модель державного управління, спрямованого на створення кращих умов для розвитку бізнесу.

КРОК ДО ЕКОЛОГІЧНОЇ КАТАСТРОФИ

Ще раз про наслідки законопроекту №3251.

фото: avtomanija.com

На даний час на розгляді Верховної Ради України знаходиться (пройшов перше читання) проект Закону «Про внесення змін до підрозділу 5 розділу XX "Перехідні положення" Податкового кодексу України щодо стимулювання розвитку ринку вживаних транспортних засобів (№3251)».

Окрім економічних, існують не менш важливі екологічні наслідки у разі прийняття даного законопроекту.

ЄС наполягає на спороченні викидів парникових газів на 80-95% до 2050 року

Країни світу і, зокрема, ЄС уже давно почали замислюватися про свою екології. Глобальна зміна клімату, парниковий ефект, критичний рівень забруднення повітря в мегаполісах і великих містах через перенаселення та збільшення кількості автотранспорту, кінець ери вуглеводнів – це далеко не вичерпний список причин введення в Європі стандартів викидів Євро та переходу від технології внутрішнього згорання до більш екологічно чистих видів палива. На поточний момент в ЄС діє стандарт Євро-6. Але стимулювання розвитку нових технологій: гібридні двигуни, електромобілі, водневі двигуни, а також соціальна відповідальність бізнесу – турбота про екологію і здоров'я людей, кожен з цих факторів сприяє подальшому посилення екологічних норм в Європі.

В своїй стратегії ЄВРОПА 2020 ЄС визначив свої цільові показники у сфері енергетики та екології на 2020-й, 2030-й і 2050-й роки, зокрема **до 2020:**

- скорочення викидів парникових газів як мінімум на 20% порівняно з рівнем 1990 року

- збільшення частки відновлюваних джерел енергії до 20% у загальному виробництві енергії ЄС

До 2030 року:

- скорочення викидів парникових газів до 2030 року на 40%

- доведення частки відновлюваних джерел енергії як мінімум до 27% в ЄС

- підвищення енергоефективності як мінімум на 27%, потенційно на 30%

Та **до 2050 року** скорочення викидів парникових газів на 80-95% порівняно з рівнем 1990 року.

В лютому 2014 року Європарламент проголосував за скорочення середніх викидів CO_2 автомобілями до 95 грамів на кілометр в 2021р. з перехідним періодом в.

Діючі зараз в ЄС правила обмежують середні викиди в 130 г/км в 2015 р. і встановлюють рекомендаційну норму 95 г/км на 2020 р. Також Євросоюз запропонував у 2025 році ввести новий коридор – 68-78 г/км.

Як результат, з ринку ЄС з кожним роком буде вибувати все більша кількість автомобілів, що не відповідають стандартам, що щороку підвищуються. Одним з перспективних ринків для «брудних» авто з Європи стане саме Україна.

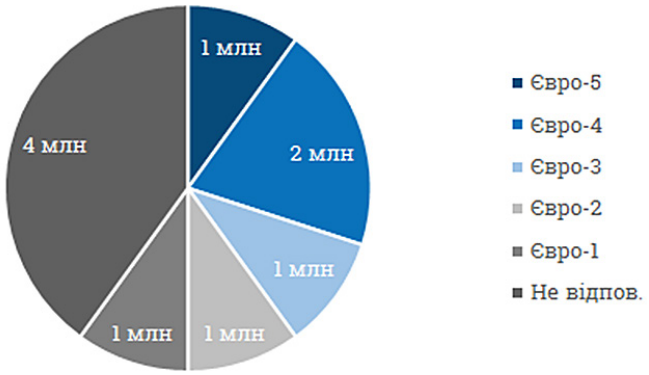
Україна відповідно до взятих на себе міжнародних зобов'язань внесла зміни до Закону України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів» №2739 від 07.06.2005 р., якими з 2016 року запровадила екостандарт Євро-5.

Проте, за даними експертів ринку, протягом 2014-2015 років митними органами України було здійснено розмитнення досить великої кількості імпортованих транспортних засобів із зазначенням їх відповідності екологічному стандарту «ЄВРО-4», у той час як насправді такі автомобілі в більшості випадків відповідали лише екологічному стандарту «ЄВРО-3», а в деяких випадках – і «ЄВРО-2».

Середній вік авто в Україні - 19,6 років. За цим показником Україна посідає друге місце після Куби.

Крім того, статистика свідчить про наявну в Україні проблему старіння автопарку, що досягла загрозливих масштабів. Так, станом на початок 2016 року, більше половини (53,4%) займають автомобілі виробництва ще СРСР та країн СНД. При цьому середній вік автомобіля становить близько 19,6 років. Для порівняння, у країнах ЄС середній вік автопарку становить близько 10 років. У Російській Федерації середній вік автопарку наближається до європейського і складає 12,5 років.

Структура автопарку України щодо відповідності екостандартам Євро

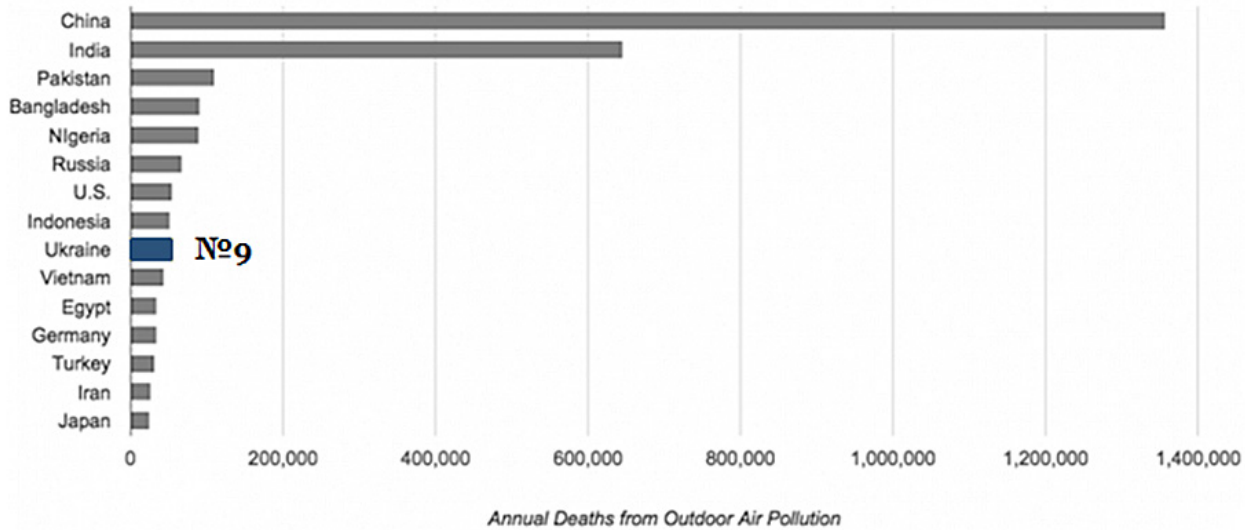


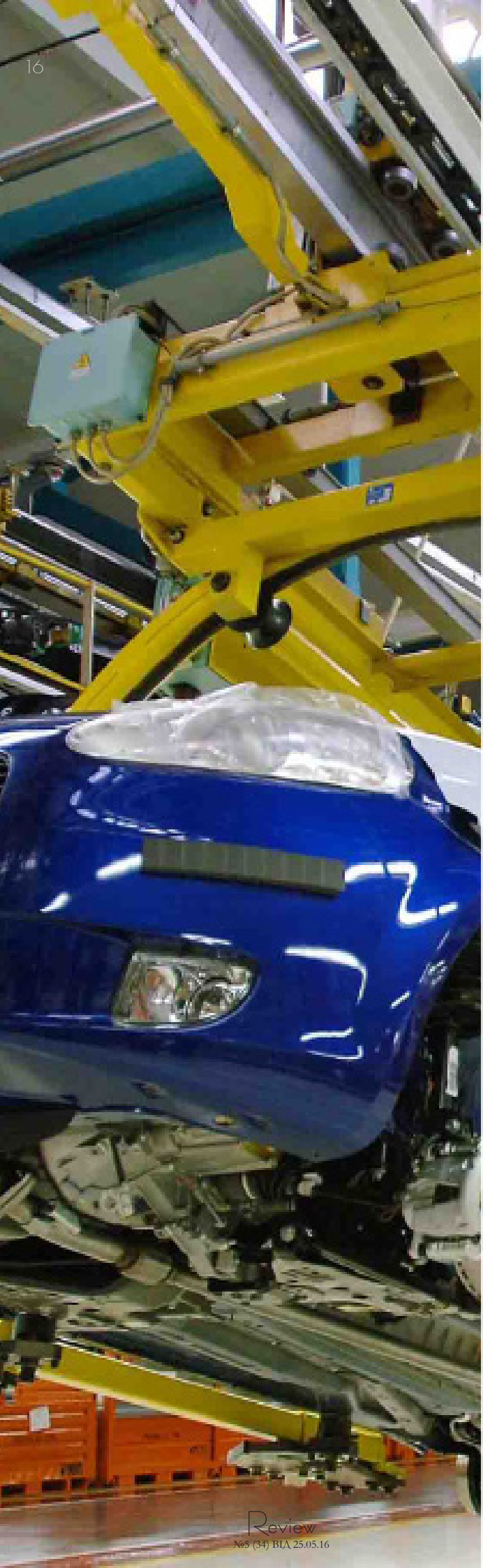
Саме тому, через прийняття невиваженого законопроекту Україна добровільно перетвориться на авто сміттєзвалище, а загроза техногенної катастрофи в Україні стане нашою реальністю.

Україна посідає 9 місце в анти-рейтингу країн за смертністю від забруднення повітря

Як свідчить дослідження Bloomberg, Україна вже сьогодні увійшла в топ-10 країн за рівнем смертності від забруднення повітря. Смертність від серцево-судинних захворювань в нашій країні становить понад 200 тис. пацієнтів на рік, смертність від раку становить 90 тис. пацієнтів на рік, всього від різних хвороб – вмирає більше 500 тис. чол. в рік. І це далеко не в останню чергу – результат поганої екології.

Анти-рейтинг країн за смертністю від забруднення повітря





ВИРОБНИЦТВО

За попередніми даними асоціації «Укравтопром», в квітні 2016 року у українських заводах було вироблено 299 автотранспортних засобів, що на 47% менше результату торішнього квітня і на 2% менше показника березня цього року.

У загальному обсязі автовиробництва більшу частину склали легкові автомобілі, яких було вироблено 188 шт. (всі виробництва ПрАТ «Єврокар»). При цьому, в порівнянні з попереднім місяцем випуск легкових автомобілів знизився на 26%, а щодо квітневого результату минулого року відзначене 18-відсоткове зростання.

Кількість комерційних автомобілів, вироблених у квітні, становила 110 шт. (всі виробництва ПАТ «АвтоКрАЗ»): +139,1% до березня і +20,9% до торішнього квітня.

За поточної місяць був вироблений всього один автобус (ПАТ «Черкаський автобус»), на відміну від 5 шт. в березні і 36 шт. в квітні 2015 р.

Всього з початку року в Україні було вироблено 1076 автотранспортних засобів, що на 27,5% менше ніж за аналогічний період минулого року. З них:

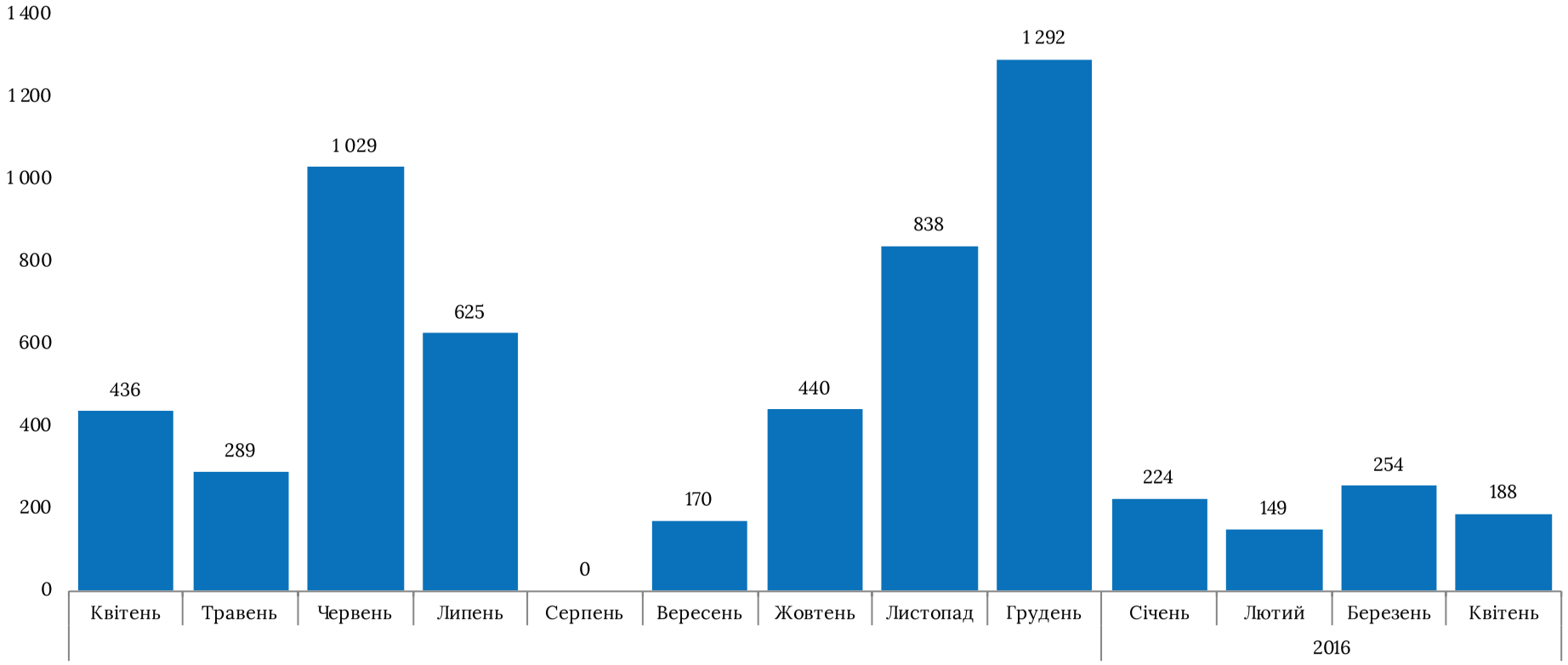
Легкові автомобілі – 815 шт. (-16,1% до апмр).

Комерційні автомобілі – 250 шт. (-37,5% до апмр).

Автобуси – 11 шт. (-90,7% до апмр).

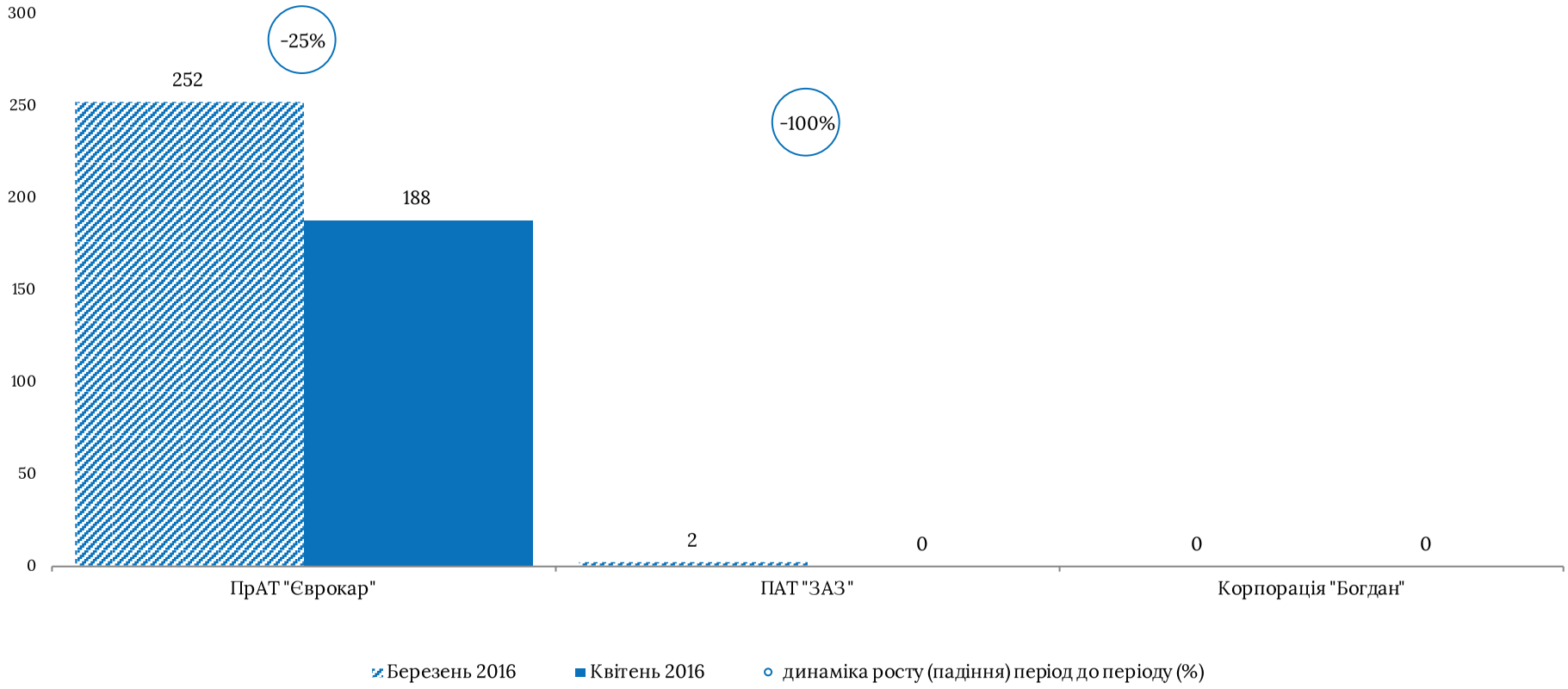
ВИРОБНИЦТВО: ЛЕГКОВІ АВТО

(Квітень 2015 - квітень 2016, штук)



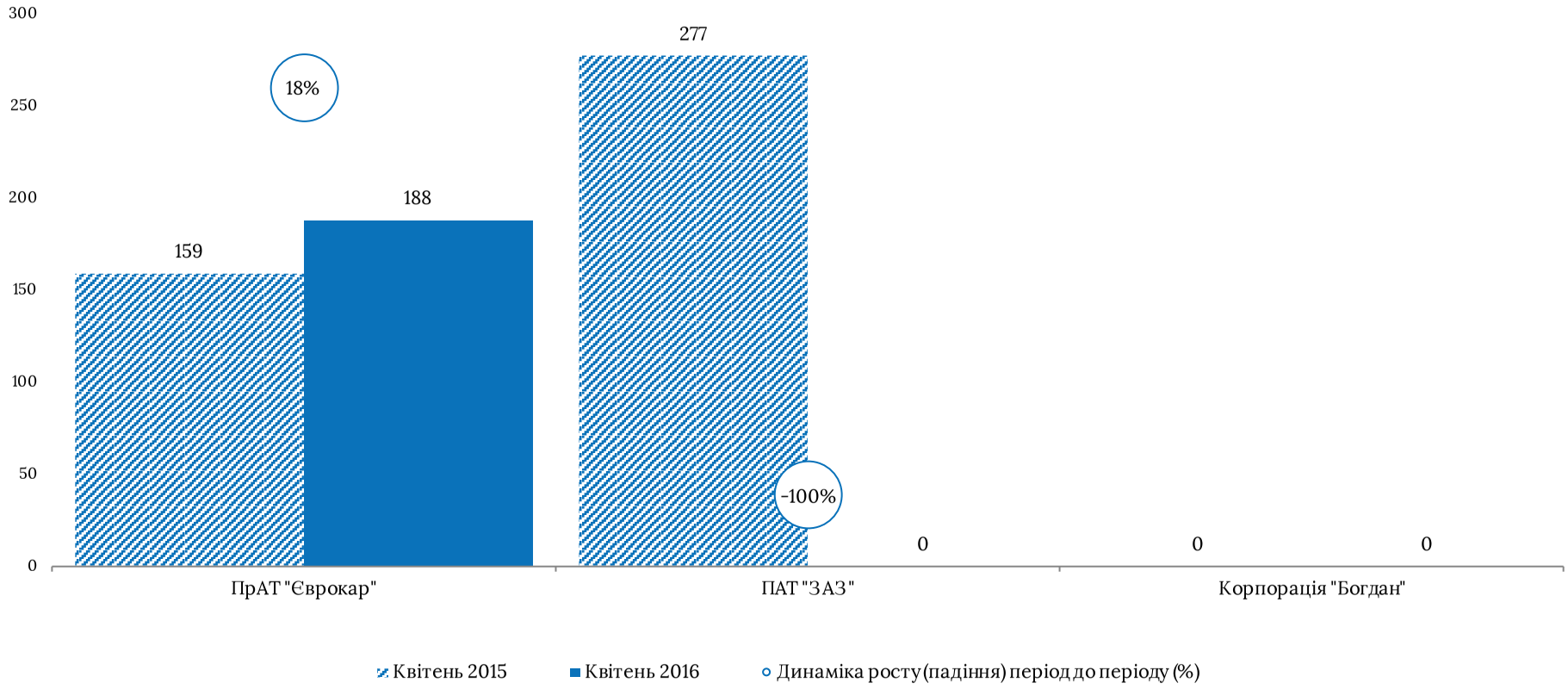
ВИРОБНИЦТВО: ЛЕГКОВІ АВТО

(Березень 2016 до квітня 2016, штук та % росту період до періоду)



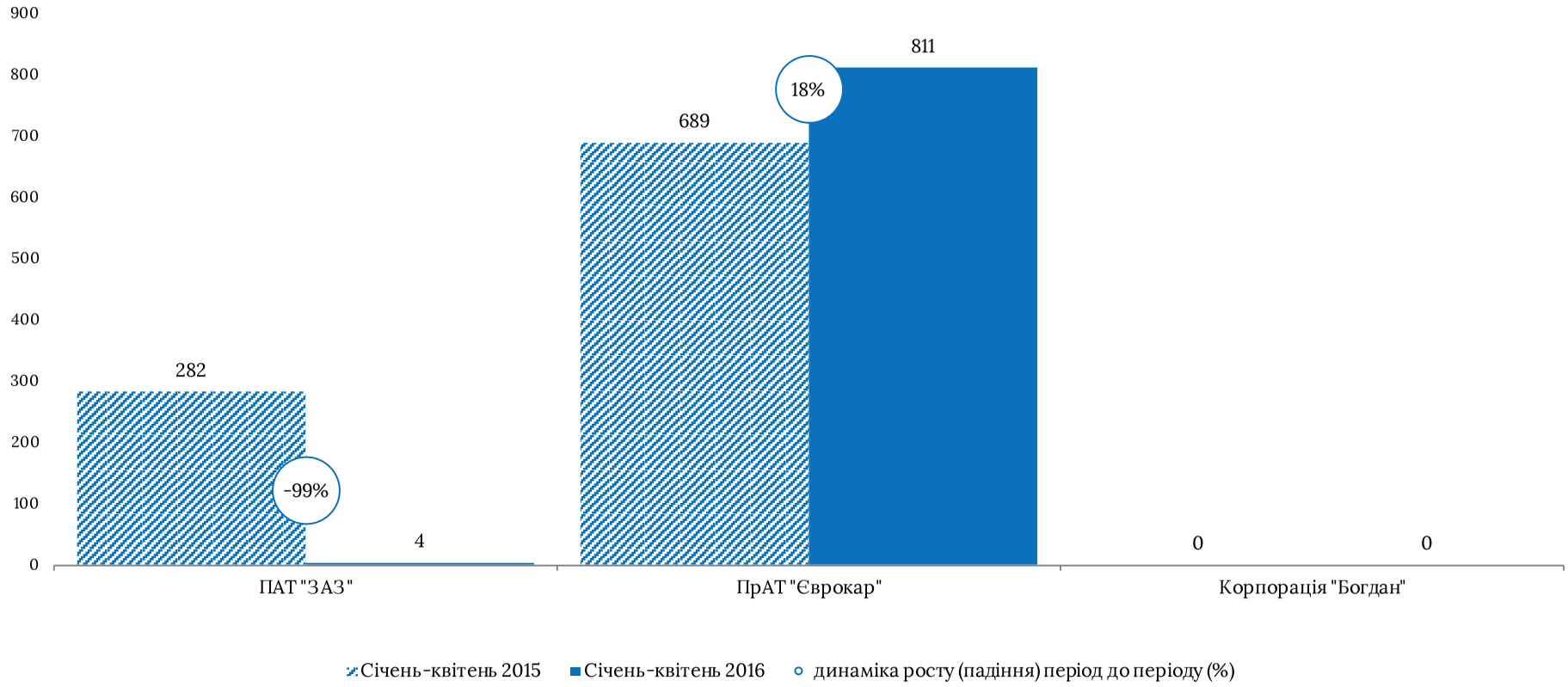
ВИРОБНИЦТВО: ЛЕГКОВІ АВТО

(Квітень 2015 до квітня 2016, штук та % росту період до періоду)



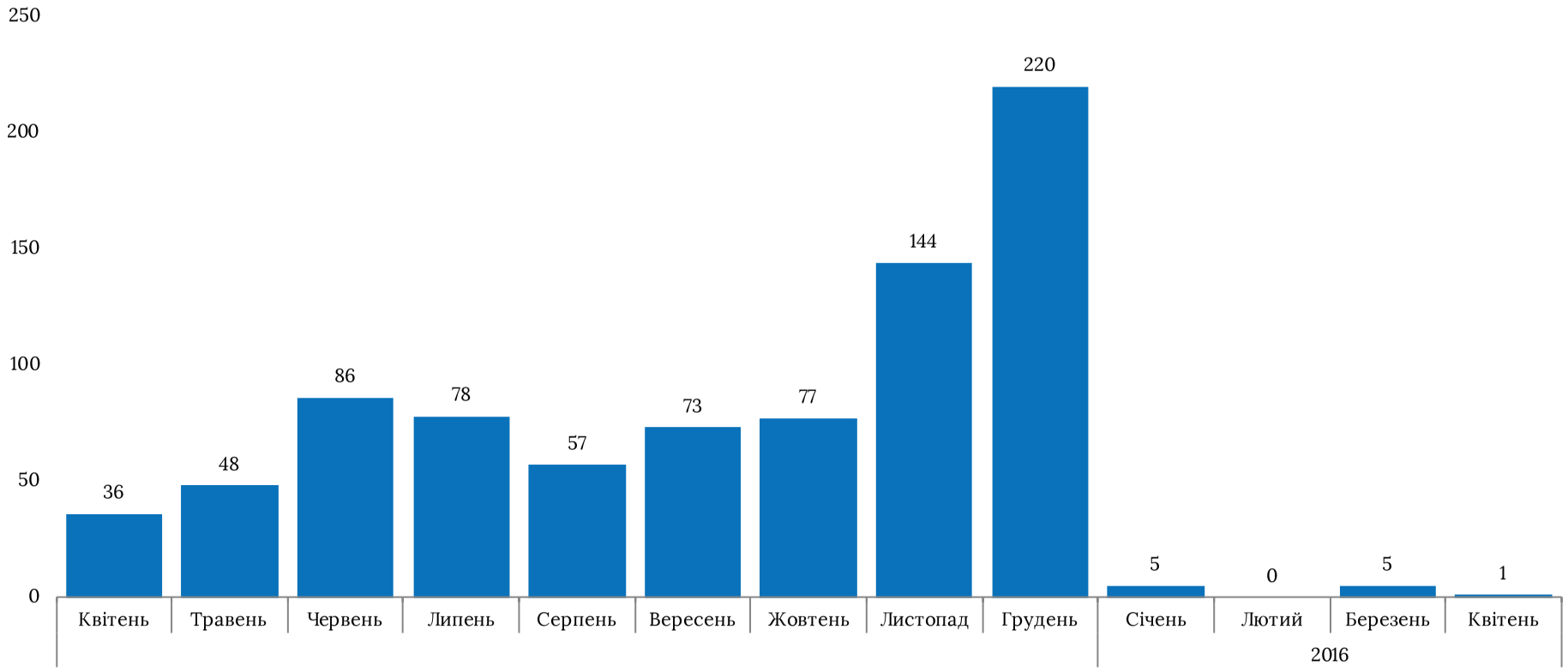
ВИРОБНИЦТВО: ЛЕГКОВІ АВТО

(Січень-квітень 2015 до січня-квітня 2016, штук та % росту період до періоду)



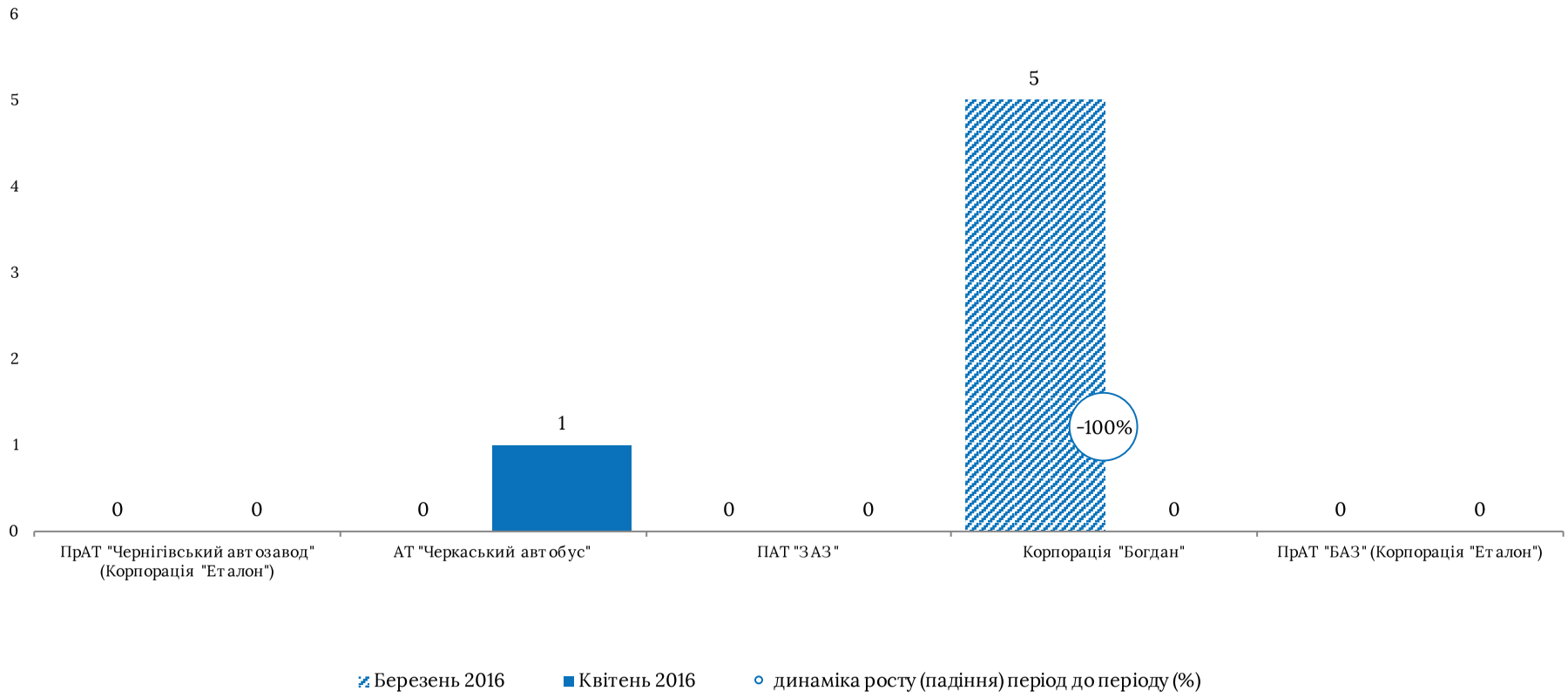
ВИРОБНИЦТВО: АВТОБУСИ

(Квітень 2015 - квітень 2016, штук)



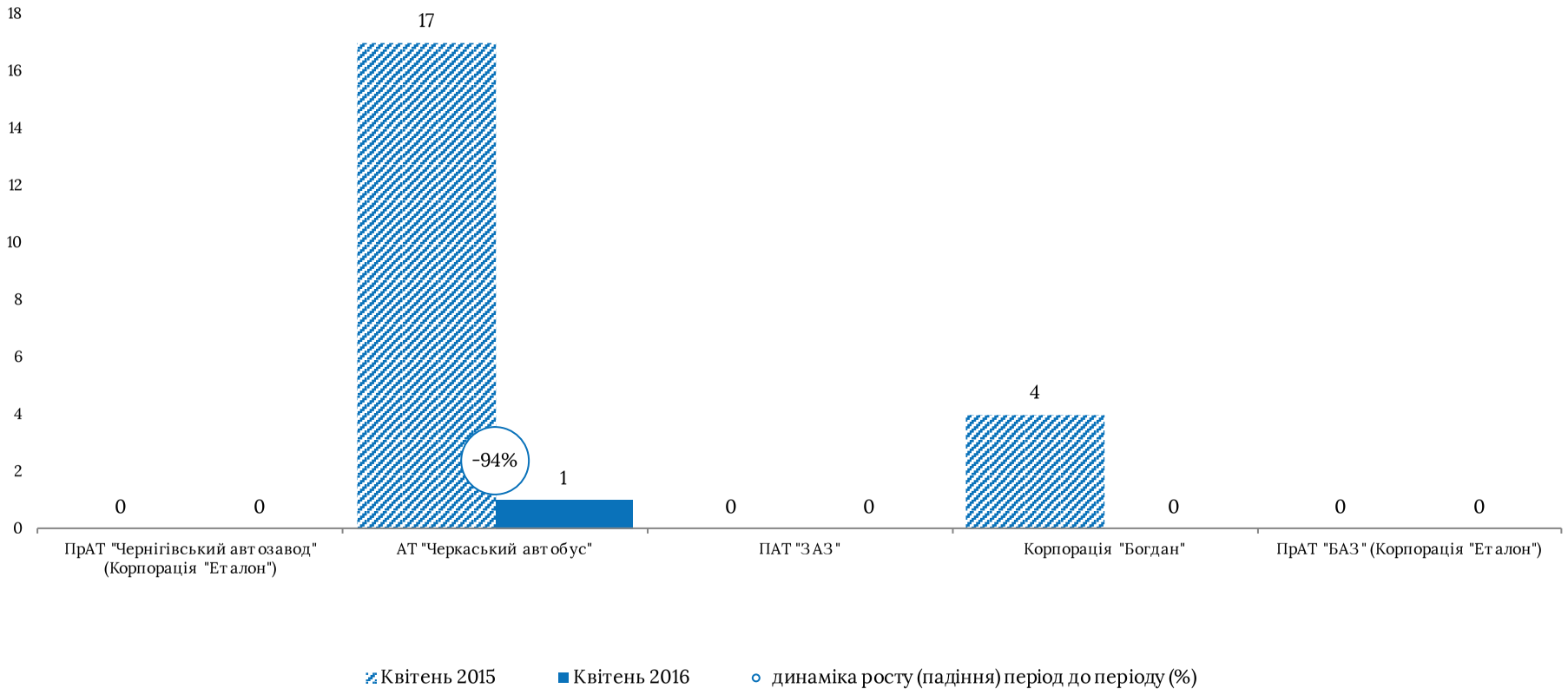
ВИРОБНИЦТВО: АВТОБУСИ

(Березень 2016 до квітня 2016, штук та % росту період до періоду)



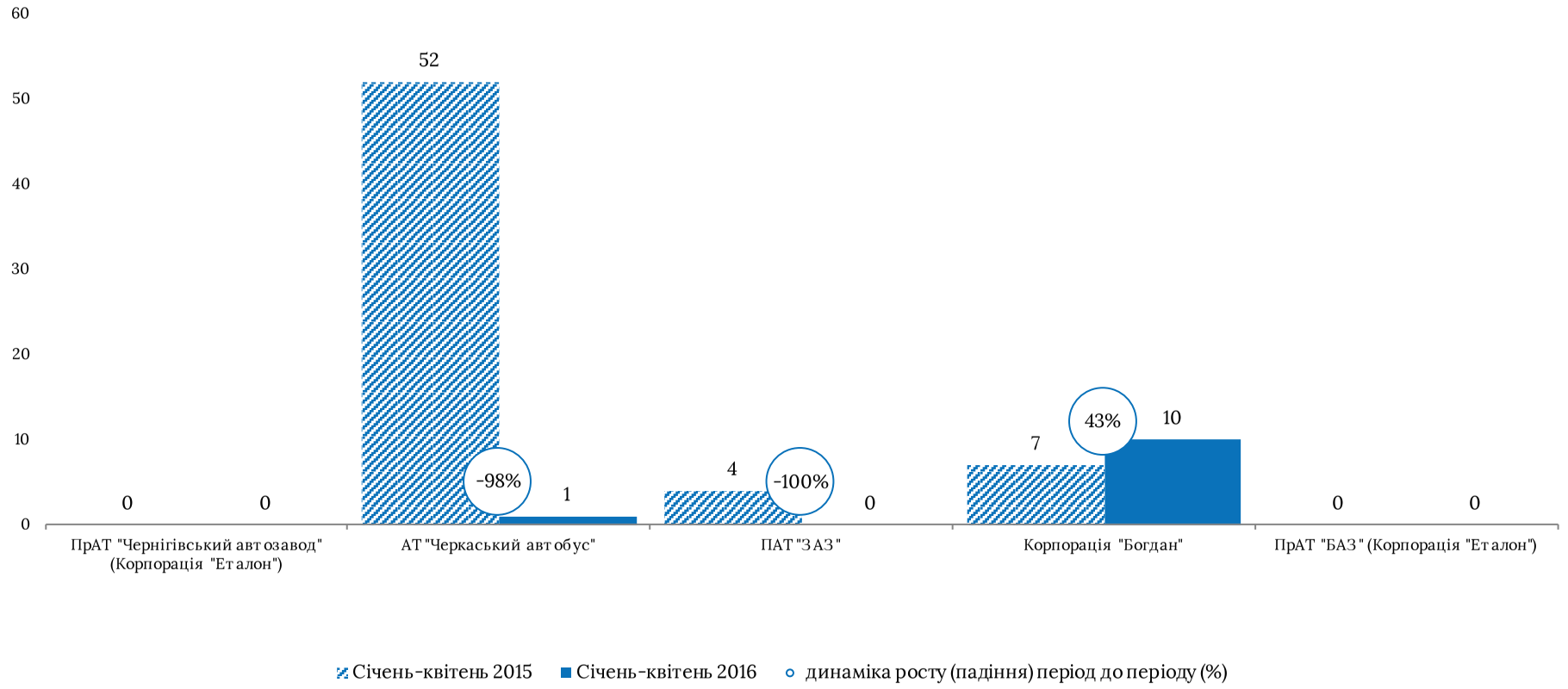
ВИРОБНИЦТВО: АВТОБУСИ

(Квітень 2015 до квітня 2016, штук та % росту період до періоду)



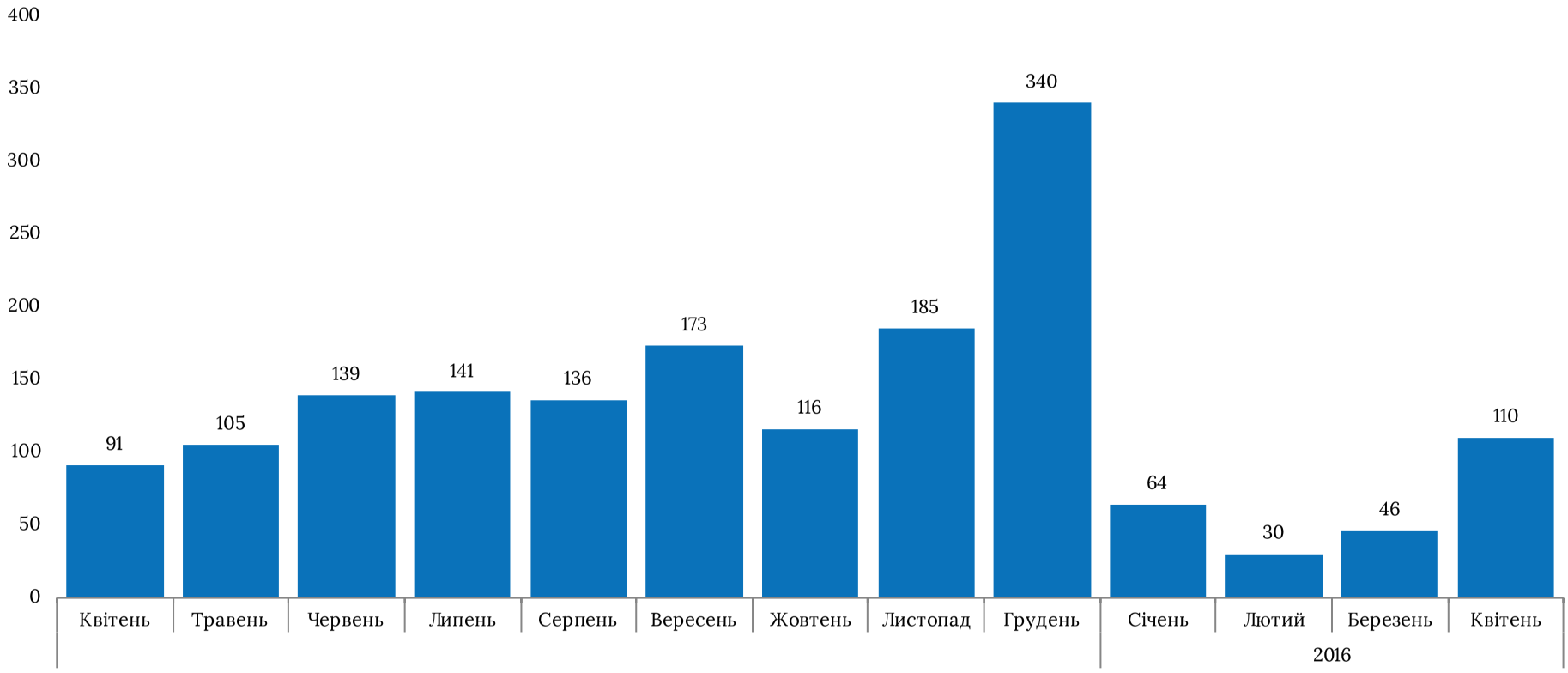
ВИРОБНИЦТВО: АВТОБУСИ

(Січень-квітень 2015 до січня-квітня 2016, штук та % росту період до періоду)



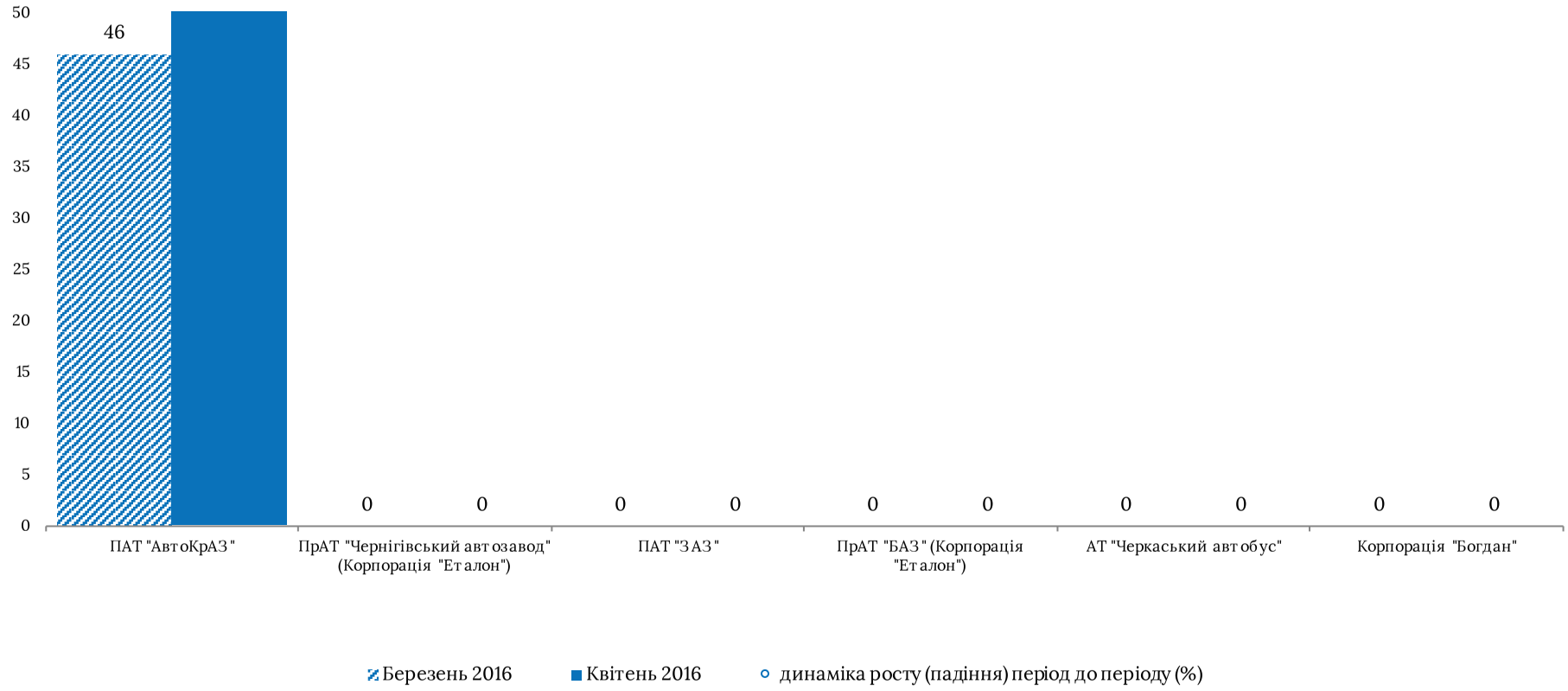
ВИРОБНИЦТВО: ВАНТАЖНІ АВТО

(Квітень 2015 - квітень 2016, штук)



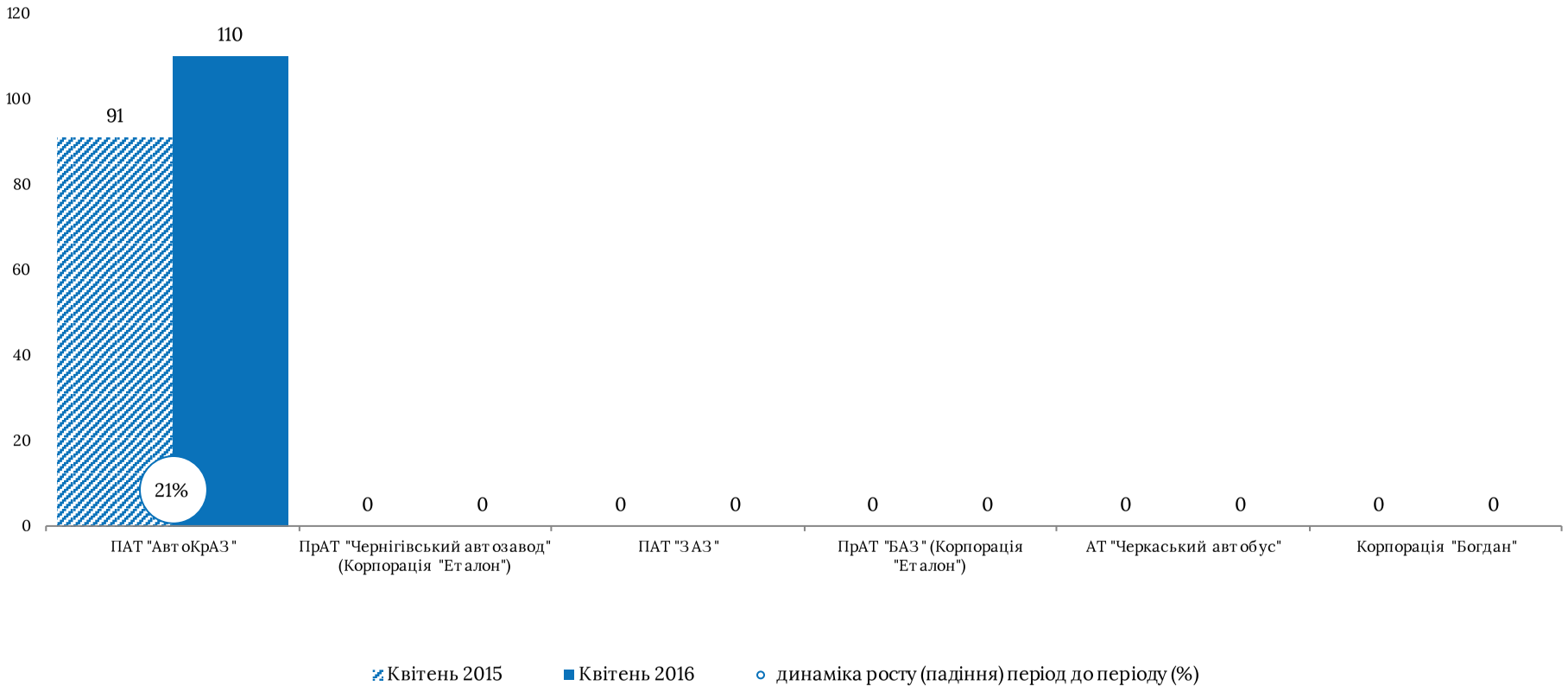
ВИРОБНИЦТВО: ВАНТАЖНІ АВТО

(Березень 2016 до квітня 2016, штук та % росту період до періоду)



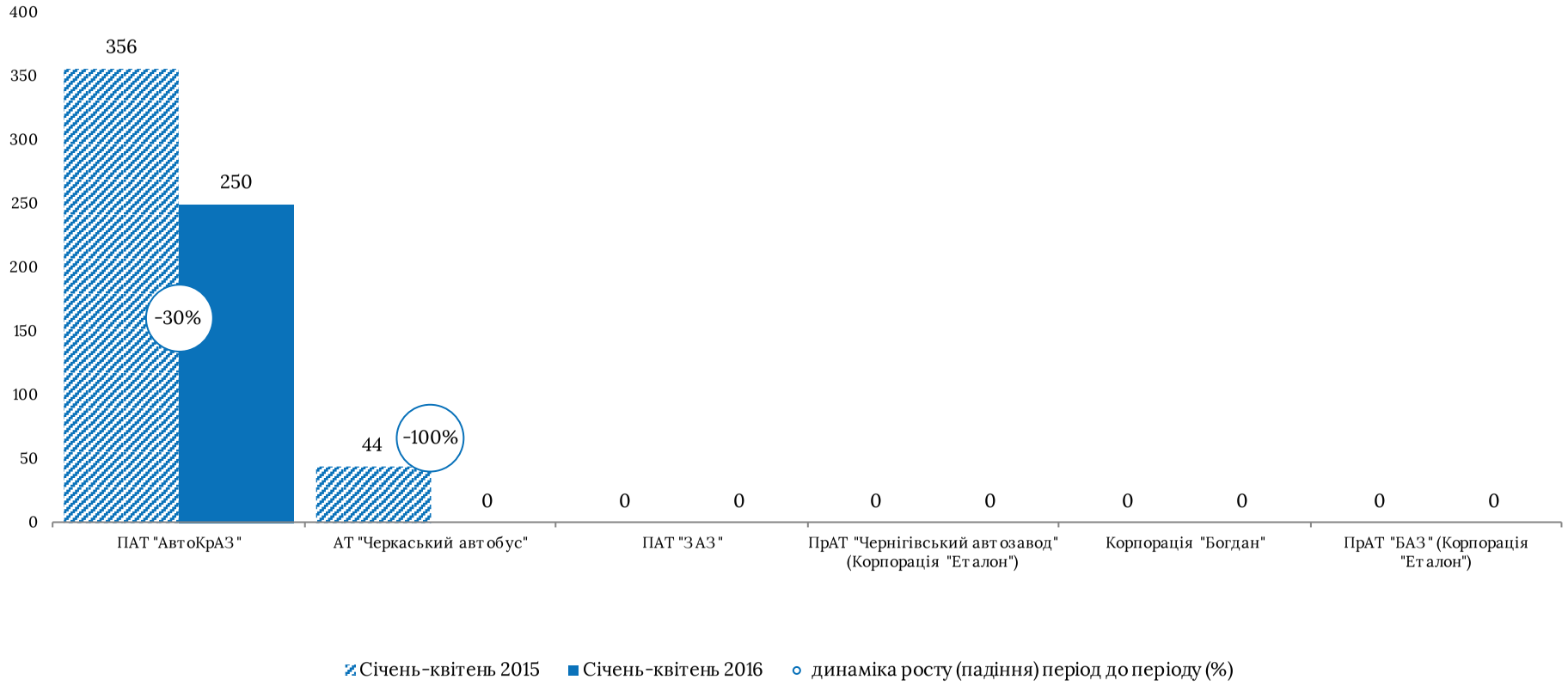
ВИРОБНИЦТВО: ВАНТАЖНІ АВТО

(Квітень 2015 до квітня 2016, штук та % росту період до періоду)



ВИРОБНИЦТВО: ВАНТАЖНІ АВТО

(Січень-квітень 2015 до січня-квітня 2016, штук та % росту період до періоду)



ПРОДАЖІ

Як повідомляє AUTO-Consulting, в квітні український ринок нових легкових автомобілів продовжив впевнене зростання. Зусиллями всіх операторів вдалося реалізувати 5630 автомобілів, що на 72% більше, ніж роком раніше. AUTO-Consulting зафіксувала і 15%-ий ріст продажів в порівнянні з березневими показниками.

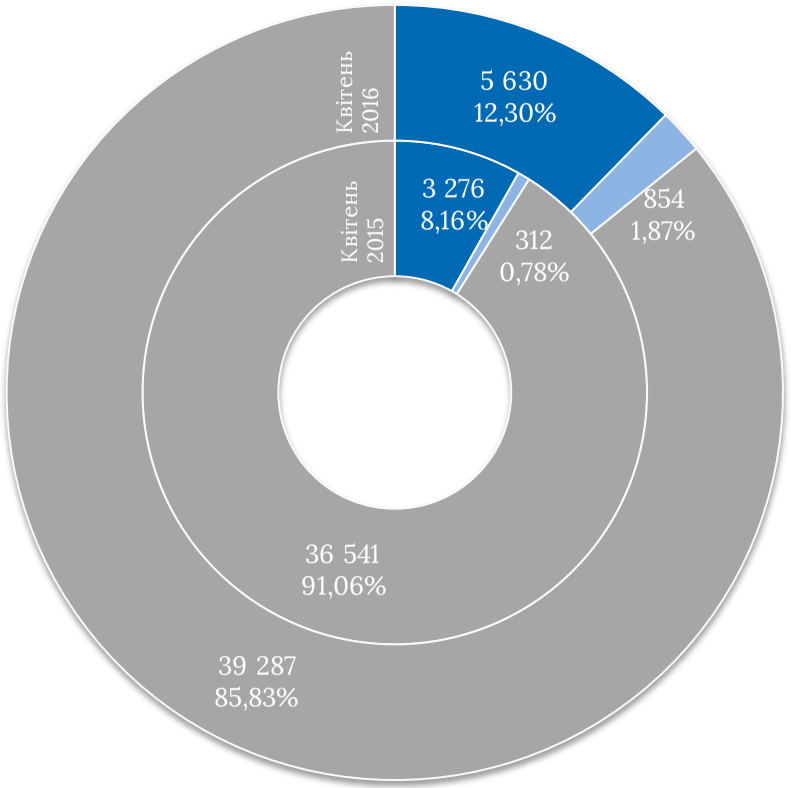
Але далеко не всі дилерські мережі в квітні фіксували сплеск інтересу з боку покупців - все залежало від асортименту і привабливої цінової політики. Лідером українського ринку як і раніше стала Toyota, яка вперше за останні кілька років змогла подолати позначку в 800 проданих авто за місяць і зайняла 14% ринку України.

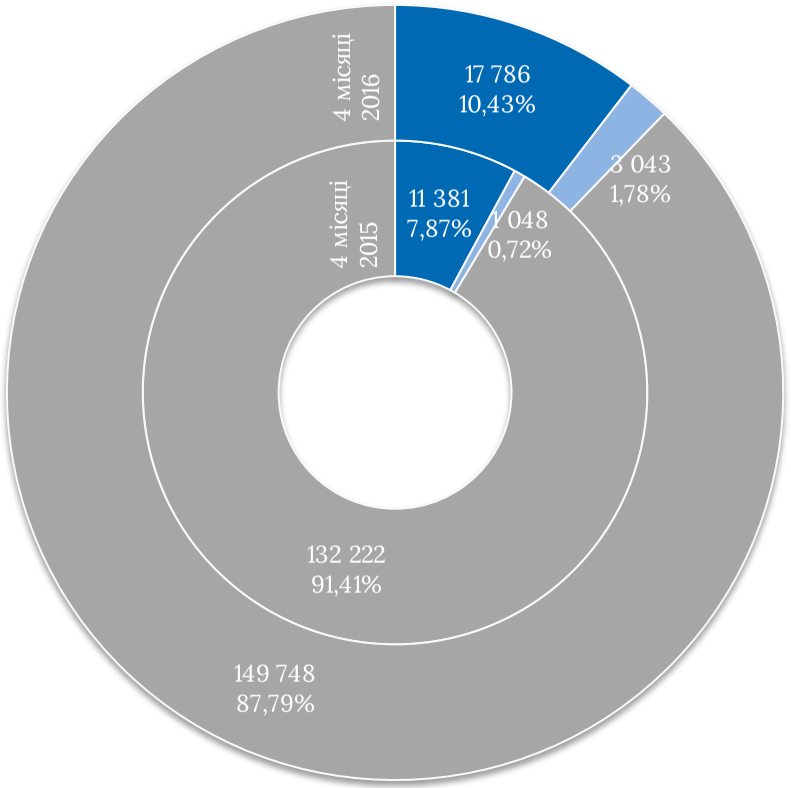
На друге місце в квітні вийшов Volkswagen, майже половину продажів якого склала модель Jetta. Стрімкий прорив зробили і дилери Skoda. Їм вдалося зайняти 4-е місце і збільшити реалізацію на 73%. П'яте місце в квітні змогли зайняти BMW. Непогано продавали і Kia. А ось дилери Mercedes-Benz вперше за історію спостережень за авторинком змогли увійти до Топ-10 українського авторинку і відразу опинитися на 8-му місці. Тепер в групі лідерів одразу два преміальних бренду, що відображає нинішні обриси авторинку і структуру споживання нових автомобілів.

Завдяки такій активізації, за 4 місяці ріст українського авторинку вже склав 56%, а всього було реалізовано майже 18 тис. новеньких авто.

ПРОДАЖІ: СТРУКТУРА РИНКУ

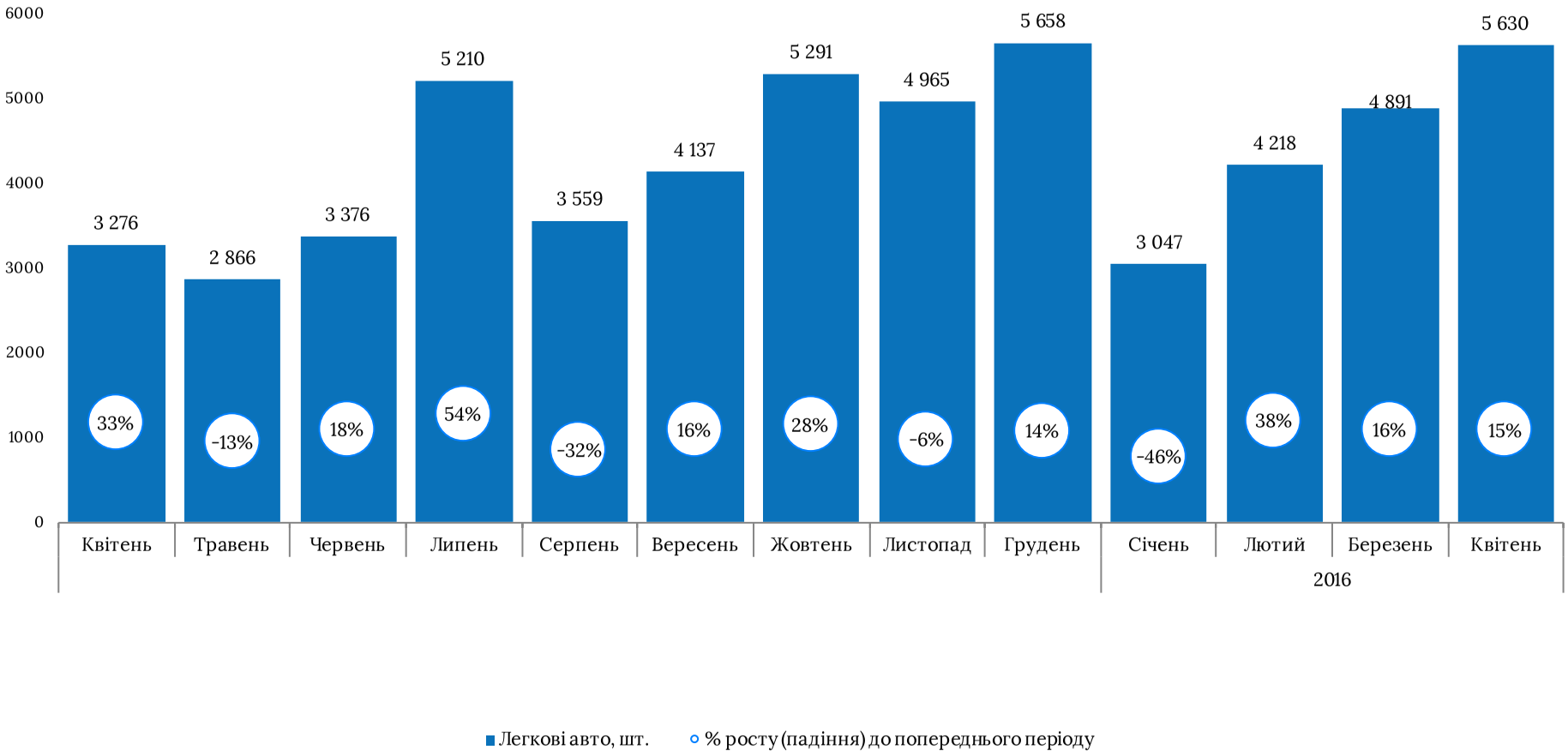
(Квітень 2015 та квітень 2016)





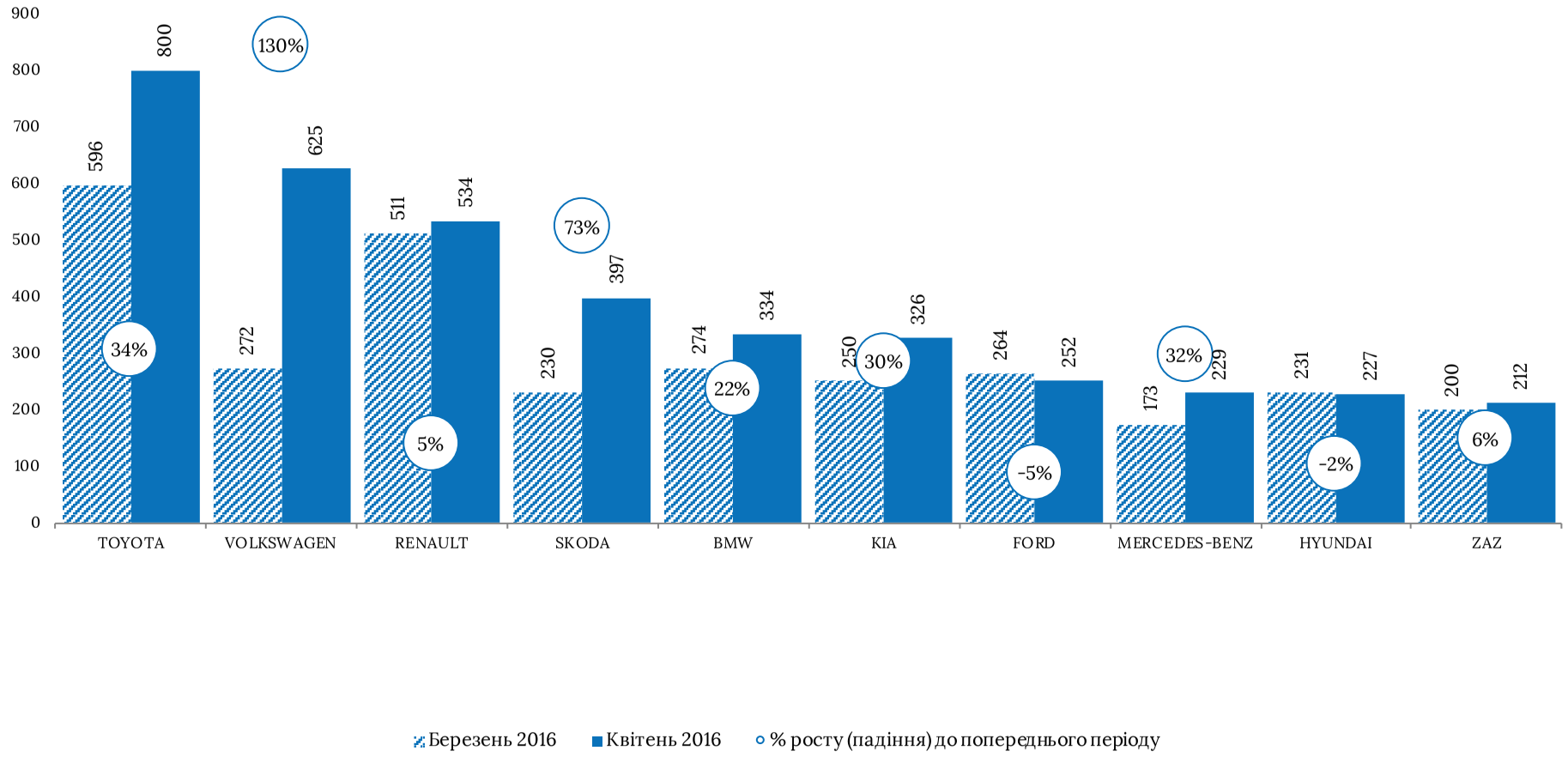
ПРОДАЖІ: ЛЕГКОВІ АВТОМОБІЛІ

(Квітень 2015 - квітень 2016, % росту місяць до місяця)



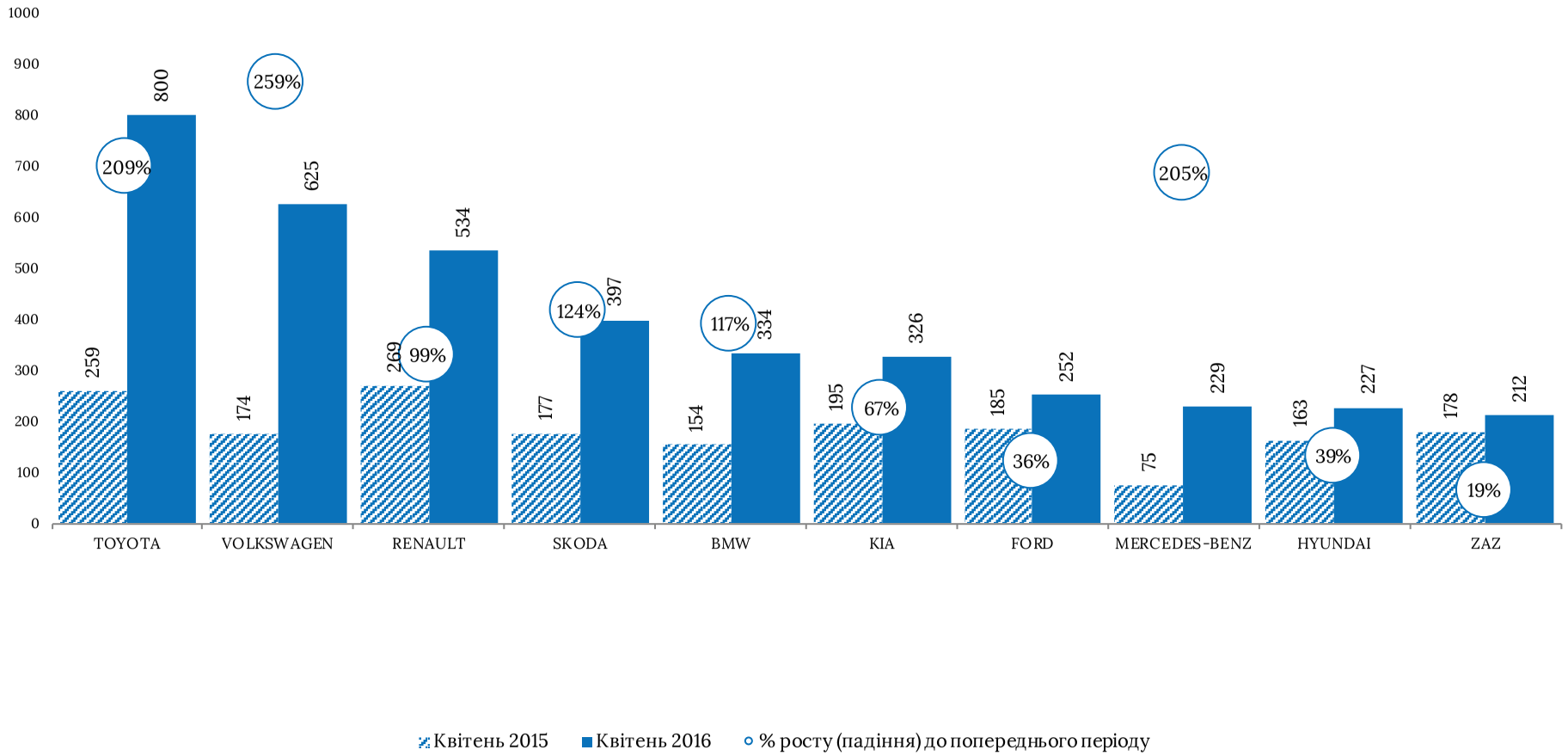
ПРОДАЖІ: ЛЕГКОВІ АВТО

(Березень 2016 та квітень 2016, штук та % росту місяць до місяця)



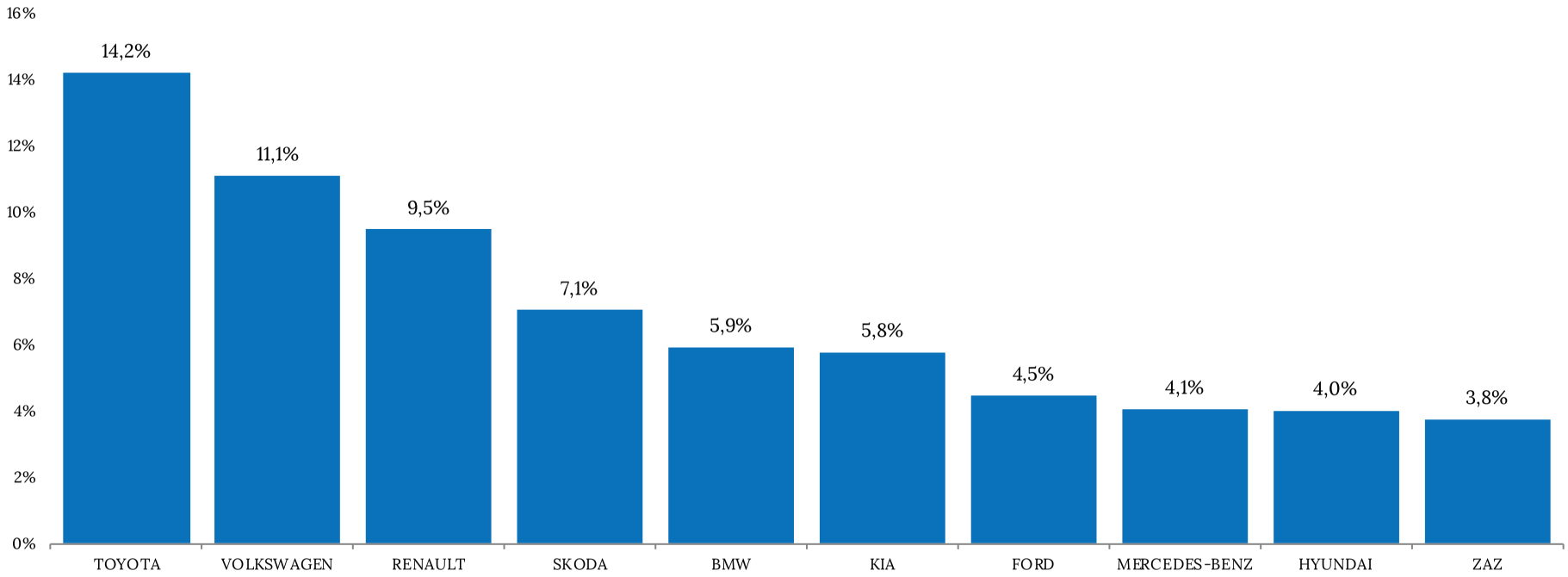
ПРОДАЖІ: ЛЕГКОВІ АВТО

(Квітень 2015 та квітень 2016, штук та % росту місяць до місяця)



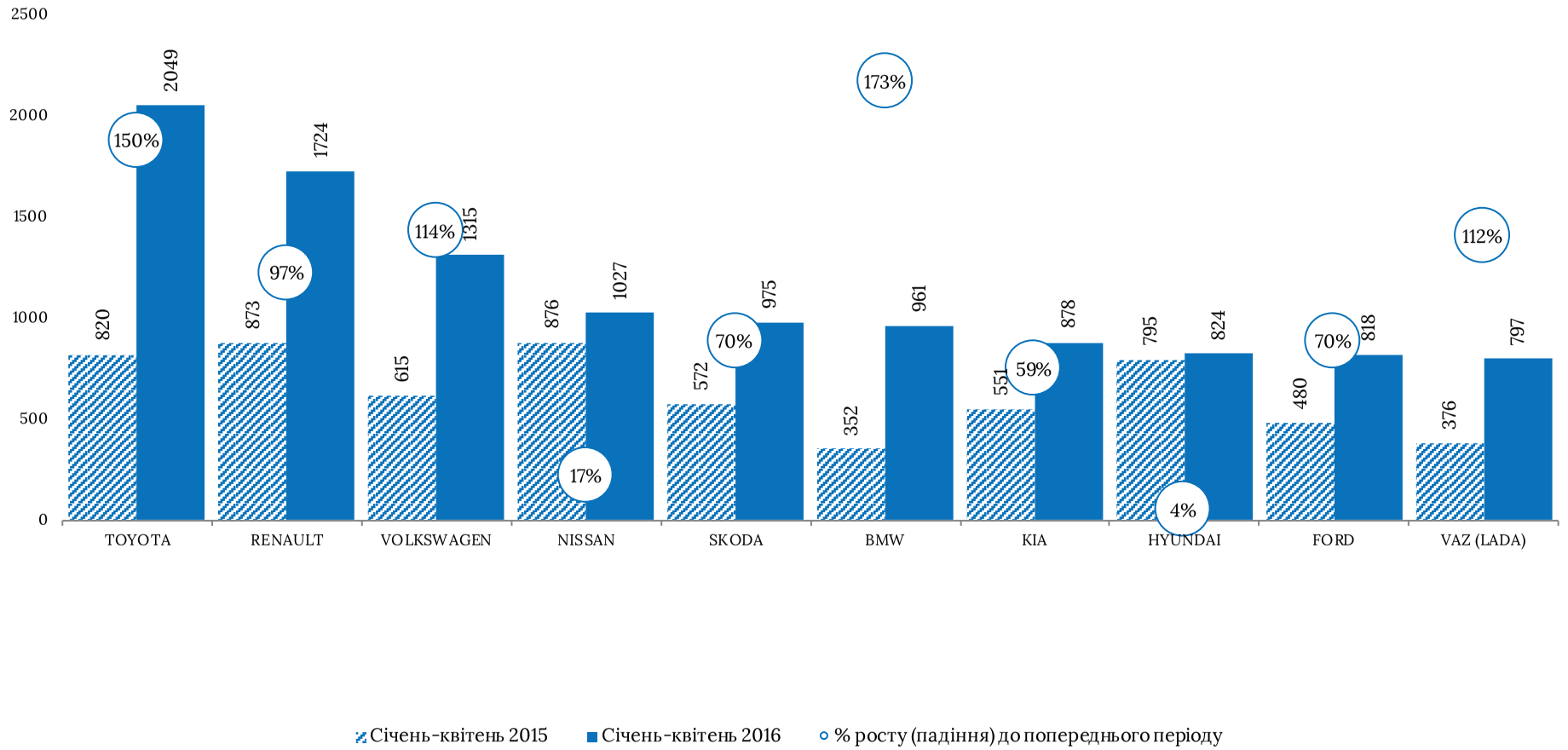
РЕЙТИНГ БРЕНДІВ: ЛЕГКОВІ АВТО

(Квітень 2016, % ринку)



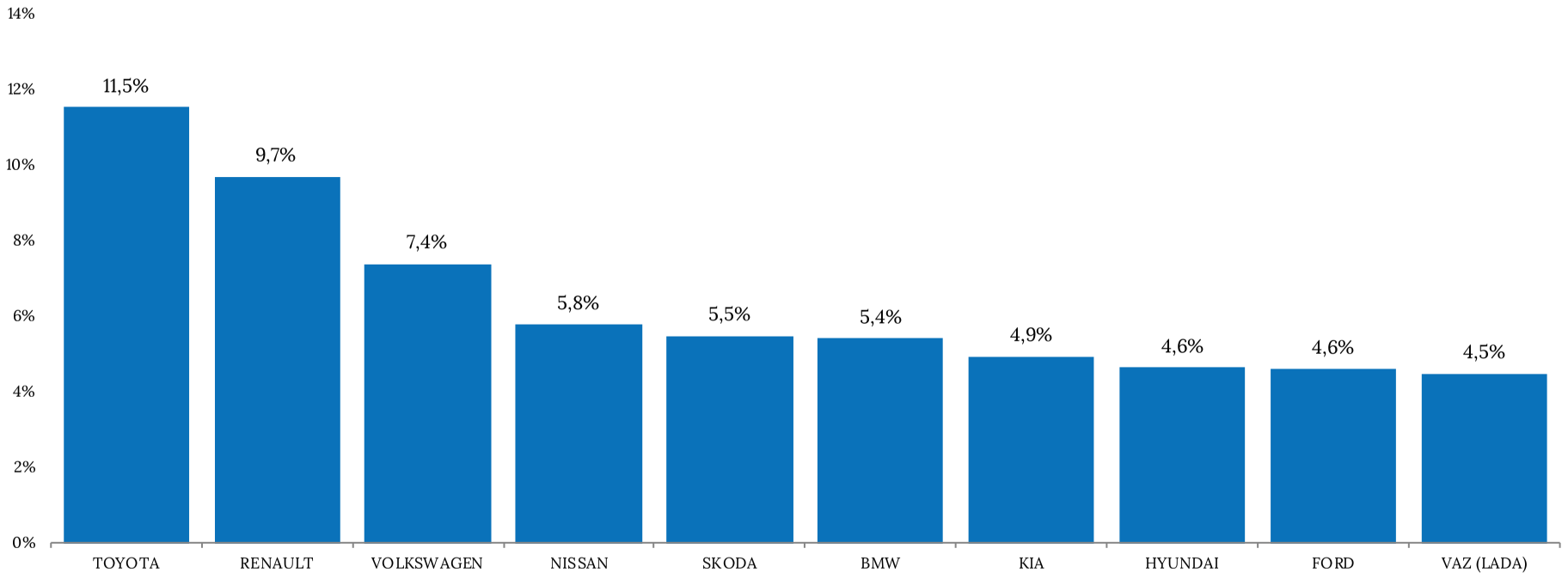
ПРОДАЖІ: ЛЕГКОВІ АВТО

(Ьерезень-квітень 2015 та січень-квітень 2016, штук та % росту місяць до місяця)



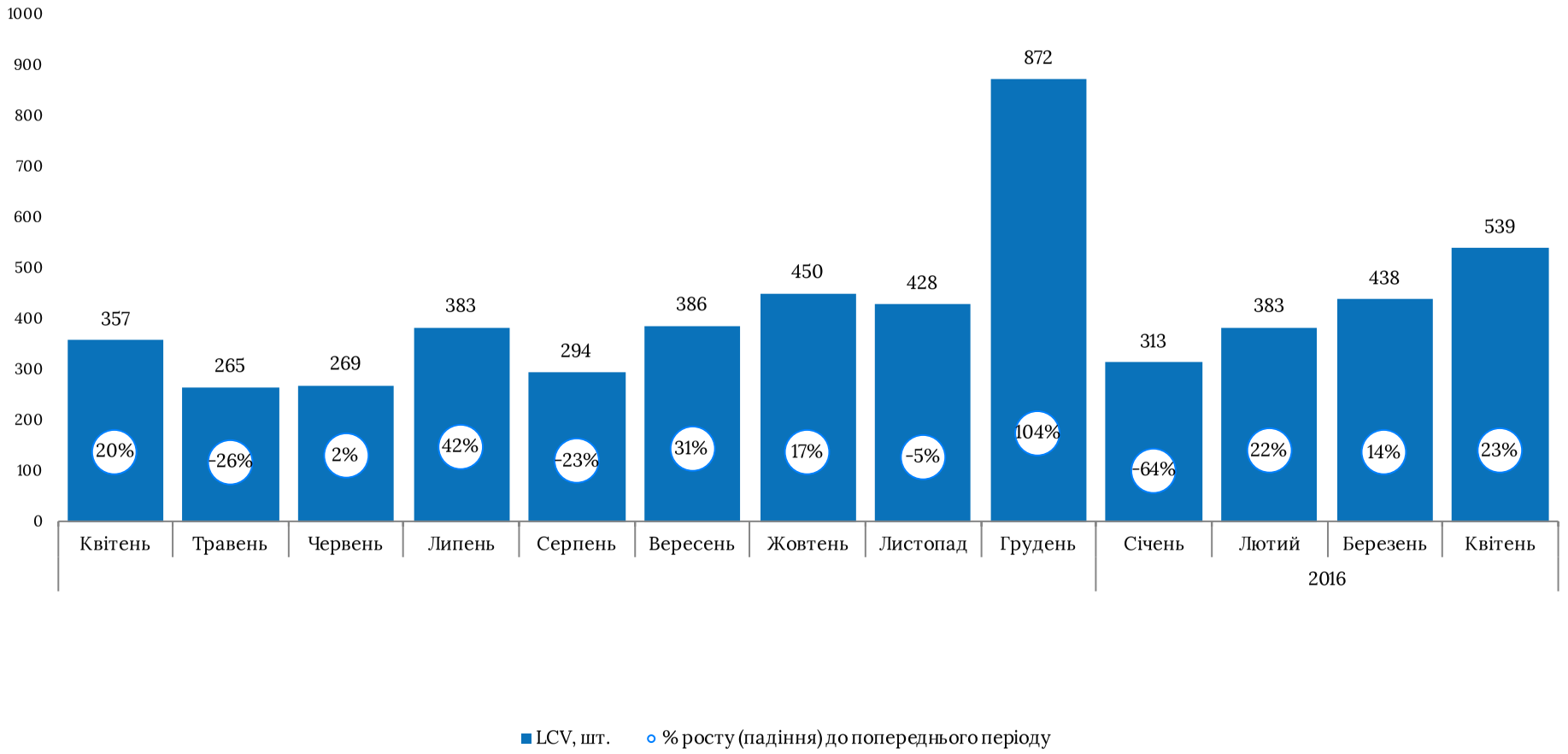
РЕЙТИНГ БРЕНДІВ: ЛЕГКОВІ АВТО

(Січень-квітень 2016, % ринку)



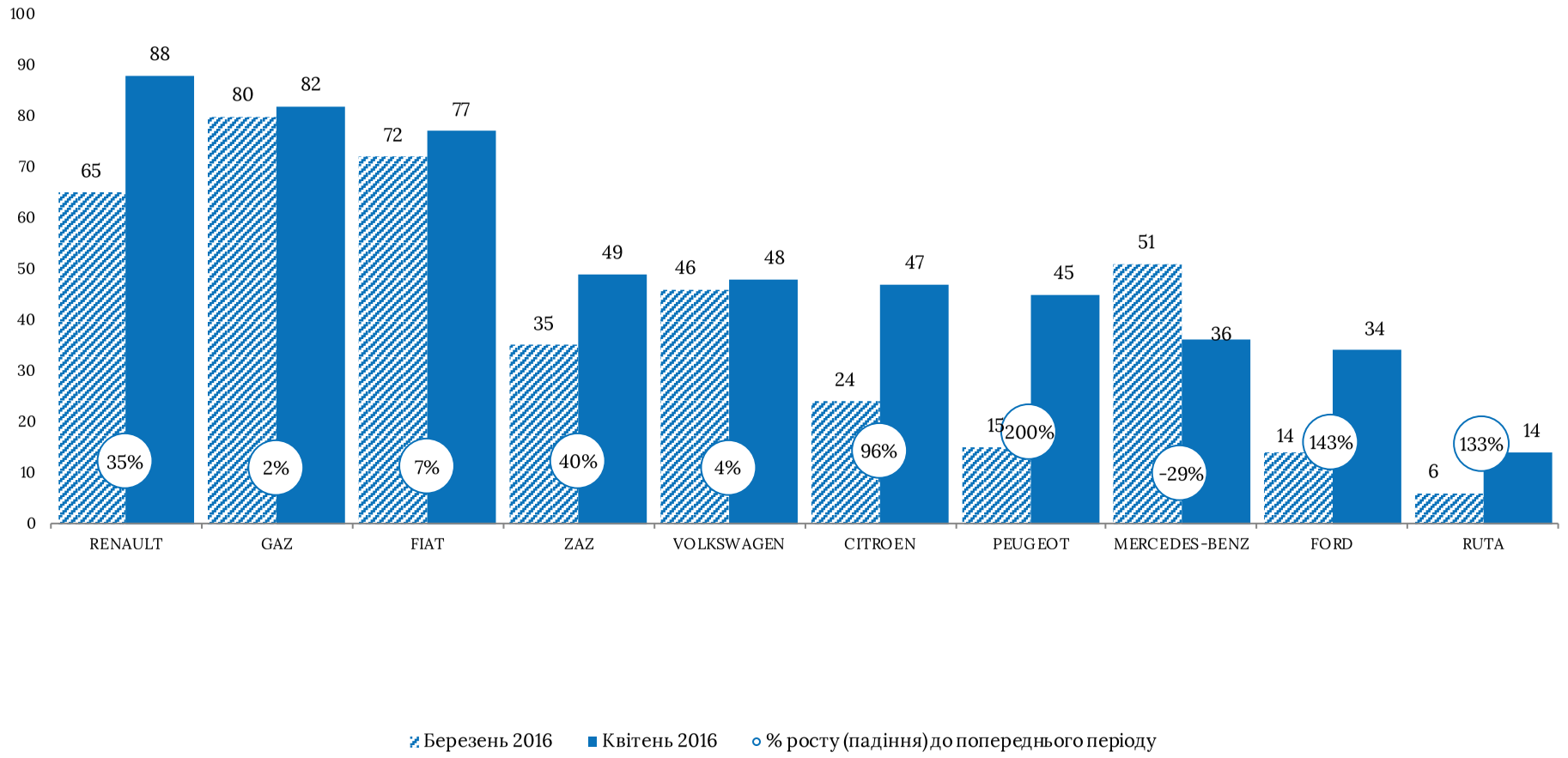
ПРОДАЖІ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО

(Квітень 2015 - квітень 2016, % росту місяць до місяця)



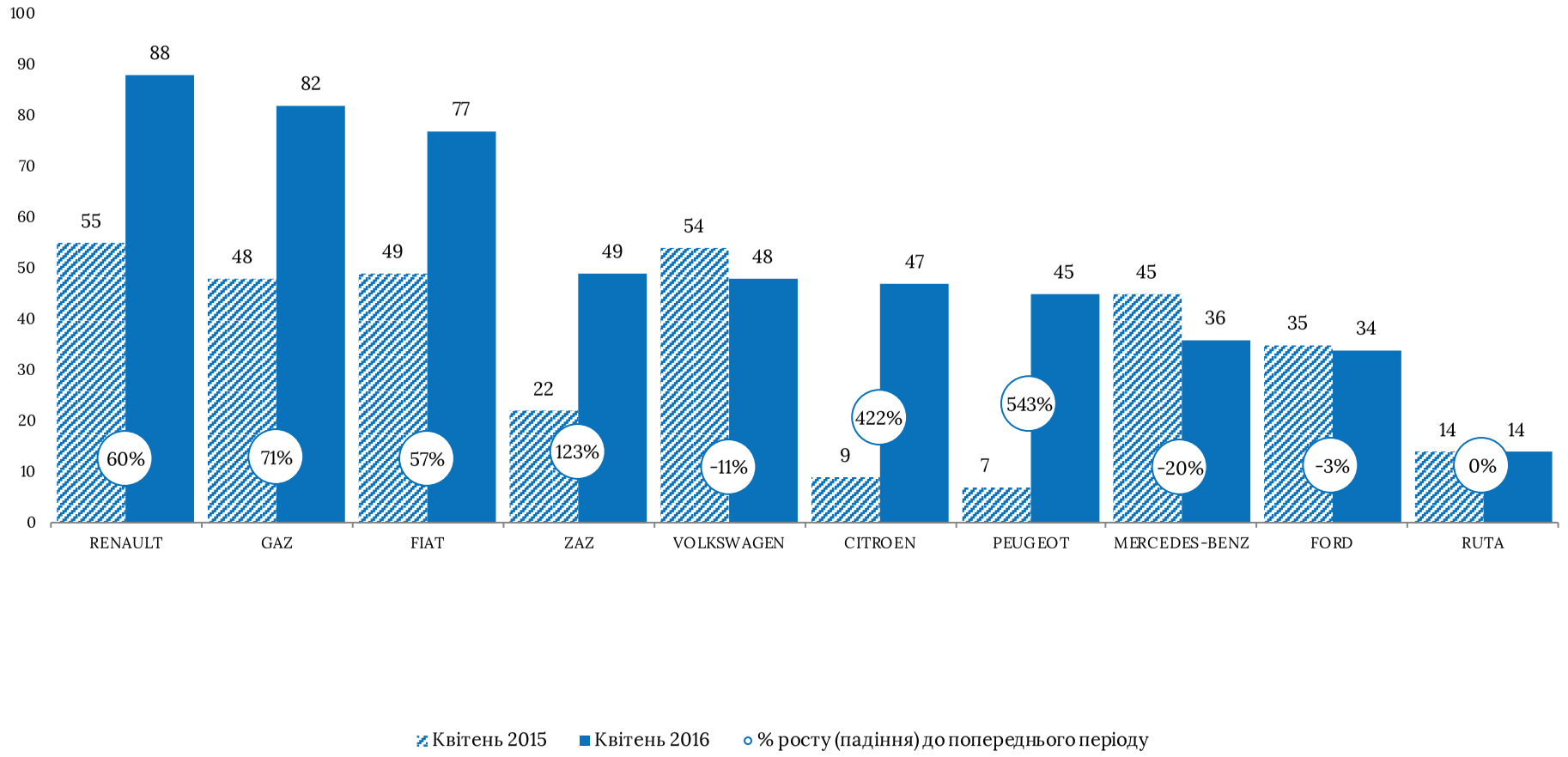
ПРОДАЖІ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО

(Березень 2016 та квітень 2016, штук та % росту місяць до місяця)



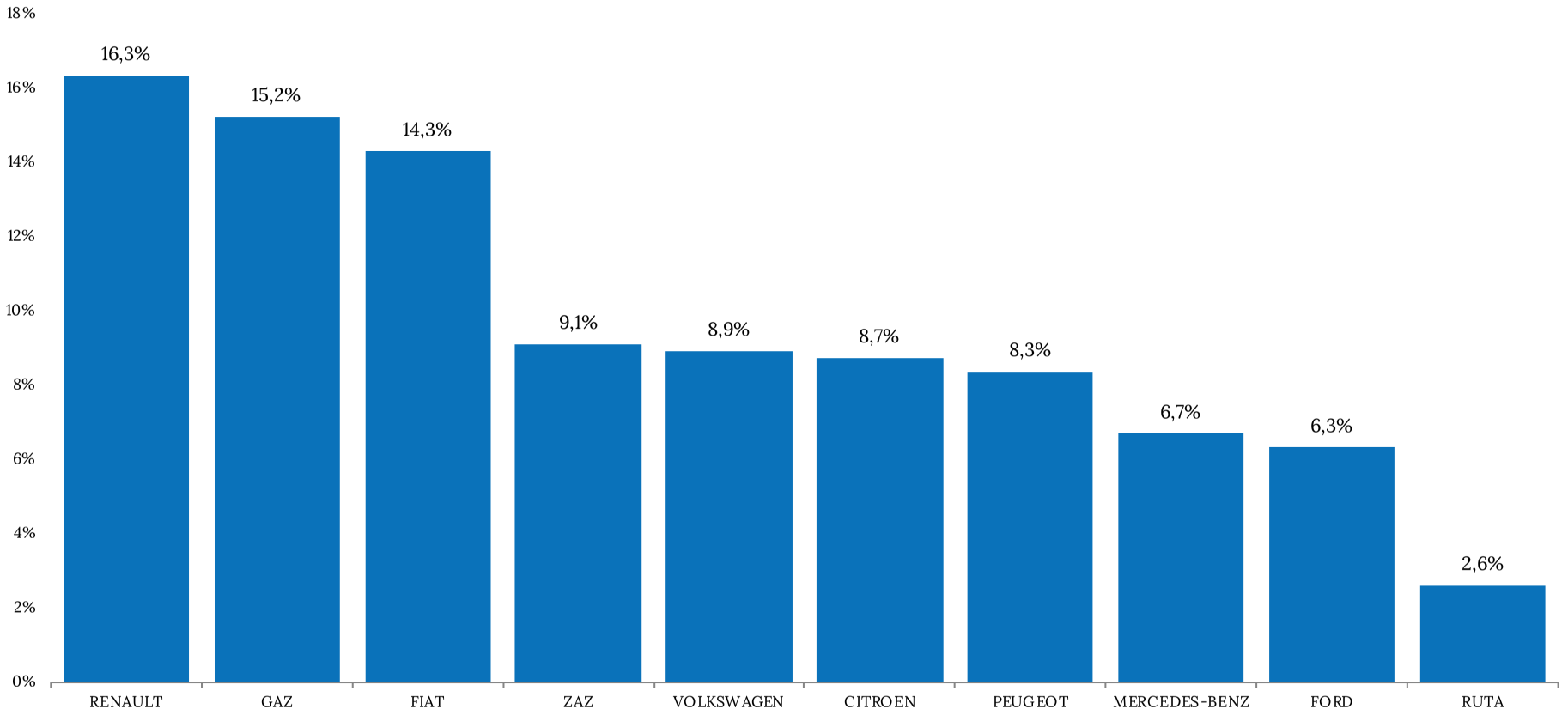
ПРОДАЖІ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО

(Квітень 2015 та квітень 2016, штук та % росту місяць до місяця)



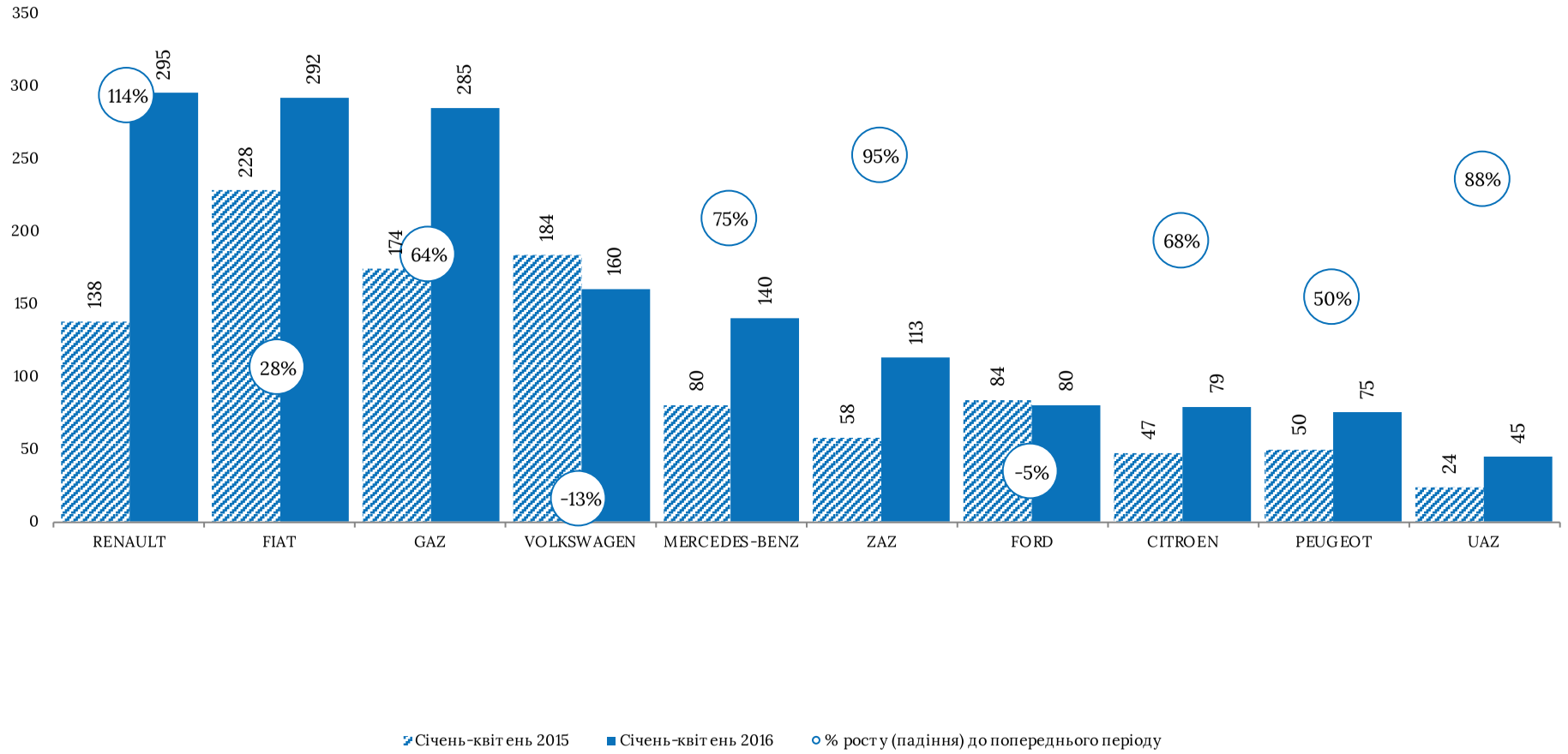
РЕЙТИНГ БРЕНДІВ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО

(Квітень 2016, % ринку)



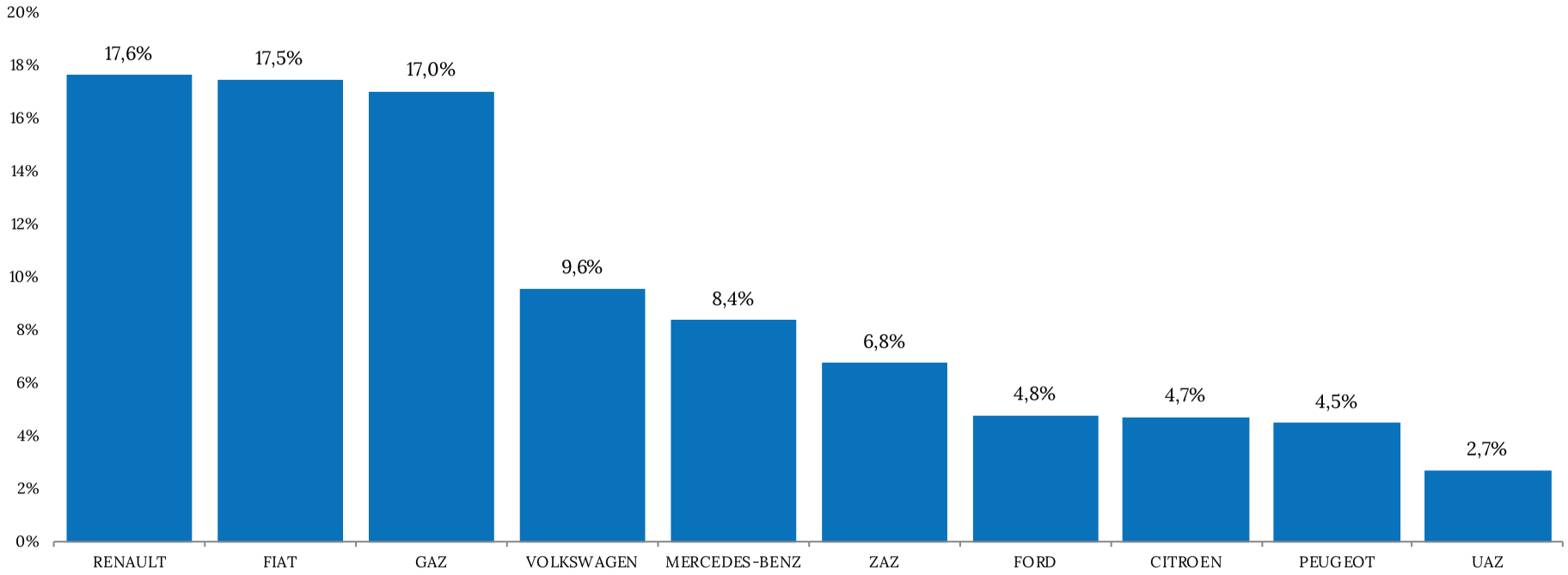
ПРОДАЖІ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО

(Січень-квітень 2015 та січень-квітень 2016, штук та % росту місяць до місяця)



РЕЙТИНГ БРЕНДІВ: КОМЕРЦІЙНІ АВТО

(Січень-квітень 2016, % ринку)



Review

AUTOMOTIVE INDUSTRY

№5 (34) від 25.05.16

Офіційне видання Федерації роботодавців автомобільної галузі України

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

Росповсюджується безкоштовно в електронному вигляді.